



Balance de Gestión Integral

Año 2019

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Secretaría y Administración General de Transportes

Índice

1	Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo	3
2	Resumen Ejecutivo Servicio	9
3	Resultados de la Gestión año 2019	13
	3.1 Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio	
	3.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía	
4	Desafíos para el período de Gobierno	69
Anexo 1	Identificación de la Institución	82
Anexo 2	Recursos Humanos	
Anexo 3	Recursos Financieros	
Anexo 4	Indicadores de Desempeño año 2017 - 2019	91
Anexo 5	Compromisos de Gobierno 2018 - 2022	94
Anexo 6	Evaluaciones	95
Anexo 7	Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2019	96
Anexo 8	Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2018 - 2022	99
Anexo 9	Resultados en la Implementación de medidas de Género 2018 - 2022	
Anexo 10	Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2019 /	102
	Leyes Promulgadas durante 2019	124
Anexo 11	Premios y Reconocimientos	128

1 Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) tiene como misión proponer, desarrollar y controlar la ejecución de políticas públicas en materias de transporte y telecomunicaciones, que aporten al progreso social y económico del país. Ambos temas están muy presentes en nuestro diario vivir, desde los servicios de transporte público, la seguridad vial, la operación de la carga y la cadena logística o el acceso a internet y televisión. Por este motivo, el Ministerio está presente en la vida de las personas y contribuye con el bienestar de todos los chilenos. Esta labor, trae consigo el desarrollo de programas que tienen por objetivo garantizar el acceso igualitario a bienes y servicios de calidad en transporte y telecomunicaciones en todo el territorio. Sabemos que tenemos muchos desafíos por delante, y los momentos complejos que hemos vivido en los últimos meses nos recuerdan más que nunca la importancia de nuestra labor de mejorar la calidad de vida de todas las personas y seguir conectando Chile, en forma física y digital.

Para el cumplimiento de su misión el Ministerio está integrado por tres servicios públicos, la Subsecretaría de Transportes, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Junta Aeronáutica Civil. Adicionalmente, el Ministerio sirve de vínculo con el Gobierno a empresas públicas como Ferrocarriles del Estado, Metro S.A., Correos de Chile y las 10 empresas portuarias a lo largo del país.

Servicio Secretaría y Administración General de Transportes. Avances de la Gestión 2019

Subsecretaría de Transportes. Avances de la Gestión 2019

Las prioridades de la gestión del Ministerio en materia de transportes han estado focalizadas en el desarrollo de los siguientes ejes estratégicos:

1. Fortalecimiento del transporte público en regiones
2. Nuevo estándar de transporte público en Santiago
3. Optimizar el transporte de carga, poniendo especial énfasis en la transformación digital logística y en la coordinación ferropuertaria.
4. Planificación de la movilidad urbana y gestión de tránsito.
5. Fortalecer la seguridad vial, el transporte digno y la modernización.

Fortalecimiento del transporte público en regiones y subsidios de conectividad

Junto a garantizar que los chilenos que habitan en los rincones más aislados del país tengan posibilidad de acercarse a sus familias y a oportunidades de desarrollo; buscamos potenciar el transporte público en las ciudades a lo largo del país.

Los Subsidios al Transporte Público Regional se componen de servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales. Para lo cual, en 2019, MTT ejecutó 193 mil millones de pesos, una cifra que creció un 9% respecto al año anterior.

Se sentaron las bases para la implementación de regulaciones a nivel urbano y rural, a través de la figura del perímetro de exclusión, también conocido como Zona de Servicio. Se sumó el sistema de Quintero, y se inició la tramitación administrativa de Gran Valparaíso, Quellón y Calama.

Durante el año 2019 se efectuaron sobre 35 mil fiscalizaciones a los servicios subsidiados, lo que permite verificar la prestación de los servicios o rebajas tarifarias comprometidas, salvaguardando los recursos estatales que se invierten en ellos.

Infraestructura menor y fiscalización automática en vías para transporte público

En relación a las inversiones en infraestructura, la Ley de Subsidio destina recursos para financiar obras de mejoramiento de vías, implementación de vías segregadas, construcción de paraderos urbanos y rurales, señalización, demarcación de calles y conservaciones de ejes viales; que tienen como objetivo mejorar las condiciones del entorno donde circula el transporte público, permitiendo un mejor servicio. Durante el 2019 se ejecutaron inversiones por un total de MM\$ 4.825 distribuidos en las distintas regiones del país.

En junio de 2019, comenzó el funcionamiento del nuevo sistema automatizado de fiscalización con cámaras en tres ejes de la ciudad de Valdivia. De esta manera, la capital regional de Los Ríos se sumó al monitoreo automatizado de este tipo de arterias que ya existen en Santiago y en la comuna de Temuco.

Nuevo estándar de transporte público en Santiago

Durante el año 2019, se avanzó en la consolidación de un nuevo estándar en el Sistema de Transporte Público de Santiago, buscando mejoras en la experiencia de viaje, lo que se traduce finalmente en una mejor calidad de vida para los usuarios. En 2019, se lanzó la nueva marca Red Metropolitana de Movilidad, que enmarca un nuevo estándar de renovación de flota e innovación en la infraestructura y tecnología.

En infraestructura, se inaugura el electrocorredor con paraderos digitales de Avenida Grecia, entregando un mejor servicio a 660 mil personas. Se concretaron 24 km adicionales del Plan de Nuevas Pistas Solo Buses, que permiten mejorar la experiencia y reducir tiempos de viaje. Finalmente, se avanzó en el Plan de Mantenimiento y Conservación de los puntos de parada, para integrar nuevas comunas.

Adicionalmente, se incorporó la aplicación gratuita “Red Metropolitana de Movilidad”, con un sistema de reportería del estado del bus o la no detención en parada, lo que permite hacer mejor gestión del cumplimiento de las empresas y notificaciones generales sobre el estado de la operación del sistema.

Respecto a Metro, destaca la inauguración de la Línea 3 en enero de 2019, que une las comunas de Quilicura y La Reina, permitiendo disminuir los tiempos de viaje hasta en un 55%. Adicionalmente, comenzaron a ejecutarse el 2019, las extensiones en la Línea 3 a Quilicura y en la Línea 2 a San Bernardo y la construcción de la nueva Línea 7 se ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

En el Programa de Accesibilidad Universal de Metro, se habilitaron ascensores en once estaciones, sin embargo, y debido a los efectos de los ataques a las estaciones de Metro, varias resultaron con ascensores dañados. Finalmente, se avanzó en la Línea Cero, con la implementación del servicio de estacionamientos para bicicletas, en las estaciones el Parrón, Cardenal Caro y Fernando Castillo Velasco.

En cuanto a ferrocarriles urbanos, el servicio de MetroTren Nos registró durante el año 2019 una cantidad récord de pasajeros transportadas, 22 millones de pasajeros anuales. Debido al aumento de pasajeros, se comprometió la adquisición de seis nuevos trenes. Por otra parte, y en lo que respecta a la ampliación de la red de ferrocarriles urbanos, se comprometió la construcción del MetroTren Santiago-Melipilla y del Tren Santiago-Batuco, los cuales ahorrarían los tiempos de viaje en casi dos horas.

Finalmente, el año 2019 trajo una serie de desafíos para el transporte público, originados en el estallido que afectó a nuestro país a partir del mes de octubre. Pese a los daños a buses e infraestructura y a las dificultades de operación que sufrió el Sistema de Transporte Público, los esfuerzos del equipo lograron garantizar la movilidad de los usuarios, velando por la seguridad de los conductores y los usuarios.

Puertos y Logística

En línea con el Programa de Gobierno 2018-2022, la mejora de la eficiencia y competitividad del sector portuario y su logística ha sido central en las labores desarrolladas por el Ministerio durante el año 2019.

Desarrollo logístico: Puerto Exterior San Antonio

Durante el año 2019, el proyecto liderado por la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), avanzó en coordinación con la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG). EPSA llevó a cabo los

estudios de ingeniería de la obra de abrigo y de modelo de negocio, además siguió elaborando los antecedentes del Estudio de Impacto Ambiental. En 2019 se avanzó en la ingeniería del mejoramiento de vía férrea entre Santiago y San Antonio, lo que permitirá asegurar una capacidad de transporte de carga ferroviaria suficiente entre la capital y el puerto, mejorando las condiciones de la oferta logística.

Fundación Chilena de Eficiencia Logística, Observatorio Logístico y Transformación digital logística

Durante 2019 se fortaleció el equipo y se fortalecieron las Comunidades Logísticas Portuarias existentes y la creación de dos nuevas (Chacabuco y Austral), el desarrollo de indicadores en la web del Observatorio Logístico y se avanzó en el diseño de gobernanza de la institución y se realizaron seminarios de difusión. En el marco del Observatorio Logístico, en 2019 se dio inicio al reporte de estadísticas al *International Transport Forum* de la OCDE y se creó un modelo para estimar el costo logístico promedio de exportar.

En cuanto a Transformación Digital Logística, que apunta a la automatización de procesos, permitiendo aumentar la productividad de los puertos y de la cadena logística en general, se están desarrollando la Ventanilla Única Marítima y el Módulo Base de Port Community System.

Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Terrestre a Puertos

En 2019 se publicó el primer plan maestro, Macrozona Norte, el cual contiene una serie de iniciativas públicas y privadas en los ámbitos de infraestructura, información y sistemas, sostenibilidad y gobernanza. También se publicó el primer plan de accesibilidad terrestre a puertos el contiene una cartera de proyectos viales y ferroviarios para la mejora del acceso a los puertos estatales.

Planificación de la movilidad urbana y gestión de tránsito

Encuestas Origen Destino de viajes (EOD), Planes Maestros de Transporte Urbano y de Transporte Público

Para planificar sistemas de transporte, es necesario conocer desde y hacia dónde viajan los ciudadanos en áreas urbanas. Con este fin, se encuentran en desarrollo Encuestas Origen-Destino de movilidad de las ciudades de Rancagua-Machalí, Linares, Talca-Maule, Chillán, Los Ángeles, Coyhaique y Punta Arenas.

Los Planes Maestros son herramientas claves para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Se actualizó el Plan Maestro de Transporte Urbano de Curicó, con una cartera de proyectos de inversión por 250 millones de dólares.

Con el fin de potenciar el transporte público en el país, se inició la elaboración de Planes Maestros de Transporte Público, en las ciudades de Arica, Gran Valparaíso y Puerto Montt. Estos planes permiten determinar necesidades de infraestructura y medidas operacionales para el mejor desempeño del transporte público, mejorando así la calidad de vida de millones de chilenos.

Proyectos de vialidad urbana estructurante, movilidad peatonal y ciclovías

En 2019 finalizaron diez estudios relacionados con proyectos viales, gestión de tránsito y de accesibilidad peatonal que mejoran el sistema de transporte en ocho ciudades del país (Copiapó, Valparaíso, Melipilla, Gran Santiago, Talagante, Linares, Gran Concepción y Pitrufquén).

Con el fin de potenciar el desarrollo de ciclovías, durante 2019 se elaboró un reglamento que establece las condiciones de operación y seguridad, realizando un activo proceso de participación ciudadana. De manera complementaria, se publicó una "Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías", para facilitar el desarrollo de proyectos, presentar las problemáticas y análisis en la formulación. A fines del 2019 se decidió tomar un rol más activo en la promoción y formulación de ciclovías, colaborando desde el origen con los municipios, con el objetivo de acelerar los procesos de revisión y posterior aprobación.

Modernización de metodologías y fortalecimiento del proceso de planificación de transporte

Nuestro Ministerio participa activamente en el desarrollo, financiado por Euroclima+, de una Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, la que permitirá establecer un marco de acción para la movilidad urbana en el contexto de los compromisos nacionales de cambio climático. Por otro lado, finalizó el estudio de calibración del modelo ESTRAUS con información de la EOD del 2012 y las transacciones de Transantiago.

Gestión de tránsito: Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT)

La UOCT tiene presencia en 68 comunas de once regiones del país, mantiene el control de una red de 5.035 semáforos, y dispone de 25 letreros de mensajería variable, 2.612 sistemas de detección de paso de vehículos y 562 cámaras de circuito cerrado de televisión.

En 2019, se terminó la construcción de un nuevo centro en Los Ríos; se realizaron mejoras para personas con movilidad reducida y peatones en general otorgando mayor tiempo de luz verde y, en el caso de la RM, la implementación de facilidades especiales para adultos mayores, entre otros aspectos.

Se destaca la generación de una nueva estructura organizacional, denominada SIT (Coordinación de Sistemas Inteligentes de Transporte), conformada por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI), Big Data y Transporte Informa, para impulsar el trabajo conjunto y la aplicación de nuevas tecnologías, con énfasis en la transformación digital y el mejoramiento de la resiliencia de los sistemas de control de tránsito.

Finalmente, los daños en infraestructura de semáforos, redes de comunicación y cámaras producidos tras el estallido de octubre de 2019, obligaron a dedicar grandes esfuerzos al plan de reconstrucción.

Seguridad vial, modernización y transporte digno

Proyecto de Ley Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (Boletín N° 9252-15)

El proyecto de ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), fue reformulado en 2018 y el 12 de junio de 2019 fue aprobado en general y particular por la Cámara de Diputados. Posteriormente, en octubre, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado emitió su informe, quedando pendiente aún la aprobación de este proyecto por el pleno del Senado.

Acuerdo Nacional de Seguridad Vial

Acuerdo para fortalecer políticas que apunten a reducir los índices de siniestralidad y mejorar la seguridad vial en el país, a partir de una alianza estratégica entre sector público, privado y la sociedad civil. El acuerdo contiene once temas prioritarios y 42 acciones a corto plazo, en su mayoría ejecutadas en 2019.

Acreditación del Casco de Motocicleta

Con la finalidad de brindar mayor seguridad a los conductores de motos, el 2019 comenzó a regir la acreditación de cascos de motocicletas. El proceso de acreditación comprende requisitos de seguridad, diseño e información al usuario y se realiza en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV). En el curso del año 2019 se acreditaron 24 modelos de cascos protectores.

Mecanismos de participación ciudadana para reglamentos

La participación ciudadana es un eje preponderante para la Subsecretaría de Transportes. Durante 2019 se realizaron distintas iniciativas promoviendo los mecanismos de participación ciudadana, particularmente en lo relativo a la Ley de Convivencia de Modos. En 2019, se definió un proceso y una serie de actividades de participación ciudadana, que generaron insumos para la elaboración de los reglamentos de la ley. Esto permitió desarrollar una estrategia metodológica para diseñar el Manual de señalización y el Reglamento sobre clasificación, condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías.

Subsecretaría de Telecomunicaciones. Avances de la Gestión 2019

El sector de telecomunicaciones es uno de los más relevantes a nivel país, sus avances son evidentes y observados por gran parte de nuestros ciudadanos. Al cierre del año 2019 existen 22,4 millones de accesos a Internet fijo y móvil; 116,1 accesos de internet por cada 100 habitantes, alcanzando 53,5 millones de servicios de telecomunicaciones. La telefonía móvil alcanzó una penetración de 129,9 abonados cada 100 habitantes en diciembre 2019, destacando la tendencia de crecimiento de los abonados de contrato, los cuales a diciembre 2019 representan un 53,6% del total de abonados, superando ampliamente a los abonados de prepago

Las cifras mencionadas son un ejemplo de la Transformación Digital que se está produciendo en el país, que requiere la acción activa del sector público en cooperación con el sector privado, siendo necesario un diálogo

multisectorial que nos permita fortalecer las necesidades de infraestructura digital de las próximas décadas. Es en este contexto que hemos tomado una serie de medidas que nos permita aumentar la inversión, mejorar la calidad de las redes de telecomunicaciones, incentivar la competencia y modernizar la normativa del sector.

En el marco de mandato que nos encomendó el Presidente Piñera cuyo objetivo es incorporar a Chile a la nueva revolución digital del siglo XXI, durante el año 2019 podemos destacar una serie de iniciativas y proyectos ejecutados por este Ministerio.

En materia de Derechos digitales de los ciudadanos, se realiza una consulta pública para el Reglamento de Velocidad Mínima de Internet, se realizan una serie de acciones para la implementación de la ley que regula el tendido y retiro de líneas aéreas y subterráneas; durante el año 2019 se logró la disminución del 80 por ciento de cargos de acceso móvil, la rebaja de dicho cargo implica que las compañías de teléfono pagarán menos por finalizar las llamadas en las redes de una compañía móvil, eliminando de esa forma una barrera competitiva que existía; en mayo de 2019 entró en vigencia el nuevo acuerdo comercial entre Chile y Argentina, el cual dispone que los ciudadanos de ambos países pueden utilizar el servicio de roaming entre los países con las tarifas del servicio móvil de sus países de origen; se continúa con el trabajo bilateral con Perú y Brasil para la eliminación de roaming con ambos países; se avanzó en la tramitación legislativa del proyecto de ley que establece para las concesionarias de servicio público de telecomunicaciones con derechos de uso de espectro radioeléctrico, la obligación de ofrecer, de forma remunerada, al mercado mayorista el acceso y uso de sus facilidades a otras concesionarias para la Operación Móvil Virtual (OMV) y de Roaming Automático Nacional (RAN), permitiendo que los usuarios tengan acceso a los servicios de voz, mensajería e internet, aunque la compañía de la cual son clientes no tenga infraestructura en ese lugar.

En materia Inversión e infraestructura para las telecomunicaciones, hemos decidido concursar dentro del período de gobierno las bandas de espectro radioeléctrico de 700 MHz, AWS, 3,5 GHz y 28 GHz para iniciar el proceso de introducción de la tecnología 5G en nuestro país, para lo cual hemos trabajado durante 2019 en la elaboración de la normativa técnica; en octubre de 2019 se publicó el llamado a concurso público de la Fibra Óptica Nacional proyecto para implementar diez mil kilómetros de fibra óptica, beneficiando a 186 comunas de Chile mediante un subsidio histórico de aproximadamente 86 mil millones de pesos; continuamos con la implementación del proyecto Fibra Óptica Austral (FOA), iniciativa para la cual se dispuso un subsidio estatal de 64 mil millones de pesos, que considera la implementación de cuatro troncales en la zona más austral del país; se completaron los primeros resultados del estudio de factibilidad económica, técnica y legal del proyecto cable submarino Puerta Digital Asia-Sudamérica, adicionalmente, se contrató una consultoría para asesorar a Subtel respecto al plan estratégico y con la negociación para el financiamiento del proyecto.

También destacamos el un trabajo en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo, donde Subtel gestionó la elaboración de un Plan Social de Desarrollo Digital cuyo objetivo era garantizar la mejor adopción, uso y aprovechamiento de la era digital por parte de los chilenos, especialmente mujeres, pueblos originarios, niños y niñas, adultos mayores y personas con discapacidad.

En el ámbito de Desarrollo digital, debemos destacar el apoyo a los Gobiernos Regionales en el diseño e incorporación de iniciativas para reducir la brecha digital (proyectos de última milla) con financiamiento del Fondo Nacional de Desarrollo Regional ; constituimos una mesa técnica entre el Ministerio de Educación y Subtel, para concretar el diseño de un nuevo concurso público cuyo objetivo es dotar de servicios de conectividad a establecimientos educacionales subvencionados del país, correspondientes a más de once mil establecimientos.

Respecto a los principales desafíos que tenemos para el periodo 2020-2022 en materia de derechos ciudadanos: se dictará el reglamento de velocidad mínima de internet, el que actualmente se encuentra en proceso de toma de razón, se implementará la ley n° 21.172 para regular el tendido y retiro de líneas aéreas y subterráneas y se continuará impulsando los trabajos de despeje a nivel nacional, con participación de las autoridades ministeriales regionales, en beneficio de la población; según acuerdo comercial firmado entre Chile y Argentina, las disposiciones respecto de roaming a tarifa local se aplicarán a partir del último trimestre de 2020, se implementará el Roaming Automático Nacional beneficiando alrededor de 600 mil personas que viven en zonas aisladas y/o rurales, ampliando su conectividad digital y mejorando su calidad de vida.

En materia de inversión e infraestructura para el año 2020, dentro del proceso de introducción de la tecnología 5G, hemos decidido concursar las bandas de espectro radioeléctrico de 700 MHz, AWS, 3.5 GHz y 27/28 GHz, se trabajará para la implementación de pilotos aplicados a minería, agroindustria, la implementación de un laboratorio 5G para investigación con la Universidad de Chile; en abril de 2020 el Consejo de Desarrollo de las Telecomunicaciones (CDT) adjudicará las macrozonas del proyecto FON, a partir de lo cual se dará inicio al proceso de implementación; se tiene contemplado el comienzo de servicio de la Fibra Óptica Austral

(Troncales Terrestres y Submarina), se llamara a concurso de la Fibra Óptica Tarapacá; esperamos avanzar en los acuerdos para materializar un corredor digital desde el Pacífico hasta el Atlántico y comprometer demanda para potenciar el carácter regional del proyecto del cable submarino Puerta Digital Asia–Sudamérica.

Por ultimo en materia de Desarrollo Digital durante el año 2020 continuaremos trabajando en conjunto con los distintos Gobiernos Regionales, principalmente en detalles del diseño de los anteproyectos de última milla; realizaremos el concurso público de Conectividad para la Educación 2030, que considera entregar servicios de conectividad a más de once mil establecimientos educacionales subvencionados del país, también debemos destacar que durante el primer semestre de 2020, en el marco del nuevo llamado a concurso del proyecto WiFi ChileGob, que contempla la instalación de un total de mil 200 nuevas zonas a nivel nacional, se realizará un primer llamado a concurso con 600 zonas. Esta nueva iniciativa tiene como objetivo mantener los principales elementos del proyecto anterior, pero mejorando su nivel de servicio.

2 Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS) es un Servicio Público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que tiene por misión Planificar y desarrollar sistemas de transporte de calidad, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan al desarrollo social y económico del país, impulsando la conectividad y la movilidad de todos sus habitantes.

La Subsecretaría se organiza en torno a sus principales procesos de provisión de bienes y servicios: Planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transportes, regulación, subsidios e iniciativas de inversión de los servicios de transporte público, fiscalización y certificación de servicios y sistemas de transporte, e Información, difusión y atención a la ciudadanía en materias de transporte.

La Subsecretaría de Transportes para dar cumplimiento a sus funciones y proveer servicios a la ciudadanía, cuenta con las siguientes áreas: Divisiones de Normas y Operaciones; Legal; Transporte Público Regional; Administración y Finanzas; División de Gestión, Tecnología y Procesos, Coordinación de Usuarios; y los Programas de Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Directorio de Transporte Público Metropolitano; Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Desarrollo Logístico, Programa de Vialidad y Transporte Urbano (Sectra) y la Coordinación de Personas. De ella dependen además las quince Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en las que se distribuye la acción del Ministerio en el ámbito territorial. La dotación efectiva total para esta estructura es de 820 funcionarios de planta y contrata, de los cuales 398 son mujeres y 422 son hombres. Adicionalmente el personal fuera de la dotación, que considera a los honorarios, suplentes y personal de reemplazo alcanza un total de 908 personas. De ellos 278 son mujeres y 630 son hombres.

Para el año 2019, se propone, un Presupuesto Global de \$ 1.087.747 millones; nivel que respecto del Presupuesto 2018 modificada por el ajuste general del gasto público, implica un aumento de recursos de \$ 24.675 millones, equivalente a un 2,3% de crecimiento global.

Cabe señalar, que este nivel de recursos, al considerar que se produce un menor requerimiento del flujo financiero para la amortización de la deuda de EFE, en definitiva, se traduce en un crecimiento neto del Gasto Público de un 2.5%. De manera similar a años anteriores, este Presupuesto incorpora fundamentalmente los compromisos fiscales dispuestos en la Ley de Subsidios al Transporte Público. Aproximadamente un 74%, está definido por los Subsidios al Transporte, y en donde destacan los montos autorizados en la Ley N° 20.378 para el Subsidio al Transporte Público de pasajeros a nivel nacional, diferenciando entre el Sistema Transantiago y el Subsidio Espejo de Regiones.

Dentro de los principales resultados alcanzados al cierre del año en el ámbito del mejoramiento del transporte público en regiones, los Subsidios al Transporte Público se han convertido en una importante política pública que ha fortalecido sostenidamente la conectividad de millones de chilenos, implementando iniciativas como servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con iniciar la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales. En este ámbito se destacan los siguientes avances:

- Un importante logro alcanzado en año 2019 en la modernización de los sistemas de transporte público mayor de regiones, fue la implementación de la figura de perímetro de exclusión. A los ya operativos Villarrica y Castro, se sumó el sistema de Quintero, y se inició la tramitación administrativa de Gran Valparaíso, Quellón y Calama.
- Durante 2019 más de 193 mil millones de pesos de estos fondos se dispusieron para ejecución directa del MTT, una cifra que creció un 9% en comparación al año anterior.

Por otra parte, en el ámbito del **mejoramiento del transporte público de la Región Metropolitana** se trazaron importantes desafíos vinculados con mejorar el servicio a los usuarios, un nuevo estándar y un compromiso con el medio ambiente, destacando los siguientes resultados:

- Establecimiento de la nueva marca Red con un nuevo estándar para la renovación de flota e innovación en la infraestructura y tecnología.

- Ingreso de 1.000 nuevos buses al sistema estándar Red (386 buses eléctricos y 619 buses ecológicos Euro VI), sin que esto significara más gasto al sistema, por renegociaciones de contratos.
- Inauguración del electrocorredor con paraderos digitales de Avenida Grecia, y demarcación de 24 km adicionales del Plan de Nuevas Pistas Solo Buses.
- Aplicación gratuita "Red Metropolitana de Movilidad", con un sistema de reportería del estado del bus o la no detención en parada, lo que permite hacer mejor gestión del cumplimiento de las empresas.
- Inauguración de la Línea 3 de Metro, que une las comunas de Quilicura y La Reina. Adicionalmente, comenzaron a ejecutarse las extensiones en la Línea 3 a Quilicura y en la Línea 2 a San Bernardo y la construcción de la nueva Línea 7 se ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- En el Programa de Accesibilidad Universal de Metro, se habilitaron ascensores en once estaciones. Se avanzó en la Línea Cero, con la implementación del servicio de estacionamientos para bicicletas, en tres estaciones.
- En el servicio de Metrotren Nos, con una cantidad récord de pasajeros transportados en 2019, se comprometió la adquisición de seis nuevos trenes. Se comprometió la construcción del MetroTren Santiago-Melipilla y del Tren Santiago-Batuco, los cuales ahorrarían los tiempos de viaje en casi dos horas.
- Finalmente, el año 2019 trajo daños a buses e infraestructura y a las dificultades de operación de transporte público, originados en el estallido que afectó a nuestro país a partir del mes de octubre. Pese a esto, se logró garantizar la movilidad, velando por la seguridad de los conductores y los usuarios.

En lo que refiere al **transporte de carga**, la Subsecretaría busca disminuir las barreras logísticas con el fin de mejorar la productividad y competitividad del comercio, aumentar las opciones para los usuarios y alcanzar estándares de eficiencia. Avances destacables en este ámbito son los siguientes:

- Uno de los ejes prioritarios es la **Transformación Digital Logística**, que apunta al desarrollo de sistemas que ayuden a la automatización de procesos que actualmente se realizan en forma presencial y a través de papeles, permitiendo aumentar la productividad de la cadena logística en general, mejorando la coordinación entre actores y sus procesos. En esta línea destaca el avance en el desarrollo de la Ventanilla Única Marítima (VUMAR) que permitirá modernizar los procesos y disminuir papeles en las etapas de recepción y despacho de las naves, generando operaciones electrónicas. Y el avance en el desarrollo del Módulo Base de Port Community System que busca disminuir los problemas de sincronización entre los flujos documentales (documentos, vistos buenos y mensajes de coordinación logística) y los flujos físicos reales de la carga.
- Respecto al proyecto Puerto Exterior San Antonio, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) llevó a cabo los estudios de ingeniería de la obra de abrigo y de modelo de negocio, además de avanzar en el Estudio de Impacto Ambiental. En cuanto al corredor ferroviario entre Santiago y San Antonio, se avanzó en la ingeniería del mejoramiento de vía férrea.

Respecto a la planificación de movilidad urbana, se avanzó en Encuestas de Origen Destino de viajes en siete áreas urbanas, finalizó el Plan Maestro de Transporte Urbano de Curicó y se iniciaron los Planes Maestros de Transporte Público en tres ciudades. Adicionalmente, finalizaron diez estudios que mejoran el sistema de transporte en ocho ciudades.

- En cuanto a la movilidad de modos no motorizados, se avanzó durante el 2019 en los reglamentos de la Ley de Convivencia Vial, desarrollados con participación ciudadana. Y se publicó la "Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías" que facilita la generación de nuevos proyectos.

En cuanto a la gestión del tránsito, se terminó la construcción de un nuevo Centro de Control de Tránsito en Los Ríos y, debido a los daños en infraestructura de semáforos, redes de comunicación y cámaras producidos tras el estallido de octubre, se dedicaron grandes esfuerzos al plan de reconstrucción.

En cuanto al ámbito de la **seguridad y educación vial**, destaca la **Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)**, ya que en Chile, 1 de cada 3 fallecidos en el tránsito se debe a la velocidad, siendo así la primera causa de muerte en accidentes de tránsito en nuestro país. Frente a esta realidad, uno de los focos centrales del ministerio es la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) como una herramienta efectiva para reducir fallecidos producto de la velocidad. El proyecto de ley considera la instalación de equipos de detección de infracciones que estarían localizados en zonas de altos riesgos de accidentes, definidas por metodología de público conocimiento. En junio de 2019 el

proyecto fue aprobado en general y particular por la Cámara de Diputados. Posteriormente, en octubre, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado emitió su informe.

- Se implementaron más de 20 acciones a corto plazo, comprometidas en el Acuerdo Nacional de Seguridad Vial, para reducir la siniestralidad en el país, en alianza con el sector privado y la sociedad civil.
- Comenzó a regir la acreditación de cascos de motocicletas, para cumplir con requisitos de seguridad, diseño e información al usuario. En el curso del año 2019 se acreditaron 24 modelos de cascos protectores.

En el ámbito de la **regulación que rige al transporte**, además de las leyes mencionadas en puntos anteriores, se puede destacar lo siguiente:

- Digitalización de trámites, los procesos de inscripción de servicios de transporte público de personas; en transportes escolar y transporte privado todos corresponden al Registro Nacional de Transporte.
- Acuerdos Internacionales de Canjes de Licencias de Conductor. Se firmaron los convenios de canjes de licencias de conducir con Colombia y Ecuador. Los que contemplan el reconocimiento de licencias profesionales para vehículos de carga y pasajeros, lo cual mitiga la falta de conductores. Adicionalmente, se digitalizaron los trámites correspondientes a transporte internacional terrestre y de canjes de licencias de conducir peruanas.
- Emisión Certificado de Homologación Electrónico (CHle), se generó las condiciones normativas y técnicas para permitir que los compradores de vehículos accedan al certificado de homologación individual electrónico.

En cuanto a la **fiscalización de los sistemas de transporte**, ámbito que abarca fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, además de la fiscalización de plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y no profesionales, y gabinetes psicotécnicos, junto con el control a los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación en las diferentes regiones del país. En este ámbito destacan las siguientes iniciativas:

En cuanto a la **fiscalización de los sistemas de transporte**, ámbito que abarca fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, además de la fiscalización de plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y no profesionales, y gabinetes psicotécnicos, junto con el control a los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación en las diferentes regiones del país. En este ámbito destacan las siguientes iniciativas:

- **Fiscalización mediante tecnología.** En el 2019, la tecnología facilitó la detección de los vehículos particulares que utilizan las pistas exclusivas para el transporte público y de los infractores que no respetan la restricción vehicular de la RM. Junto a ello, se suma la fiscalización de las vías exclusivas de la ciudad de Temuco. Uno de los principales logros fue el inicio de la operación del nuevo sistema automatizado de fiscalización con cámaras en tres ejes de la región de la ciudad de Valdivia. Finalmente, esta tecnología permitió fiscalizar la restricción de camiones por el Puente Llacolén de Gran Concepción, y en el acceso a la ciudad de Antofagasta.

Desafíos para el periodo año 2020 - 2021

Finalmente, en cuanto a los **desafíos** que se espera desarrollar y cumplir durante el período de Gobierno 2018 - 2022, resulta primordial fortalecer el rol de la Subsecretaría de Transportes en la planificación y desarrollo de sistemas y servicios de transporte modernos, seguros y sustentables a lo largo del país, considerando las diferentes realidades y particularidades de cada territorio, permitiendo y promoviendo la movilidad y conectividad de todas las personas. Asimismo, durante los años siguientes, resulta primordial avanzar la actualización de la normativa, mejorar los estándares de seguridad, calidad e incluir tecnología e implementar una estrategia de transformación digital de la Subsecretaría elevando los estándares en todos los ámbitos mencionados, incorporando las nuevas tecnologías que permitan consolidar la calidad del sistema de transporte público del país; y sobre todo, conformando y fortaleciendo en los equipos técnicos la capacidad de formular nuevas propuestas desde una perspectiva integradora e inclusiva para todos.

En el ámbito del transporte público, se espera consolidar la introducción de la electromovilidad para cumplir un 100% de buses eléctricos al 2040. En cuanto a infraestructura, se espera concretar concesiones para el mantenimiento de paraderos y continuar con la implementación de vías exclusivas, adicionando cámaras de fiscalización, para su correcta utilización. Se espera avanzar en el plan de estaciones intermodales de la RM y en la adquisición de terminales para el nuevo sistema de transporte público de Santiago. En regiones, se espera continuar con la modernización del transporte público, mediante la implementación de nuevos perímetros de exclusión a lo largo del país. Por otro lado, se implementará una rebaja del 50% de tarifa normal para el 100% de los adultos mayores de 65 años o más.

En logística, la prioridad es el Puerto Exterior San Antonio y su plataforma logística, por lo que se avanzará en licitaciones de la obra de abrigo y del primer terminal, junto a la relicitación de la ruta 78, la licitación del Terminal Barrancas y de mejoramiento de vías férreas.

En regulación, finalizará la digitalización del Registro Nacional de Transporte y se implementarán nuevos sistemas digitales, como el Sistema de Evaluación de Impacto a la Movilidad Local (SEIM) y el Sistema de Registros de Plataforma (EAT, Vehículos y conductores).

En Planificación de transporte, se contará con una Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, finalizarán dos estudios de estimación de viajes origen destino mediante tecnología. Se actualizarán planes maestros en siete ciudades y en otras siete se contará con planes maestros de transporte público. Se continuará el trabajo de la Mesa de Estaciones Intermodales.

En Seguridad Vial, se publicará la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, se modificará la Ley de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), se decretará la exigencia de cinturones de tres puntos en buses interurbanos, se implementará la Licencia de Conductor Digital y se desarrollará el Programa de Educación Vial para Comunidades Escolares en la Región Metropolitana.

3 Resultados de la Gestión año 2019

Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio

a) Mejoramiento del Transporte Público en Regiones

Generar una Red de Movilidad en regiones a través el desarrollo e implementación de sistemas de transporte público que entreguen una mayor conectividad y una mejora sustantiva en la calidad de vida de las personas, es uno de los principales objetivos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los Subsidios al Transporte Público Regional son la principal herramienta de política pública para alcanzar esta meta. Estos recursos provenientes de la Ley Espejo para Regiones, Ley 20.378, son asignados directamente al MTT y también a los Gobiernos Regionales para desarrollar una serie de iniciativas y programas que buscan fomentar y fortalecer la conectividad de millones de chilenos en regiones. Entre esas iniciativas se encuentran los servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales.

Durante 2019 más de 193 mil millones de pesos de estos fondos se dispusieron para ejecución directa del MTT, una cifra que creció un 9% en comparación al año anterior.

Como hito relevante, se sentaron las bases para la implementación de regulaciones a nivel urbano y rural, a través de la figura del perímetro de exclusión. A los ya operativos Villarrica y Castro, se sumó el sistema de Quintero, y se inició la tramitación administrativa de Gran Valparaíso, Quellón y Calama.

En cuanto al Programa Renueva tu Micro, hasta el 2019 se renovaron 5.762 máquinas por vehículos más modernos y de mejor tecnología, lo que consideró un monto de MM\$ 71.999. A su vez, con el Programa Renueva tu Colectivo, fueron renovados 13.570 taxis colectivos desde 2015 a 2019, considerando un monto de MM\$ 30.164, ambas iniciativas en un trabajo conjunto con los Gobiernos Regionales.

b) Mejoramiento del Transporte Público Metropolitano

1. Nuevo estándar de transporte público en Santiago

Durante el año 2019, se avanzó fuertemente en la consolidación de un nuevo estándar en el Sistema de Transporte Público de Santiago, buscando mejoras en los niveles en la experiencia de viaje, lo que se traduce finalmente en una mejor calidad de vida para los usuarios.

En marzo del 2019, la nueva marca Red Metropolitana de Movilidad marcó el hito estableciendo un nuevo estándar –estándar Red– bajo el cual se ha desarrollado un proceso de renovación de flota e innovación en la infraestructura y tecnología. Junto con ello, la nueva marca potencia el concepto de intermodalidad del sistema, estableciendo como eje estructurante a Metro y como sistema capilar a los servicios de superficie y trenes, posibilitando la conexión de las personas con la ciudad. Es bajo esta lógica que se lanzó “Red Metropolitana de Movilidad” la cual engloba los conceptos del nuevo estándar de servicio para el transporte público: multimodalidad, sostenibilidad y calidad al servicio, donde el usuario está en el centro de toda la gestión.

Esta etapa se vio precedida por la salida de uno de los operadores más caros del sistema y con bajos nivel cumplimiento de los índices de regularidad y frecuencia lo que permitió redestinar recursos de financiamiento para la renovación de la flota. Gracias a ello pudieron ingresar, en una primera etapa, 1.000 nuevos buses al sistema estándar Red (386 buses eléctricos y 619 buses ecológicos Euro VI), sin que esto significara más gasto al sistema, logrando tener un total equivalente a 32% de la flota con estándares de calidad Red. Esta flota cuenta con atributos especiales como accesibilidad universal, asientos más cómodos y anchos, piso bajo, aire acondicionado, WiFi y cargadores USB; entregando mejores condiciones y experiencia de viaje. Esto permite que alrededor de 2 millones de pasajeros viajen a la semana dentro del estándar Red.

Otra de las mejoras implementadas va de la mano de la infraestructura, la cual se vio reflejada en la inauguración del electro-corredor de Avenida Grecia, el primer corredor con alto estándar que cuenta con paraderos digitales, entregando un mejor servicio a cerca de 660 mil personas. Con este nuevo estándar Red se busca mejorar la experiencia de los usuarios desde el minuto en que esperan los buses mediante la entrega de servicios con paraderos de alto estándar.

La incorporación de tecnologías también ha sido una de las mejoras implementadas durante el año 2019, a través de herramientas tecnológicas que son de uso común entre la mayoría de las personas, como es el caso de la aplicación gratuita "Red Metropolitana de Movilidad". Esta nueva aplicación incluye la multimodalidad de los viajes, pues incluye a los buses, el Metro y MetroTren. En el caso de la combinación de buses y Metro se pueden visualizar alertas en paradas o estaciones y avisos para el término del viaje.

La aplicación contempla, además, un sistema de reportería del estado del bus o la no detención en parada, lo que permite llevar un registro y hacer mejor gestión operacional en el caso de no cumplimiento de las empresas y notificaciones generales sobre el estado de la operación del sistema. A su vez, permite visibilizar los puntos de carga de la tarjeta bip!.

En lo que respecta a licitaciones, durante el año 2019 se iniciaron los procesos de licitación que permitirán instalar el nuevo estándar Red a través de un cambio en la estructura contractual sobre la cual está basado el sistema de transporte público. La primera licitación de suministro de flota se inició en noviembre de 2019, despertando el interés de 49 empresas a través de la compra de las bases de licitación. Actualmente, el proceso, después de recibir casi 1.500 preguntas durante el proceso de consultas, está en la etapa de elaboración de ofertas económicas y técnicas que deberá concretarse en septiembre del 2020.

Como otra parte del trabajo realizado durante el año 2019, se avanzó en la consolidación de una red de 319 km vías prioritarias, para mejorar la experiencia de usuario y reducir los tiempos de viaje. Este año en específico, se concretaron 24,7 km adicionales del Plan de Nuevas Pistas Solo Buses, incluidas en el plan de construcción de más de 100 km de vías de alto estándar entre 2019 y 2021.

Por otra parte, se avanzó paulatinamente en el Plan de Mantenimiento y Conservación de los puntos de parada. Este plan, tuvo sus inicios en el año 2018 en su modelo piloto, permite entregar un mantenimiento permanente y rutinario a más de 2.000 paraderos en nueve comunas del Gran Santiago: Peñalolén, Independencia, Quinta Normal, Recoleta, Lo Prado, Cerrillos, El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Renca. El año 2019 también se iniciaron las gestiones para que 11 nuevas comunas se integren a este plan, con la meta de poder alcanzar 3.979 puntos para los próximos años.

La evolución y ampliación de la red de Metro es también uno de los avances logrados en materia de transporte dentro de la Región Metropolitana. La inauguración de la Línea 3 que une las comunas de Quilicura y La Reina, con 18 estaciones y 22 kilómetros de extensión, ha permitido disminuir los tiempos de viaje hasta en un 55%. Otras de las obras que comenzaron a ejecutarse a partir del 2019, fueron las extensiones en la Línea 3 a Quilicura y en la Línea 2 a San Bernardo, lo cual permitirá una extensión de la red de Metro en cerca de 9 km. Finalmente, se ingresaron en junio de este año, los estudios al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, como también se obtuvo la Resolución Satisfactoria por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, para la puesta en marcha de la construcción de la futura Línea 7 del Metro. Estos hitos claves permitirán avanzar con el diseño del proyecto. Hay que recordar que esta nueva línea añadirá 26 kilómetros a la red de Metro, 19 estaciones y permitirá unir a las comunas de Renca con Vitacura en tan solo 28 minutos.

La implementación de Trenes NS16 en las líneas 2 del Metro, los cuales son los primeros armados en Chile, reportaron un total de 21 millones de viajes realizados en el año 2019, y cuentan con aire acondicionado, pasillo de intercircularción entre coches, sistemas de comunicación de emergencia con el conductor, entre otras características, a lo que se suma la implementación de la Línea Cero, la cual entrega un servicio de estacionamientos para bicicletas en las estaciones el Parrón, Cardenal Caro y Fernando Castillo Velasco han sido otro de los avances que han surgido entorno a la red de Metro.

En lo que corresponde al Programa de Accesibilidad Universal de Metro, en el año 2019 se habilitaron ascensores en once estaciones: 9 en la Línea 5 (Bellas Artes, Parque Bustamante, Santa Isabel, Carlos Valdovinos, Camino Agrícola, Pedrero, San Joaquín, Mirador, Rodrigo de Araya), y 2 en la Línea 1 (Estación Central y San Alberto Hurtado). Sin embargo, y debido a los efectos de los ataques a las estaciones de Metro en el mes de octubre de 2019, varias estaciones resultaron con sus ascensores dañados que las dejaron en condición de parcialmente accesibles.

Por otro lado, en las Líneas 1, 2, 4 y 5 se dispone de otra infraestructura que complementa las herramientas que Metro entrega a sus usuarios, como escaleras mecánicas, pavimentos podotáctiles, pasamanos, rampas,

asientos preferenciales, señalización, sonorización de estaciones y dispositivo sonoro y luminoso para el cierre de las puertas de los trenes. En cuanto a las nuevas líneas automáticas (3 y 6), éstas incorporaron nuevos estándares internacionales, como espacio reservado para personas en silla de ruedas en todos los trenes, asientos reservados para pasajeros preferentes dentro de todos los trenes, panel luminoso que indica la dirección del tren y la próxima estación.

Otro de los puntos importantes a mencionar en la red de transportes se refiere a los ferrocarriles urbanos, los cuales registraron durante el año 2019, un alza considerable en la cantidad de pasajeros transportadas por el servicio de MetroTren Nos, con un total de 22,4 millones de pasajeros anuales. Debido al aumento constante del flujo de pasajeros, se comprometió a fines del 2019, la adquisición de seis nuevos trenes, los cuales estarán operativos en el último trimestre del 2021. Por otra parte, y en lo que respecta a la ampliación de la red de ferrocarriles urbanos, ya se comprometió la construcción del MetroTren Santiago-Melipilla y del Tren Santiago-Batuco, los cuales ahorrarían los tiempos de viaje en casi dos horas y se encuentran proyectados para su construcción en el año 2021.

En el contexto del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana, lo que respecta a la fiscalización durante el año 2019, se han empleado distintas herramientas tecnológicas que permiten detectar con mayor facilidad a los vehículos particulares que utilizan las pistas exclusivas para el transporte público: pistas sólo bus, vías exclusivas y corredores de la ciudad de Santiago, y a los infractores que no respetan la restricción vehicular. Por otro lado, la fiscalización de la evasión del pago de tarifa en los buses del sistema Red, ha logrado controlar más de 583 mil pasajeros, detectándose casi 48 mil pasajeros que no habían pagado su pasaje, los que fueron citados a los juzgados de Policía Local correspondientes.

Finalmente, el año 2019 trajo consigo una serie de desafíos para el transporte público, los cuales fueron originados debido al estallido social que afectó a nuestro país a partir del mes de octubre. Pese a los daños materiales y de infraestructura que sufrió el Sistema de Transporte Público, los esfuerzos del equipo de transportes fue garantizar la movilidad de los usuarios, pese a las dificultades de operación presentes, velando por la seguridad de los conductores y los usuarios.

c) Seguridad Vial y Educación Vial

• Convivencia Vial

La Ley de Convivencia de Modos (Ley N° 21.088) definió una serie de criterios para la circulación de los ciclos con el objeto de mejorar y dar mayor seguridad a este modo. Tal como lo mandata la antedicha ley, se trabajó en la redacción de un reglamento que establece estándares para la construcción de ciclovías y de los elementos de seguridad para los usuarios de ciclos. Este reglamento fue producto de un activo proceso de participación ciudadana, mediante la conformación de una mesa técnica entre profesionales del ministerio y expertos convocados por el Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes. Además, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) constantemente realizó difusión de campañas informativas y de educación sobre los diferentes aspectos que contempla la Ley de Convivencia de Modos. El objetivo es educar a todos los usuarios de las vías y crear conciencia sobre la importancia de proteger a los modos más vulnerables en el tránsito, como son los peatones y usuarios de ciclos. A un año de la implementación de la Ley de Convivencia de Modos se han reducido los ciclistas fallecidos en un diez por ciento.

Por otro lado, la baja de la velocidad urbana, ley N° 21.103, que complementa la ley de convivencia, también ha contribuido en la reducción de los siniestros en un cinco por ciento y de lesionados en un siete por ciento por el exceso de velocidad y pérdida de control del vehículo en zona urbana a un año desde la entrada en vigencia de la ley.

• Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial

El Acuerdo Nacional de Seguridad Vial se instauró para fortalecer las políticas que apunten a reducir los índices de siniestralidad y mejorar la seguridad en el tránsito en el país, a partir de una alianza estratégica entre el sector público, privado y representantes de la sociedad civil. El acuerdo contiene once temas prioritarios, de los cuales se derivan 42 acciones a corto plazo las que fueron ejecutadas en su mayoría durante 2019.

Durante el 2020 se tiene planificado llevar a cabo una presentación con los integrantes del Acuerdo, en la que se entregará un balance del cumplimiento de las medidas de 2019 y presentar los próximos pasos. Se

pretende entregar un plan de acción inmediato 2020-2021 con diversos ejes de trabajo e invitar a los participantes de este Acuerdo a sumarse al trabajo de estos ejes.

• **Proyecto de Ley Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (Boletín N° 9252-15)**

El proyecto de ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI), fue reformulado en 2018 y el 12 de junio de 2019 fue aprobado en general y particular por la Cámara de Diputados. Posteriormente, en octubre del mismo año, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado emitió su informe, quedando pendiente aún la aprobación de este proyecto por el pleno del Senado. Como desafío para el año 2020, se buscará reponer la suma urgencia a este proyecto de ley, con el objetivo de avanzar en su tramitación legislativa.

En Chile, un 29 por ciento de los fallecidos en el tránsito se debe a la velocidad, siendo ésta la primera causa de muerte en siniestros de tránsito del país. Frente a esta realidad, el CATI permite una fiscalización automatizada para detectar infracciones por exceso de velocidad, siendo una herramienta efectiva para reducir la tasa de fallecidos a causa de la velocidad. En este sentido, la experiencia internacional muestra reducciones de alrededor del 50 por ciento de fallecidos gracias a la implementación de un centro de este tipo.

• **Fondo de Fortalecimiento de Organizaciones de Interés Público (FFOIP)**

A través de un convenio con el Ministerio Secretaría General de Gobierno, se transfirieron recursos para financiar proyectos de educación vial en el marco del Concurso Público del Fondo de Fortalecimiento de Organizaciones de Interés Público. Durante el año 2019, se adjudicaron quince proyectos locales, catorce proyectos regionales y doce proyectos nacionales; todos ellos relativos a educación vial. A través de organizaciones de la sociedad civil, se efectuaron actividades lúdico-educativas para concientizar a la población ante esta temática, principalmente en el entorno escolar.

1. Acreditación del Casco de Motocicleta

Con la finalidad de brindar mayor seguridad a los conductores de motos, el 27 de septiembre de 2019 comenzó a regir la acreditación de cascos de motocicletas para comercializadores e importadores. El proceso de acreditación comprende requisitos de seguridad, diseño e información al usuario y se realiza en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En el curso del año 2019 se acreditaron 24 modelos de cascos protectores.

• **Programa “Revisa Tu Silla”**

Durante el año 2019 se instauró de manera oficial el programa “Revisa Tu Silla”, a cargo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), realizando durante el año alrededor de 20 encuentros a nivel nacional en los que se revisaron más de 380 sistemas de retención infantil. El programa consiste en la asesoría técnica de la correcta instalación de los sistemas de retención infantil a los adultos responsables del traslado de niños y niñas en vehículos motorizados. Durante algunos de los eventos “Revisa Tu Silla”, en paralelo a las asesorías, se realiza una feria sobre educación vial, en donde se informa sobre temáticas de seguridad vial.

• **Actualización del Manual de Operaciones Multi Institucional ante Emergencias (Manual ABC)**

Durante el año 2019, junto a la mesa de trabajo con los distintos actores relevantes en la atención de emergencias (Samu, Bomberos y Carabineros) se trabajó en la revisión del Manual de Operaciones, incorporando además nuevos ítems con manuales que se encuentran vigente, tales como las de Autopistas urbanas e interurbanas, equipos de atención de salud privados, Oficina Nacional de Emergencias, entre otros. Se han realizado diversas reuniones para recabar los requerimientos de todos los participantes y las sugerencias de cambios que requiere el manual para dar una respuesta coordinada, eficiente y oportuna a las emergencias de acuerdo a la realidad nacional que hoy existe.

En el mes de diciembre de 2019 se realizó una mesa de trabajo con el Ministerio del interior, Bomberos de Chile, Carabineros y el SAMU con el fin de modificar el decreto 50/2002, incorporando al manual los lineamientos para la actuación de los equipos de emergencia en manifestaciones públicas masivas con situaciones de violencia o alteraciones al orden público.

En 2020 se incorporará esta modificación al manual como un nuevo capítulo del mismo.

- **Modificación al Examen Médico para la Obtención de Licencia de Conductor**

Mediante el D.S. 74/2017 se realizó una modificación al examen médico, incorporando un nuevo listado de enfermedades y orientaciones médicas, el cual aumenta y actualiza el nivel de exigencia para la obtención de licencia de conductor. En julio de 2020, mediante la Resolución Exenta 1194, esto se complementará por medio de la publicación de un Instructivo Técnico para apoyar la gestión del médico de los Gabinetes Técnicos Municipales autorizados para otorgar licencias de conductor, que se elaboró en colaboración entre CONASET y MINSAL.

- **Fiscalización de Drogas a Conductores (Narcotest)**

Debido a que Carabineros de Chile no contaba con los dispositivos necesarios para fiscalizar drogas en terreno, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, encargado de normar en la materia, encomendó a CONASET, en su calidad de organismo interministerial en materias de seguridad vial, desarrollar en conjunto con la Mesa de Trabajo compuesta entre otros por el Servicio Médico Legal (SML), Carabineros de Chile, Ministerio de Salud, Senda y CONASET, los procedimientos que permitieran fiscalizar la conducción bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. En tal sentido se determinó pertinente usar fluido oral para detección de drogas o estupefacientes como test de prueba y luego realizar la prueba confirmatoria en sangre como se realiza con alcohol.

Durante el año 2019, SENDA se hizo cargo de liderar esta mesa y de comprar los respectivos dispositivos de control de drogas en saliva para iniciar los controles en las ambulancias de SENDA a partir de abril 2019. La pandemia hizo que los controles se detuvieran, no obstante, este trabajo se está retomando en el 2020 y se verá fortalecido con la reciente firma de convenio entre SENDA y Carabineros y la entrega de nuevos equipos Narcotest y kits de toma de muestra de saliva, lo que permitirá contar con estos equipos en cada provincia a nivel Nacional para la fiscalización de Carabineros. CONASET ha continuado colaborando como contraparte en la mesa de trabajo encargada del Narcotest.

d) Desarrollo Logístico

La Subsecretaría impulsa iniciativas para simplificar procesos y reducir costos logísticos, con el fin de mejorar la competitividad nacional, impulsar la economía y velar por un oportuno abastecimiento de la población. Articula actores para una implementación correcta y a tiempo de piezas estratégicas de infraestructura, así como también de iniciativas de coordinación, información, normativa y gobernanza.

Puerto Exterior de San Antonio y red logística de la Macrozona Central

Durante el año 2019, el proyecto Puerto Exterior, liderado por la Empresa Portuaria San Antonio, continuó avanzando en el desarrollo de las diversas componentes de su definición, en coordinación con el Ministerio de Transportes y el resto de participantes de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG). Así:

- En materia de ingeniería, EPSA ha llevado a cabo los estudios de ingeniería de detalle de la obra de abrigo y los estudios de modelo de negocio, destinados a aportar la información necesaria para la definición de las unidades que conforman el desarrollo del proyecto.
- En la evaluación ambiental, EPSA siguió elaborando los antecedentes del Estudio de Impacto Ambiental, el cual fue ingresado al SEA en abril de 2020 para iniciar su tramitación.
- En materia de competencia, el Ministerio presentó información complementaria y alegato ante el Tribunal de Defensa de Libre Competencia, los cuales formaron parte de la base documental que empleó el TDLC para emitir posteriormente su informe (N°18) en 2020.

Cabotaje

El Programa de Gobierno releva la promoción de una mayor competencia en el cabotaje marítimo. Durante el 2019 y tercer trimestre de 2020 se ha evaluado en el Ejecutivo las alternativas de apertura de cabotaje de carga, en el marco de la Agenda de Reimpulso Económico cuyo anuncio se realizó el 26 de septiembre de 2019.

Gestión de tránsito: Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT)

La UOCT tiene presencia en 68 comunas de once regiones del país, mantiene el control de una red de 5.035 semáforos, y dispone de 25 letreros de mensajería variable, 2.612 sistemas de detección de paso de vehículos y 562 cámaras de circuito cerrado de televisión.

Durante el 2019, la UOCT terminó la construcción de un nuevo centro en Los Ríos; se realizaron mejoras para personas con movilidad reducida y peatones en general otorgando mayor tiempo de luz verde y en la caso de la RM la implementación de facilidades especiales para adultos mayores, entre otros aspectos.

Se destaca, además, que a mediados del año 2019 se generó una nueva estructura organizacional, denominada SIT (Coordinación de Sistemas Inteligentes de Transporte), la cual quedó conformada por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI), Big Data y Transporte Informa, de modo de dar un impulso al trabajo conjunto de estas áreas e incentivar la aplicación de nuevas tecnologías.

Una tarea fundamental a partir de ese momento pasó a ser la introducción de nuevas tecnologías, con énfasis en la transformación digital (cultura y gestión del cambio, analítica de datos, innovación y uso de tecnologías como redes IP, Wireless, 3G/4G, site cloud, etc.), y el mejoramiento de la resiliencia de los sistemas de control de tránsito (semáforos con ups y programaciones actualizadas, con plataforma de contingencia, etc.).

Por otra parte, los daños en la infraestructura de semáforos, redes de comunicación y cámaras de televisión producidos tras el estallido social del 18 de octubre de 2019, obligaron a dedicar grandes esfuerzos al plan de reconstrucción.

Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

3.2.1 Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los servicios de Transporte Público

a) Transporte Público en Regiones

Para el año 2019, se ejecutaron más de 193 mil millones de pesos, fondos dispuestos por el MTT para ejecución directa de los subsidios al Transporte Público Regional, los cuales fueron distribuidos de acuerdo a las necesidades de conectividad que anualmente presenta cada región. Con estos recursos se desarrollaron iniciativas como las descritas a continuación.

En relación a las inversiones en infraestructura, que tiene como objetivo mejorar las condiciones del entorno donde circula el transporte público, la Ley de Subsidio destina recursos para financiar obras, dentro de las cuales se encuentran las mejoras de vías, implementación de vías segregadas, construcción de paraderos urbanos y rurales, señalización, demarcación de calles y conservaciones de ejes viales, otorgando un gran beneficio para los habitantes de los lugares donde se realizaron. Durante el 2019 se ejecutaron inversiones por un total de M\$ 4.825.255 distribuidos en las distintas regiones del país.

Por otro lado, recursos de la Ley de Subsidio también son destinados a fortalecer servicios de ferrocarriles como Metro de Valparaíso, Rancagua Express y Biotrén través de iniciativas de inversión que buscan mejorar la operación, la mantención, material rodante y la infraestructura de estos sistemas de transporte. La ejecución presupuestaria bajo el subtítulo 33 asciende a M\$ 14.592.118

Respecto de los servicios de zonas aisladas y conectividad rural, en Chile existen cientos de localidades donde el aislamiento es uno de los principales problemas que enfrentan sus residentes. Son miles las personas que sufren diariamente al no contar con un transporte público estable y seguro que los lleve a la ciudad más cercana para hacer actividades tan básicas como ir a trabajar, al médico, a comprar provisiones o a visitar amigos.

Para terminar con el aislamiento territorial, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones otorga el Subsidio de Zona Aislada, iniciativa que permite licitar recorridos que, de no existir este subsidio, ningún operador estaría dispuesto a realizar, por la poca demanda de pasajeros o por lo costoso del viaje.

En 2019 operaron 1.051 servicios de zonas aisladas y rurales que otorgaron conectividad a más de 832 mil personas de sectores apartados y con dificultades de conectividad. Recorridos que se efectuaron en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo.

Gráfico N°1. Servicios Subsidiados de Zonas Aisladas y Conectividad Rural 2019

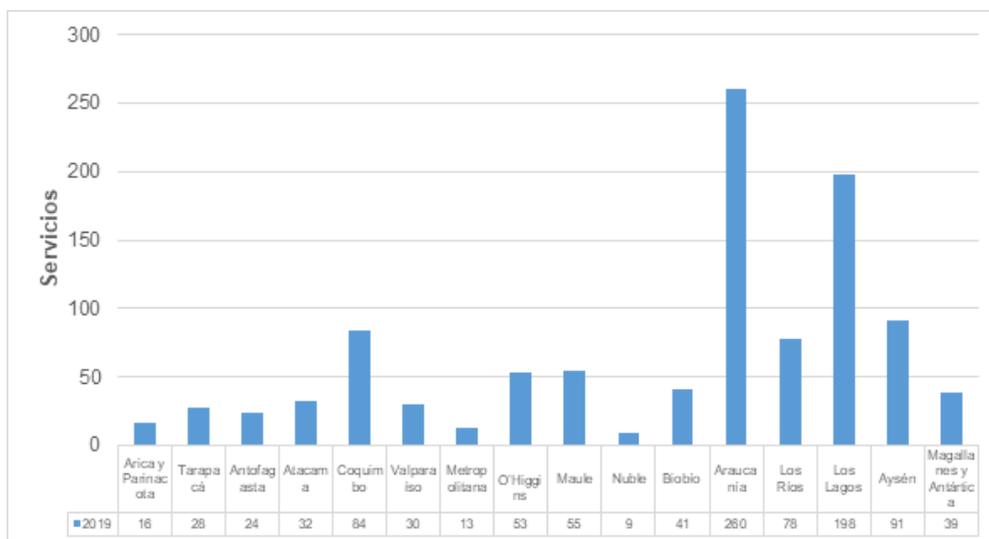


Tabla N°1. Servicios de Zonas Aisladas y Conectividad Rural por Modo 2019

REGIÓN	TERRESTRES	AÉREOS	LACUSTRE	FERROVIARIO	MARÍTIMO	FLUVIAL	TOTAL
ARICA Y PARINACOTA	16						16
TARAPACÁ	28						28
ANTOFAGASTA	24						24
ATACAMA	32						32
COQUIMBO	84						84
VALPARAÍSO	27	1			2		30
METROPOLITANA	13						13
O' HIGGINS	53						53
MAULE	54			1			55
ÑUBLE	9						9
BIOBÍO	35	2		1	3		41
ARAUCANÍA	253		7				260
LOS RÍOS	67		3		1	7	78
LOS LAGOS	96	5	7		84	6	198
AYSÉN	65	3	7		12	4	91
MAGALLANES	29	4			6		39
TOTAL	885	15	24	2	108	17	1.051

Tabla N°2. Proyección de Beneficiarios Servicios de Zonas Aisladas

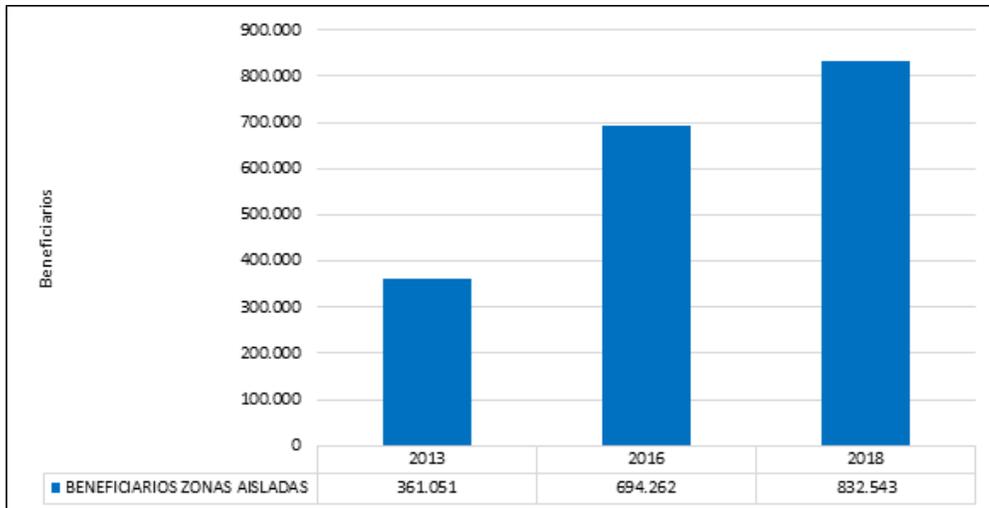
REGIÓN	TOTAL BENEFICIARIOS
ARICA Y PARINACOTA	6.628
TARAPACÁ	11.705
ANTOFAGASTA	40.006
ATACAMA	18.602

COQUIMBO	67.338
VALPARAÍSO	28.950
METROPOLITANA	32.879
O` HIGGINS	50.885
MAULE	57.386
ÑUBLE	14.000
BIOBÍO	34.794
ARAUCANÍA	186.639
LOS RÍOS	56.047
LOS LAGOS	162.412
AYSÉN	41.661
MAGALLANES	22.611
TOTAL	832.543

Tabla N°3. Proyección Beneficiarios 2018-2019 Servicios Zonas Aisladas Terrestres/Otros Modos

REGIÓN	CTA - (TERRESTRES)	CTR ZAOM (OTROS MODOS)	TOTAL BENEFICIARIOS POR REGIÓN
ARICA PARINACOTA	Y 6.628		6.628
TARAPACA	11.705		11.705
ANTOFAGASTA	40.006		40.006
ATACAMA	18.602		18.602
COQUIMBO	67.338		67.338
VALPARAISO	27.189	1.761	28.950
METROPOLITANA	32.879		32.879
O HIGGINS	50.885		50.885
MAULE	55.743	1.643	57.386
ÑUBLE	14.000		14.000
BIOBIO	27.573	7.221	34.794
ARAUCANIA	184.754	1.885	186.639
LOS RIOS	45.989	10.058	56.047
LOS LAGOS	78.657	83.755	162.412
AYSÉN	15.380	26.281	41.661
MAGALLANES	4.243	18.368	22.611
TOTAL BENEFICIARIOS	681.571	150.972	832.543

Gráfico N°2. Crecimiento Beneficiarios Zonas Aisladas y Conectividad Rural



El Programa de Transporte Escolar Gratuito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es una importante herramienta de inclusión social, puesto que contribuye a mejorar las condiciones que experimentan los estudiantes de zonas con problemas de conectividad del país para acceder a sus establecimientos educacionales.

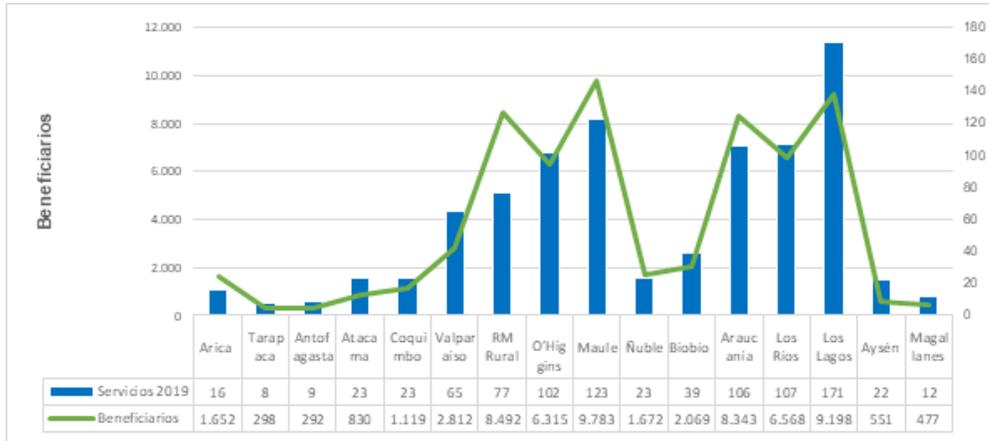
Esta iniciativa entrega un subsidio a quienes operan estos recorridos, aporte que es adjudicado a través de un proceso de licitación que garantiza a los alumnos beneficiados locomoción gratuita durante todo el año escolar.

Sobre 60 mil estudiantes de sectores apartados de regiones fueron beneficiados en 2019 con 926 servicios de Transporte Escolar Gratuito implementados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para otorgarles conectividad directa entre sus hogares y sus establecimientos educacionales.

Tabla N°4. Servicios de Transporte Escolar Operando 2019

REGIÓN	SERVICIO	ALUMNOS
ARICA Y PARINACOTA	16	1.652
TARAPACA	8	298
ANTOFAGASTA	9	292
ATACAMA	23	830
COQUIMBO	23	1.119
VALPARAÍSO	65	2.812
METROPOLITANA	77	8.492
O'HIGGINS	102	6.315
MAULE	123	9.783
ÑUBLE	23	1.672
BIOBÍO	39	2.069
ARAUCANÍA	106	8.343
LOS RÍOS	107	6.568
LOS LAGOS	171	9.198
AYSÉN	22	551
MAGALLANES	12	477
TOTAL	926	60.471

Gráfico N°3. Transporte Escolar Gratuito 2019



En cuanto a la Rebaja de Tarifas, en 2019 se rebajó en cerca de 5 mil 583 buses de ciudades con sistema licitado como Antofagasta, Iquique-Alto Hospicio, Gran Valparaíso, Rancagua y Biobío, beneficio que permitió evitar que el mayor costo de operación de las máquinas fuera traspasado a los usuarios, alcanzando un 98% de cumplimiento en la rebaja tarifaria por parte de los servicios prestados en ese año.

Gráfico N°4. Buses con Rebaja de Tarifas Zonas Licitadas 2019

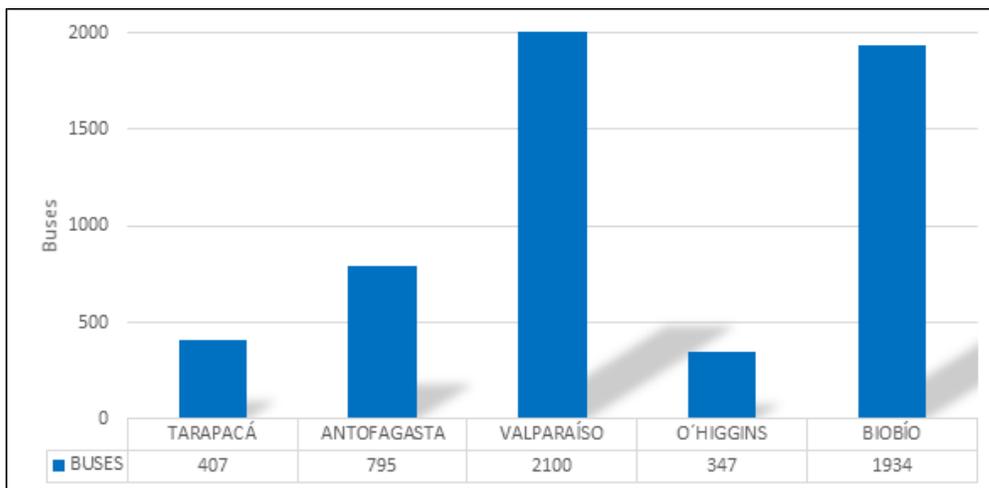


Tabla N°5. Población beneficiada con rebaja de tarifas zonas licitadas 2019

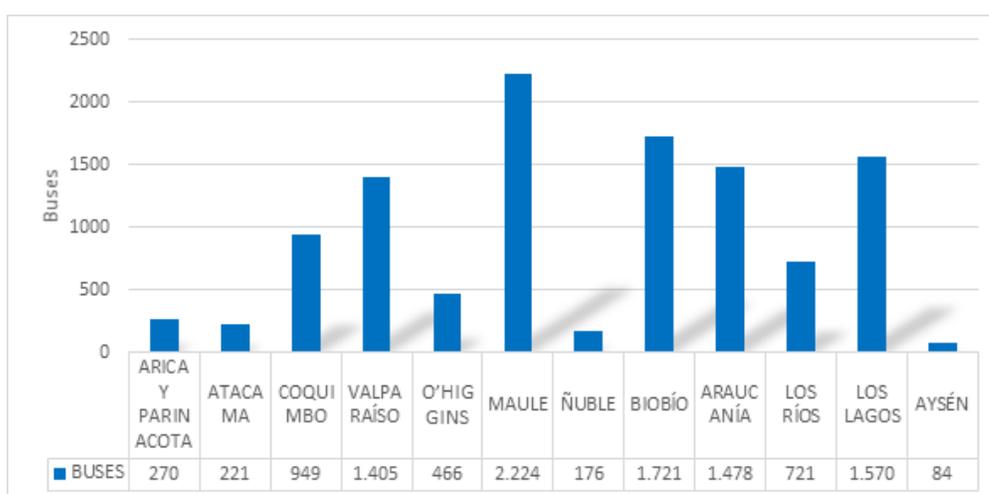
REGIÓN	POBLACIÓN BENEFICIADA
TARAPACÁ	205.947
ANTOFAGASTA	277.067
VALPARAÍSO	819.182
O'HIGGINS	362.522
BIOBÍO	645.178
TOTAL	2.309.896

Del mismo modo, en lo que refiere a la Tarifa Escolar Rebajada, durante 2019 fue posible en 11 mil 516 buses de zonas no licitadas como Arica, Copiapó, Coquimbo, La Serena, San Felipe, Los Andes, San Fernando, Talca, Curicó, Linares, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt, entre otras localidades. Este subsidio favoreció a más de un millón 100 mil estudiantes de educación media y superior, alcanzando un 96% de cumplimiento en la rebaja tarifaria por parte de los servicios prestados en ese año.

Tabla N°6. Buses con Rebaja de Tarifa Escolar 2019

REGIÓN	BUSES	POBLACIÓN BENEFICIADA
ARICA Y PARINACOTA	270	20.554
ATACAMA	221	27.427
COQUIMBO	949	74.548
VALPARAÍSO	1.405	215.582
O'HIGGINS	466	80.248
MAULE	2.224	113.158
ÑUBLE	176	76.627
BIOBÍO	1.721	180.722
ARAUCANÍA	1.478	111.040
LOS RÍOS	721	44.214
LOS LAGOS	1.570	89.094
AYSÉN	84	8.676
TOTAL	11.285	1.041.890

Gráfico N°5. Buses con Rebaja de Tarifa Escolar 2019



En lo relativo al Programa Renueva Tu Micro^[1], el Estado otorga incentivos económicos a los dueños de buses, para permitir la destrucción de sus máquinas antiguas y reemplazarlas por otras más modernas, que entreguen un mejor servicio de transporte público a la ciudadanía.

Los recursos del programa son aprobados anualmente por los Gobiernos Regionales, abriéndose un periodo de postulación para que los interesados presenten sus antecedentes. A quienes postulen y cumplan las condiciones del programa, se les entrega un subsidio para efectuar la renovación del bus antiguo, que será transformado en chatarra para que no vuelva a circular.

La diferencia mínima entre el bus saliente y bus entrante es de al menos 84 meses (7 años).

Esta iniciativa facilitó hasta 2019 el recambio de 5 mil 762 buses antiguos, por máquinas más modernas y seguras para los usuarios, mediante un subsidio de 71 mil 998 millones de pesos.

Tabla N°7. Buses Renovados 2011 – 2019

REGIÓN	BUSES 2011 - 2019	MONTOS MM\$
ARICA Y PARINACOTA	174	2.343
TARAPACÁ	174	3.517
ANTOFAGASTA	317	5.156
ATACAMA	138	2.714

COQUIMBO	376	3.500
VALPARAÍSO	151	967
METROPOLITANA	55	303
O'HIGGINS	518	7.738
MAULE	890	8.993
ÑUBLE	114	2.166
BIOBÍO	766	6.319
LA ARAUCANÍA	797	11.285
LOS RÍOS	566	8.458
LOS LAGOS	699	8.304
AYSÉN	17	139
MAGALLANES	10	92
TOTAL	5.762	71.998

Tabla N°8. Renovaciones por Región 2011 – 2019

REGIÓN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ARICA Y PARINACOTA	43	23	15	20	4	6	23	40	0
TARAPACÁ	30	10	11	5	18	34	33	0	33
ANTOFAGASTA	49	49	49	32	20	21	0	62	35
ATACAMA	13	10	13	10	4	1	0	52	35
COQUIMBO	63	67	46	41	24	29	33	27	46
VALPARAÍSO	0	71	75	5	0	0	0	0	0
METROPOLITANA	4	16	20	15	0	0	0	0	0
O'HIGGINS	61	77	51	41	37	53	78	83	37
MAULE	77	148	86	60	63	89	114	160	93
ÑUBLE	0	0	0	0	0	0	0	114	0
BIOBÍO	133	184	222	82	20	44	0	81	0
LA ARAUCANÍA	0	155	85	49	78	49	78	303	0
LOS RÍOS	88	87	41	62	35	63	0	77	113
LOS LAGOS	86	105	144	40	63	38	34	116	73
AYSÉN	0	4	3	2	4	2	0	1	1
MAGALLANES	0	6	0	4	0	0	0	0	0
TOTAL	647	1.012	861	468	370	429	393	1.116	466

Tabla N°9. Monto MM\$ Renueva Tu Micro 2011 – 2019 por Región

REGIÓN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ARICA Y PARINACOTA	212	98	81	118	31	77	619	1.107	0
TARAPACÁ	244	81	139	70	269	498	993	0	1.223
ANTOFAGASTA	334	427	466	290	205	214	0	1.796	1.424
ATACAMA	98	43	68	40	13	4	0	1.292	1.157
COQUIMBO	270	316	242	264	175	250	415	416	1.152
VALPARAÍSO	0	470	433	64	0	0	0	0	0
METROPOLITANA	15	73	93	122	0	0	0	0	0
O'HIGGINS	559	492	354	303	363	601	1.853	2.081	1.131
MAULE	305	799	576	390	462	996	1.254	2.972	1.240
ÑUBLE	0	0	0	0	0	0	0	2.166	0
BIOBÍO	610	1.520	2.047	734	229	276	0	903	0

REGIÓN	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LA ARAUCANÍA	0	795	758	333	817	478	792	7.313	0
LOS RÍOS	422	538	275	529	417	921	0	2.103	3.254
LOS LAGOS	570	652	1170	298	504	361	353	2.679	1.719
AYSÉN	0	33	17	12	32	15	0	7	24
MAGALLANES	0	41	0	51	0	0	0	0	0
TOTAL	3.639	6.378	6.716	3.619	3.518	4.690	6.280	24.834	12.325

En el mismo sentido, el Programa Renueva Tu Colectivo^[2], que mejora directamente la calidad de vida de los usuarios de este medio de locomoción, entrega aportes a los dueños de colectivos antiguos para que los reemplacen por autos nuevos con mejor equipamiento, tecnología y seguridad.

Para obtener este subsidio uno de los requisitos es que el vehículo debe tener una antigüedad mínima de 4 años (o menor en caso de pérdida total a causa de un siniestro, robo o hurto), de esta forma al renovar los vehículos antiguos, se mejoran los estándares de calidad en términos de seguridad, rendimiento, contaminación y calidad del servicio hacia los usuarios.

El valor del beneficio por renovación será en función de la tecnología y rendimiento urbano del vehículo entrante, como por ejemplo, gasolina, diésel, vehículos híbridos o eléctricos.

Renueva Tu Colectivo hasta 2019 favoreció la incorporación de 13.570 automóviles nuevos desde que se lanzó el programa, a través de una inversión de 30 mil 164 millones.

Tabla N°10. Programa Renueva Tu Colectivo por región

REGIÓN	RENOVACIONES 2015 - 2019	MONTOS MM\$
ARICA Y PARINACOTA	373	1.085
TARAPACÁ	33	104
ANTOFAGASTA	1.229	2.625
ATACAMA	852	1.836
COQUIMBO	2.060	4.569
VALPARAÍSO	1.867	3.949
O'HIGGINS	2.153	4.629
MAULE	1.414	3.213
ÑUBLE	169	396
BIOBÍO	782	1.710
LA ARAUCANÍA	596	1.369
LOS RÍOS	435	1.015
LOS LAGOS	1134	2.524
AYSÉN	175	419
MAGALLANES	298	720
TOTAL	13.570	30.164

Tabla N°11. Renueva Tu Colectivo por Región 2015 – 2019

REGIÓN	RENOVACIONES					TOTAL 2019	2015-
	2015	2016	2017	2018	2019		
ARICA Y PARINACOTA	15	97	68	100	93	373	
TARAPACÁ	4	10	10	9	0	33	
ANTOFAGASTA	127	331	138	398	235	1.229	
ATACAMA	87	226	146	237	156	852	

COQUIMBO	169	535	316	643	397	2.060
VALPARAÍSO	0	716	707	0	444	1.867
O'HIGGINS	195	754	449	443	312	2.153
MAULE	131	396	238	310	339	1.414
ÑUBLE	0	0	0	169	0	169
BIOBÍO	0	349	347	45	41	782
LA ARAUCANÍA	0	206	174	0	216	596
LOS RÍOS	0	190	0	165	80	435
LOS LAGOS	150	158	352	223	251	1.134
AYSÉN	10	48	37	53	27	175
MAGALLANES	0	66	94	48	90	298
TOTAL	888	4.082	3.076	2.843	2.681	13.570

Tabla N°12. Monto MM\$ Renueva Tu Colectivo 2015 – 2019 por Región

REGIÓN	MONTO RENOVACIONES MM\$					TOTAL
	2015	2016	2017	2018	2019	
Arica y Parinacota	53	283	182	262	305	1.085
Tarapacá	11	33	33	27	0	104
Antofagasta	252	687	298	855	533	2.625
Atacama	179	458	322	520	358	1.836
Coquimbo	355	1.133	700	1.453	928	4.569
Valparaíso	0	1.483	1.491	0	976	3.949
O'Higgins	412	1.556	976	980	706	4.629
Maule	285	847	543	713	826	3.213
Ñuble	0	0	0	396	0	396
Biobío	0	737	778	99	95	1.710
La Araucanía	0	437	398	0	534	1.369
Los Ríos	0	421	0	400	195	1.015
Los Lagos	308	335	795	499	588	2.524
Aysén	22	112	83	134	68	419
Magallanes	0	136	224	120	240	720
TOTAL	1.877	8.658	6.823	6.456	6.350	30.164

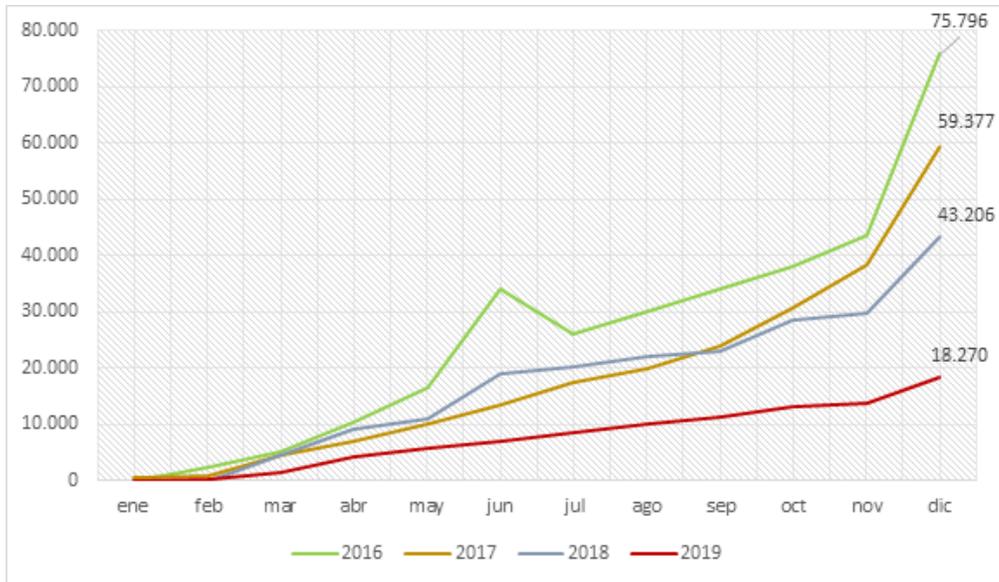
[1] Utiliza recursos de la Ley de Subsidio otorgados directamente al Gobierno Regional, los que son aprobados anualmente por el CORE.

[2] Utiliza recursos de la Ley de Subsidio otorgados directamente al Gobierno Regional, los que son aprobados anualmente por el CORE.

b) Transporte Público Metropolitano

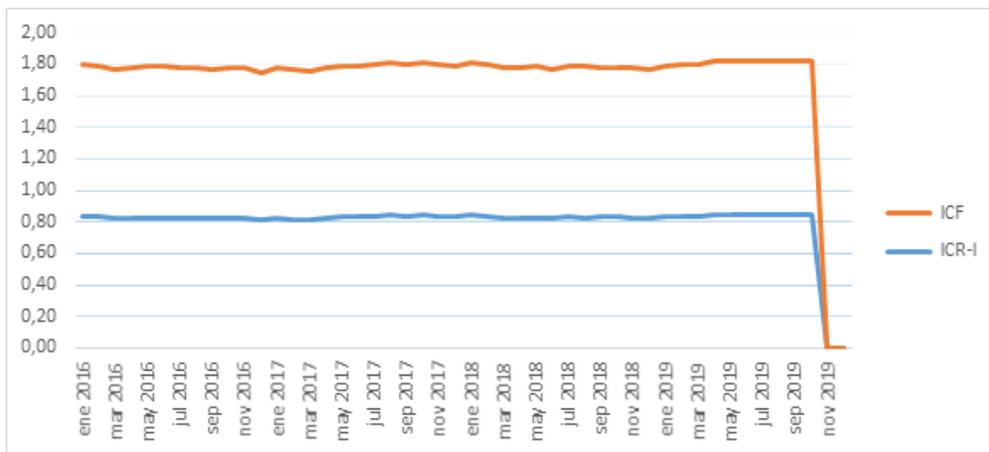
Durante el 2019, en materia de inversión de infraestructura, el Directorio de Transporte Público Metropolitano ejecutó \$18.270 millones del presupuesto de inversión, destinado para obras y conservación de la infraestructura del Transporte Público, lo que representó el 99% de los recursos. La ejecución histórica ha sido la siguiente:

Gráfico N°6. Ejecución del presupuesto de inversión para infraestructura del Transporte Público de la ciudad de Santiago (MM\$)



En sus indicadores de frecuencia y regularidad, el Sistema en términos operacionales obtuvo la siguiente evolución:

Gráfico N°7. Evolutivo de Indicadores de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) y Regularidad (ICR-I)



(*) El descenso en las cifras hacía el último semestre del año 2019, se dio principalmente por la ausencia de evaluaciones de los indicadores ICF e ICR debido a la contingencia nacional ocurrida después del 18 de octubre. Los cambios de trayecto, la variación en los horarios de viaje y las atenciones ejecutadas a la recuperación de la estabilidad del sistema no permitieron poder realizar la evaluación que se venía realizando frecuentemente.

La evolución de datos relevantes de la infraestructura del Sistema de Transporte Público, son los siguientes:

Tabla N°13. Situación del Transporte Público de Santiago

Situación del Transporte Público de Santiago

Cuadro Comparativo desde 2008- 2019

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

N° de Paradas	9.595	10.492	10.809	10.963	10.940	11.046	11.100	11.328	11.339	11.261	11.327	11.366
Paradas con Refugio	5.359	7.769	8.760	8.835	9.460	9.542	9.230	9.372	9.426	9.312	9.310	9.319
Corredores (km)	16,3	45,8	55,1	61,7	61,7	67,7	69,1	70,1	71,6	80,6	82,8	83
Vías Exclusivas (km)	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Pistas Sólo Bus (km) (*)	114	117	117	119,3	119,3	119,3	119,3	180,0	200,4	203	205	219
								161,0				
Zonas Pagas (**)	141	152	157	127	129	129	129	129	156	239	233	272
Número de Servicios Totales	326	335	358	351	374	368	371	379	378	377	380	382
Reclamos o denuncias (***)	42.642	42.350	51.130	69.627	61.739	38.240	31.914	27.317	30.579	44.188	57.012	51.857
Sugerencias	11.287	7.525	20.795	120.153	4.355	1.317	1.833	1.492	849	1.557	1.663	1.661
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los Usuarios	4,4	4,9	4,2	4,2	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,5	4,3	4,6

(*) Se cambia la forma de medición a partir del 2015, ya que desde ese año se considera la cantidad total de Km marcados, anteriormente se consideraban en un solo sentido. (**) A partir del 2015 se incluye la incorporación de zonas pagas móviles. (***) En el año 2018 hubo una mejora en la plataforma para realizar reclamos, denuncias, consultas y sugerencias.

3.2.2 Regulación que rige el Transporte

En materia de normativas y operaciones se han establecido los siguientes lineamientos estratégicos y cuyos principales logros alcanzados en el periodo son los proyectos:

a) Digitalización de trámites

Los procesos de inscripción de servicios de transporte público de personas; en transportes escolar y transporte privado todos corresponden al Registro Nacional de Transporte, los trámites comprometidos para el año 2019 se encuentran desarrollados e implementados. Actualmente, nos encontramos trabajando en la integración de estos trámites con el gestor documental EXEDOC e incorporando la validación de vehículos.

b) Desarrollo e implementación de un sistema operacional con información de los distintos modos de transporte público, base de datos Inteligentes(BI).

Se definió la información estadística y las bases de datos de los diferentes registros. Actualmente se encuentra en la implementación de la herramienta a utilizar.

c) Mejora Regulatoria. Por mandato de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

Se llevó a cabo, desde la División de Normas y Operaciones, el proyecto de "Mejora Regulatoria". Este consiste en un proceso de mejora de la calidad regulatoria en esta Subsecretaría, el cual contempla dos ejes fundamentales, en primer lugar, la revisión de marco normativo vigente, particularmente su coherencia con otras normas dictadas; vigencia; aplicación práctica y cargas que se generan a la industria. En segundo lugar,

el proceso contempla introducir mejoras en la elaboración de nuevas normas, tales como, establecer mecanismos que permitan conocer los objetivos y efectos esperados al dictar una regulación; evaluaciones de impacto regulatorio; digitalización, automatización, disminución de cargas administrativas y mecanismos de seguimiento, entre otras. Así, se busca alivianar o aligerar la carga normativa en materia de transportes, a través de la fusión, consolidación, actualización por temáticas, y creación de compendios, con el propósito de estimular la competencia, fomentar la simetría de la información, optimizar los trámites, mejorar los niveles de cumplimiento normativo y mejorar el uso de los recursos públicos, entre otros objetivos

Existieron coordinaciones con la Comisión Nacional de Productividad (CNP) y con el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), que suscribió un Convenio con los Estados Unidos Mexicanos de "Implementación de Herramientas de Mejora Regulatoria", con el objeto de compartir y retroalimentarnos de las experiencias existentes en nuestro país de mejora regulatoria. Prueba de ello es la colaboración acordada con la CNP a través de los Oficio N°3694, de 2 de mayo de 2019, de la Subsecretaría de Transportes y N°4440, de 3 de junio de 2019, del Presidente de la Comisión Nacional de Productividad que acuerdan prestarse mutua colaboración en el marco del Proyecto. Además de haber efectuado diversas reuniones tanto en dependencias de dichas entidades como en el Ministerio.

Dentro del plan trazado para el año 2019 se definieron las tareas principales del Proyecto, las cuales quedaron establecidas de la siguiente forma:

i) Determinación del acervo regulatorio nacional existente en la Subsecretaría, consolidando un stock de normas. A la fecha, el stock de normas abarca más de 1060, vigentes de diferentes rangos legales y estamos a la espera de disponibilidad presupuestaria para tener dicha normativa a disposición de la Subsecretaría y Secretarías Regionales Ministeriales, mediante un portal web, en una versión primaria y de ensayo, para que, con posterioridad, este portal esté disponible para los ciudadanos a nivel nacional. Este consolidado normativo es un documento en formato Excel, en cuyas columnas se contiene información cuyo detalle incluye: grupo temático de las normas; tipo de norma; número de esta; fecha de promulgación y publicación; organismo(s) que suscribieron el acto; título; materia; en los casos que sea pertinente, tipo de transporte, vehículo o modo; ID en el portal de www.leychile.cl de la norma; vínculo al portal www.leychile.cl siempre que la norma esté publicada en dicho portal, entre otras. Este trabajo, comprendió una labor de meses, comenzando este análisis desde la normativa con la que se trabaja ordinariamente, apoyando el trabajo en el portal www.leychile.cl y la unidad de gestión documental de este Ministerio. Con posterioridad, se envió a todas las Secretarías Regionales Ministeriales, Unidades, Divisiones y Programas de esta Subsecretaría, quienes agregaron normas que consideraban pertinentes, o dieron su visto bueno de las existentes.

En relación a este punto, es necesario agregar que durante el mes de mayo de 2019, y bajo el contexto de la aprobación de proyectos de Tecnologías de la Información y Comunicaciones por parte de la Dirección de Presupuestos, es que se postuló el proyecto de "Portal Web de Regulación de Transportes" para el presupuesto del año 2020. Durante el mes de septiembre dicho proyecto fue declarado admisible técnicamente, pero a la fecha no ha sido aprobado su financiamiento.

ii) Análisis del acervo indicado en el punto 1, en base a criterios de priorización, de aquella regulación que está en desuso o se dejó sin efecto tácitamente mediante otros actos administrativos. Al respecto, se remitió Oficio GM 20-702, DE 2020, con el objeto de remitir 31 normas de dicho tenor a la Secretaría General de la Presidencia. Complementario a aquel trabajo, se publicó con fecha 12 de febrero de 2020 la Resolución Exenta N°211, de 2020, contiene 6 normas por derogar. Lo anterior, se efectuó en cumplimiento del Instructivo Presidencial N°4, de 2019, que complementa Instructivo Presidencial N°1, de 2014, sobre medidas de simplificación legislativa y regulatoria.

iii) Se implementó el uso de ficha de ingreso de regulación como requerimiento obligatorio para la elaboración o modificación de normativa. Dicho documento contiene los objetivos y resultados que se esperan con la implementación de la norma.

A su vez, y dentro del marco de la revisión de la normativa vigente, se efectuó un levantamiento las Normas Chilenas (NCh) aprobadas, declaradas oficiales y/o utilizadas en el trabajo ordinario de este Ministerio, y su disponibilidad material. Así, se verificó que no se dispone de copia de gran porcentaje de ellas, por lo que se solicitó cotización al Instituto Nacional de Normalización. Esto, con objeto de determinar su vigencia o utilidad, y estudiar su eventual derogación o reemplazo.

En el año 2019, se firmaron los convenios de canjes de licencias de conducir con Colombia y Ecuador los que se suman a Perú, España y Japón. Los que contemplan el reconocimiento de licencias profesionales para vehículos de carga y pasajeros, lo cual ayudará a bajar las deficiencias en los números de conductores profesionales que requiere el país. dichos canjes ya suman a la fecha más 3.000 solicitudes.

Digitalización de trámites internacionales

Se procedió a la digitalización de los trámites correspondientes a transporte internacional terrestre y los canjes de licencias de conducir. Específicamente corresponden al permiso ocasional para transportar carga entre dos puntos de Chile en tránsito por territorio argentino y el canje de licencias de conducir peruanas, operativo desde febrero de 2020.

Plan Piloto del Corredor Bioceánico Brasil – Paraguay – Argentina – Chile

A partir de una iniciativa de Chile, los países que conforman el corredor bioceánico acordaron la realización de un plan piloto, que proveerá de información operacional clave para ajustar la implementación definitiva de este y que en el mediano plazo también implementará medidas de facilitación de control fronterizo.

e) Emisión Certificado de Homologación Electrónico (CHle)

En el ámbito de la digitalización de trámites, el Ministerio generó las condiciones normativas y técnicas para permitir que los compradores de vehículos accedan al certificado de homologación individual electrónico (CHle), con el objeto de hacer más eficiente el proceso de adquisición de un vehículo. Lo que se encontrara operativo en a partir de abril 2020 de acuerdo a lo establecido por el DS 160/97 de MTT.

f) Plantas de Revisión Técnica

Durante el año 2019 y lo que va del año 2020, han iniciado operaciones 11 nuevas plantas revisoras en las distintas regiones del país y, por lo tanto, se encuentran operando 109 plantas del nuevo sistema de un total de 133 concesionadas en el país, restando por implementar 24 plantas revisoras, mientras que 21 se encuentran en proceso de adjudicación. Por otra parte, se encuentran en curso 6 nuevos llamados a licitación en las regiones de Tarapacá, Antofagasta, dos en Valparaíso; La Araucanía y Los Lagos, los que sumarán 15 nuevas plantas al sistema.

Sin perjuicio de lo anterior, se trabaja desde ya en la elaboración de nuevas Bases de Licitación para otorgar concesiones para operar establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos motorizados, toda vez que, a partir de 2022 se irá poniendo término en las distintas regiones del país a las concesiones actuales, siendo las regiones Metropolitana y del Maule, las dos más próximas a iniciar nuevos procesos concursales. Cabe consignar que, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 21.074 sobre Fortalecimiento de la Regionalización del país, y las transferencias de competencias dispuestas mediante los decretos supremos N° 71 y 72, ambos de 2019, de los Ministerios del Interior y Seguridad Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, en cuya virtud se traspasan competencias a los gobiernos regionales, serán los gobiernos regionales los encargados de determinar el número de concesiones, la cantidad y clase de plantas revisoras así como su ubicación por región, provincias o comunas en que se instalarán, realizar el llamado a licitación, la evaluación de las propuestas y la adjudicación de las concesiones a otorgar.

Tabla N°14. Plantas de Revisión Técnicas que iniciaron operaciones los años 2019 y 2020

#	Región	Concesionario	Clase Planta	Ubicación PRT	Comuna	Fecha Puesta en Marcha
1	XV	Systech Chile Ltda.	B	Calle Argentina Zona Industrial Segunda Ampliación N°3229 Sitio 6, Manzana A	Arica	29-01-2020
2	V	Chilena Revisiones Técnicas SpA.	de AB	Los Eucaliptos N° 150 – Lote 86	San Antonio	17-01-2019
3	V	A. Denham y Cía. Ltda.	B	Camino Internacional Parcela 1 y calle Las Rosas N° 304, Loteo El Llano del Tambor, Reñaca Alto	Viña del Mar	15-04-2019
4	V	Moody International Holdings Chile Ltda.	AB	Calle San Rafael s/n, Lote A	Los Andes	24-07-2019
5	V	Chilena Revisiones Técnicas SpA.	de B	Av. Tupungato N° 3220, Placilla de Peñuelas LT42	Valparaíso	12-02-2019
6	V	Systech Chile Ltda.	AB	Calle Hijueta La Crianza Oriente N° 153 (Lote 3)	Casablanca	29-05-2019
7	V	Revisiones Técnicas Aconcagua SPA	AB	Juan Alberdi N° 1147	Quillota	12-11-2019
8	V	Revisiones Técnicas Aconcagua SPA	B	Avda. El Parque N° 470, Sitio 8	Con Con	13-09-2019
9	VI	Chilena Revisiones Técnicas SpA	de AB	Los Arrayanes, Ex Hacienda Santa Mónica s/ N°	Litueche	22-08-2019
10	VII	Chilena Revisiones Técnicas SpA	de AB	Calle Departamental s/N°	Licantén	26-03-2019
11	X	Inspectorate Servicios Inspección Ltda.	de Chile AB	Sector Pupelde s/N°.	Ancud	10-12-2019

g) Implementación de concursos de taxis en el país

La ley N° 20.867, publicada en el Diario Oficial el 22 de octubre de 2015, y que entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año, suspendió por un plazo de cinco años la inscripción de taxis, en cualquiera de sus modalidades, en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros (RNSTP), así como, el cambio de inscripción de una región a otra.

Durante este periodo, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que pueda autorizar nuevas inscripciones en el mencionado registro, en los casos calificados técnicamente de acuerdo con los criterios fijados en la ley 20.474 y su reglamento.

Durante el año 2019, se realizaron concurso en las siguientes regiones:

i) Región Metropolitana: se llamó a concurso de 145 nuevas inscripciones de nuevos taxis ejecutivos para operar en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Actualmente el concurso se encuentra en proceso de inscripción de los postulantes seleccionados.

ii) Región de Valparaíso: se llamó concurso de 134 nuevos taxis básicos para operar en la Provincia de San Antonio y las comunas de Valparaíso y Viña del Mar. Actualmente el concurso se encuentra en proceso de inscripción de los postulantes seleccionados.

iii) Región de Aysén: se llamó concurso de 77 nuevos taxis básicos para operar en las zonas de operación: de Puerto Aguirre; Mañihuales; Puerto Ibáñez; Chile Chico; Guadal; La Junta; Puyuhuapi; Villa O'higgins y Coyhaique. Actualmente el concurso se encuentra en proceso de inscripción de los postulantes seleccionados.

Se continúa con los Concursos de Antecedentes, encontrándose en proceso de postulaciones en la Región de Los Ríos, llamándose a nuevas inscripciones de taxis ejecutivos en las comunas de Valdivia, considerando postulaciones para vehículos eléctricos (30) y vehículos con motor a combustión interna o híbridos (15), Panguipulli. Considera postulaciones para vehículos con motor a combustión interna o híbridos (8) y San José de la Mariquina Antonio, considera 7 inscripciones para vehículos a combustión interna o híbridos.

Existen regiones, como del Maule y de Magallanes y Antártica Chilena que han enviado informes técnicos para solicitar Concursos y se están analizando los informes o actualizando las Bases de Concursos, pero dado situación de emergencia por pandemia se ha estado reagendando.

h) Planes Pilotos Tecnológicos para taxis

En el marco del proceso de modernización tecnológica del sistema de taxis se inició durante septiembre 2018 implementación de pilotos tecnológicos en las distintas modalidades de taxis con la finalidad de recopilar información técnica, funcional y operativa, entre otras, para evaluar y definir el estándar mínimo para su incorporación en dichos servicios e identificar las eventuales adecuaciones normativas.

Se ha recibido una buena respuesta de las empresas tecnológicas y de los gremios de taxis, que durante el año 2019 cuenta con los siguientes planes pilotos operativos o en procesos.

Tabla N°15. Planes Pilotos para Taxis Operativos y/o en Proceso de Implementación

Región	Comuna	Asociación	Modalidad de servicio	Flota (N° de Vehículos)	Plataforma	Estado
Coquimbo	La Serena	A.G. Taxis de la región de Coquimbo	Taxis de Básicos y Ejecutivos	47	Legal Taxi	Envío de informe favorable
Biobío	Todo Concepción	Asociación Gremial Taxistas del Biobío	Taxis Básicos y del Turismo	67 taxi de turismo/ 4 taxis básicos	Legal Taxi	En operación. Con resolución. Con Prorroga
Maule	Curicó	Transportes Express Curicó y Radio Taxi Apumanque	Taxis Básicos y Ejecutivos	38 taxis ejecutivos 39 taxis básicos	Legal Taxi	En operación. Con resolución
Los Ríos	Valdivia	Universidad Austral de Chile	taxi colectivos	3/1 reemplazo	Sistema de Recorrido dirigido	En operación. Con Resolución
Magallanes	Punta Arenas	Transportes TPUQ	Básicos	61	TPUQ	En operación. Con resolución
O'higgins	Rancagua	Asociación Gremial de taxis Región de O'Higgins	básicos, ejecutivo y turismo	23	Legal Taxi	Envío Informe Favorable
Metropolitana	Todo Santiago	Cooperativa del Transporte Cooptaxi	básicos	50	Beetaxi	Envío informe favorable

Metropolitana	Todo Santiago	App Aeropuerto Spa	taxi básicos	47	Taxi Aeropuerto SCL	en proceso de subsanar observaciones por parte del solicitante
Metropolitana	Todo Santiago	Agrupación de Representantes: Elitetaxi Chile; Taxis Buenas Practicas y Taxistas independientes Santiago	básicos	108	Legal Taxi	Envío informe favorable
Metropolitana	Todo Santiago	Telios Network Ltda; Legal taxi Chile Ltd; y Sindicatos: Sitalum; Aiyavilu; Sibatech y Adutagach	básicos, ejecutivos de turismo	62 taxis básicos	Legal Taxi	en proceso de subsanar observaciones por parte del solicitante

Por otro lado, a través de la Resolución Exenta N° 1998, de 2019, se aprueba procedimiento para para autorizar y aprobar planes piloto para probar tecnologías y/o funcionalidades en taxis colectivos urbanos regidos por Resolución Exenta N°2127 de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

A la fecha se ha recibido solo una solicitud de plan piloto para taxi colectivo, la cual se encuentra en proceso de subsanación de observaciones por parte del solicitante.

i) Registro de Pasajeros Infractores

Ley 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago de transporte público de pasajeros y decreto supremo N° 68, de 2018, desde su puesta en marcha en el año 2018, la cantidad de personas con anotaciones vigentes son 10.068, en el siguiente cuadro se muestra la cantidad de causas las cuales contienen personas con más de una causa.

Tabla N°16. Número de causas ingresadas al RPI

Mes / Año	2018	2019	Total general
Enero		511	655
Febrero		690	690
Marzo		312	312
Abril		1868	1868
Mayo		311	311
Junio		614	614
Julio		940	940
Agosto	10	1134	1144
Septiembre	10	797	807
Octubre	159	623	782
Noviembre	332	964	1296
Diciembre	133	1002	1135
Total general	644	9766	10554

Es necesario aclarar que la diferencia entre la cantidad de personas anotadas en el RPI y la cantidad de causas que constan en la tabla se debe a que existen personas que registran más de una anotación.

El promedio de edad de los evasores infractores considerando la fecha de entrada al Registro es de 32 años, y el porcentaje de mujeres corresponde al 29,7% y de Hombres al 70,3%.

j) Inicio el proceso de planes pilotos de vehículos autónomos.

Los avances tecnológicos de la industria del transporte y la movilidad plantean desafíos importantes en el corto y mediano plazo. En particular, existe una necesidad de adelantarse a los cambios tecnológicos que vive esta industria de manera de regular de forma efectiva y eficiente las nuevas tecnologías y los impactos que éstas pueden generar. De aquello, se puede destacar la llegada a Latinoamérica y el Caribe (LAC) de plataformas de movilidad compartida o NTCs por sus siglas en inglés, como Uber o Cabify, las cuales han producido impactos, tanto positivos como negativos, donde precisamente el análisis previo de estas tecnologías podría haber permitido potenciar los impactos positivos y haber regulado el mercado para minimizar los efectos adversos.

Bajo ese contexto, el Gobierno de Chile (GdC), en particular el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), junto a BID, se encuentra desarrollando un proceso de análisis para la incorporación de nuevas tecnologías que mejoren la movilidad urbana, además de un análisis y diagnóstico detallado de la regulación de transportes chilena que pueda ser relevante para evaluar la incorporación de la regulación de vehículos autónomos. Detallando si el concepto de operador de vehículo autónomo puede ser asimilable a conductor y, en caso afirmativo, licencia de conductor que debiese poseer. Identificación de la normativa técnica que debe cumplir, o incumpliría el vehículo autónomo. Debe identificar específicamente las normas necesarias de modificar para incorporar la movilidad autónoma a la regulación chilena vigente. Así como de la movilidad autónoma conectada, y las modificaciones legales necesarias para interoperar los vehículos con la infraestructura, dispositivos, personas, de carga y el entorno en general.

k) Regulación

Durante el año 2019, fueran promulgadas las siguientes Leyes con prioridad, siendo las siguientes:

Normativa	Descripción
Ley N°21137 - D.O.06.02.2019	- Modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, para eximir a los vehículos de los cuerpos de Bomberos del Cumplimiento de las Condiciones Técnicas que indica, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Ley N°21138 - D.O.26.02.2019	- Modifica el decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala
Ley N°21147 - D.O.01.03.2019	- Modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados
Ley N°21161 - D.O.30.05.2019	- Modifica la Ley de Tránsito para precisar las autorizaciones requeridas para transportar desechos
Ley N°21189 - D.O.13.12.2019	- Modifica disposiciones sobre subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros

Asimismo, se ha logrado avanzar en los proyectos de ley con prioridad, siendo éstos los siguientes:

Materia	Tema Específico	Estado
Transporte Público	Regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten. Mensaje Boletín 11934-15	Segundo Trámite Constitucional/Senado A espera avanzar en la comisión de Hacienda del Senado

Fiscalización

Crea un Sistema de Tratamiento Segundo Trámite Constitucional / Automatizado de Infracciones del Senado Tránsito (CATI) y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290. Mensaje Boletín 9252-15. 12.06.19 Pasa a Segundo Trámite, a Senado. Pasa a Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Durante el año 2019, fueran tramitado los siguientes reglamentos, siendo los siguientes:

Normativa	Descripción
Decreto N°103 - D.O.10.01.2019	- Excepcionarán de la obligación de adherir el distintivo de las Plantas Revisoras, y en tal caso de portarlos en el parabrisas, los vehículos a que se refiere el artículo 7° del reglamento
Decreto Exento N°100 - D.O. 27.03.2019	- Modifica Decreto Supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el Transporte Privado Remunerado de Pasajeros
Decreto N°16 - D.O.28.03.2019	- Modifica Decreto N°140, 2009, que establece metodología para determinar mensualmente el ajuste de tarifas para el sistema de transporte público de la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto – Subsecretaría de Transportes
Decreto N°114 - D.O.01.04.2019	- Modifica programa de renovación de vehículos que prestan servicios de transporte escolar remunerado de pasajeros
Decreto N°110 - D.O.03.04.2019	- Modifica el formato de los Certificado de Homologación Individual, deberán cumplir con el formato y con las características que defina mediante resolución el Ministerio y con la normativa vigente para la emisión de documentos con firma electrónica avanzada
Decreto Exento N°1 - D.O. 18.04.2019	- Modifica Decreto N°158, de 2013, en términos que buses que presten servicios de transporte público rural y buses con los cuales se presten servicios de transporte interurbano, rural o urbano privado de pasajeros, se hagan extensivas las medidas de seguridad exigidas para el transporte interurbano público de pasajeros
Decreto Exento N°124 - D.O. 29.04.2019	- Modifica Decreto Supremo N° 170, de 2016. Licencia de Conducir. Fija elementos de diseño y seguridad transitorios
Decreto N°30 - D.O.17.05.2019	- Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano – referido a la Ley de Aportes al Espacio Público Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Decreto N°10 - D.O.04.09.2019	- Modifica Nómina de Cruces Ferroviarios Públicos a nivel contenida en el Decreto Supremo N° 500, de 1962, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, actualizada por el Decreto Supremo N° 252, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Decreto N°37 - D.O.23.09.2019	- Establece obligación de Pintar o adherir en las Puertas y Techo de Vehículos de Carga que indica, las letras y dígitos de la placa patente única
Decreto Exento N°69 - D.O. 22.11.2019	- Modifica Decreto N° 64, de 2017, que aprueba el Plan Trienal de Desarrollo 2017 - 2019 de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado
Decreto Exento N°99 - D.O. 28.11.2019	- Extiende vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones de contaminantes, en los casos que indica - Subsecretaría de Transportes
Decreto Exento N°72 - D.O. 10.12.2019	- Fija criterios especiales sobre dimensiones de los vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos

Resolución Exenta N°3897 - D.O.10.01.2019	Fija características de tubo de escape a vehículos que indica
Resolución Exenta N°3947 - D.O.18.01.2019	Establece para el año 2019 montos anuales del valor de Beneficio para Chatarrización Taxi Colectivos
Resolución Exenta N°317 - D.O.13.02.2019	Incorpora en Nómina que indica a Fabricante de Taxímetro que señala, Subsecretaría de Transportes
Resolución Exenta N°331 - D.O.14.02.2019	Establece Pautas Generales para la Aprobación de los Instrumentos que realizan prueba respiratoria evidencial sobre presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano, Subsecretaría de Transportes
Resolución Exenta N°332 - D.O.14.02.2019	Amplia el alcance del mencionado Protocolo Técnico, estableciéndose la factibilidad de evaluar con él, la eficiencia energética de los buses propulsados por GNC o GLP
Resolución Exenta N°419 - D.O.22.02.2019	Delega facultades para conceder permisos de transporte internacional terrestre de pasajeros y de carga en Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones
Resolución Exenta N°364 - D.O.28.02.2019	Crea un sistema de acreditación para los dispositivos electrónicos de registro destinados al uso en vehículos de carga
Resolución Exenta N°1998 - D.O.01.08.2019	Aprueba procedimiento para autorizar y aprobar planes piloto para probar tecnologías y/o funcionalidades en taxis colectivos urbanos regidos por Resolución Exenta N°2127, de 2017
Resolución Exenta N°2063 - D.O.07.08.2019	Modifica Resolución Exenta N°2.200, de 2012, que establece pautas generales de acreditación de las características y especificaciones técnicas de los simuladores de inmersión total
Resolución Exenta N°2418 - D.O.30.08.2019	Prorroga la vigencia de las condiciones específicas de operación y utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros prestados con buses al interior de la ciudad de Rancagua
Resolución Exenta N°2417 - D.O.02.09.2019	Modifica Resolución N° 511 Exenta, de 2012, que Aprueba Instrucciones de Carácter General a que hace mención el Decreto N° 83, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre redes viales básicas
Resolución Exenta N°2283 - D.O.03.09.2019	Modifica la Resolución Exenta N° 3.481 de 2018, que fijó el formato y características de los Certificados de Revisión Técnica, de los Certificados de Verificación de Emisiones Contaminantes y Distintivos
Resolución Exenta N°2324 - D.O.05.09.2019	Modifica la Resolución Exenta N° 24, de 1999, que determina modelo de nómina de pasajeros para los efectos del artículo 59 bis del Decreto Supremo N° 212, de 1992
Resolución Exenta N°2722 - D.O.05.10.2019	Modifica la estructura tarifaria del Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, contenida en la Resolución N° 35, de 2009 - Subsecretaría de Transportes
Resolución Exenta N°2733 - D.O.05.10.2019	Aplicase, a partir del 5 de octubre de 2019, a las 23:59:59 horas, el ajuste de tarifas del Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, determinado por el Panel de Expertos de la ley N° 20.378 - Subsecretaría de Transportes
Resolución Exenta N°3046 - D.O.18.11.2019	Fija formato y características de Certificado de Homologación Individual Electrónico (C.H.I.-e), establece procedimiento de autorización para la emisión del C.H.I.-e y la forma en que se deberá reportar la relación de los certificados emitidos
Resolución Exenta N°13 - D.O.20.11.2019	Aprueba bases de licitación pública y sus anexos para la prestación del Servicio Complementario de Suministro de Buses para el Sistema de Transporte Público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y autoriza llamado a licitación pública

Resolución Modifica Resolución N° 1, de 1995, y deja sin efecto Resolución N° 38, de
Exenta N°3466 - 2019
D.O.13.12.2019

Resolución Aprueba procedimiento para la integración y uso de la interfaz de ingreso al
Exenta N°3650 - sistema de gestión de CHI-e de la Subsecretaría de Transportes
D.O.31.12.2019

3.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

El Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, tiene como misión fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, además de la fiscalización de plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y no profesionales, y gabinetes psicotécnicos, junto con el control a los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación en las diferentes regiones del país.

• Ejecución presupuestaria

En la siguiente tabla se muestra un detalle de la asignación presupuestaria del Programa de Fiscalización, para el período 2019 en comparación con la asignación del período 2020:

Tabla N°17. Decretos Reglamentarios años 2019 - 2020

SUBTÍTULO PRESUPUESTARIO	2019	2020
21. GASTOS EN PERSONAL	6.563.369.000	6.819.155.155
22. BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.968.321.000	1.913.637.000
Arriendos	855.620.000	876.100.000
Servicios Básicos	538.532.000	607.542.000
Servicios Generales	234.960.000	238.928.000
Textiles. Vestuario y Calzado	73.991.000	0
Combustibles y Lubricantes	50.000.000	120.000
Materiales de Uso o Consumo	83.800.000	61.200.000
Servicios Técnicos y Profesionales	53.318.000	64.183.000
Mantenimiento y Reparaciones	52.300.000	41.844.000
Servicios Financieros y de Seguros	11.200.000	11.520.000
Otros Gastos Bienes y Servicios	11.000.000	9.600.000
Publicidad y Difusión	3.600.000	2.600.000
29. ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS	104.745.000	725.737.000
31.INICIATIVAS DE INVERSION	0	0
TOTAL	8.636.435.000	9.458.529.155

A continuación se presentan los principales resultados en cada uno de los ámbitos de fiscalización y los logros alcanzados durante el año 2019:

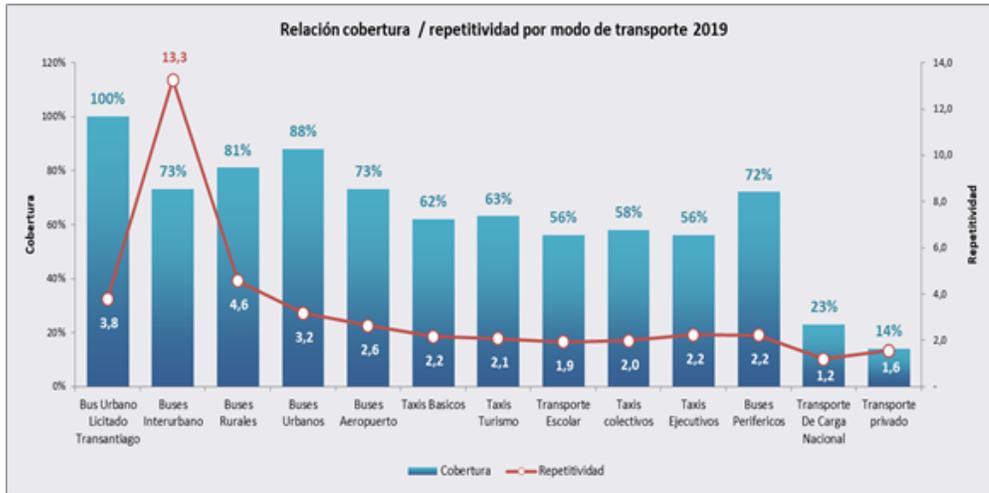
Evaluación de la gestión del Programa Nacional de Fiscalización

• Fiscalización de vehículos

Durante el año 2019, se realizaron sobre 476 mil controles a vehículos, los que consideran la fiscalización al transporte remunerado de pasajeros, tanto público como privado, el control al transporte escolar, al transporte de carga y a los vehículos particulares existentes en el país. Estos controles se tradujeron en más de mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por infringir la normativa vigente.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de cobertura y repetitividad alcanzados en la fiscalización a los diferentes modos de transporte a nivel nacional:

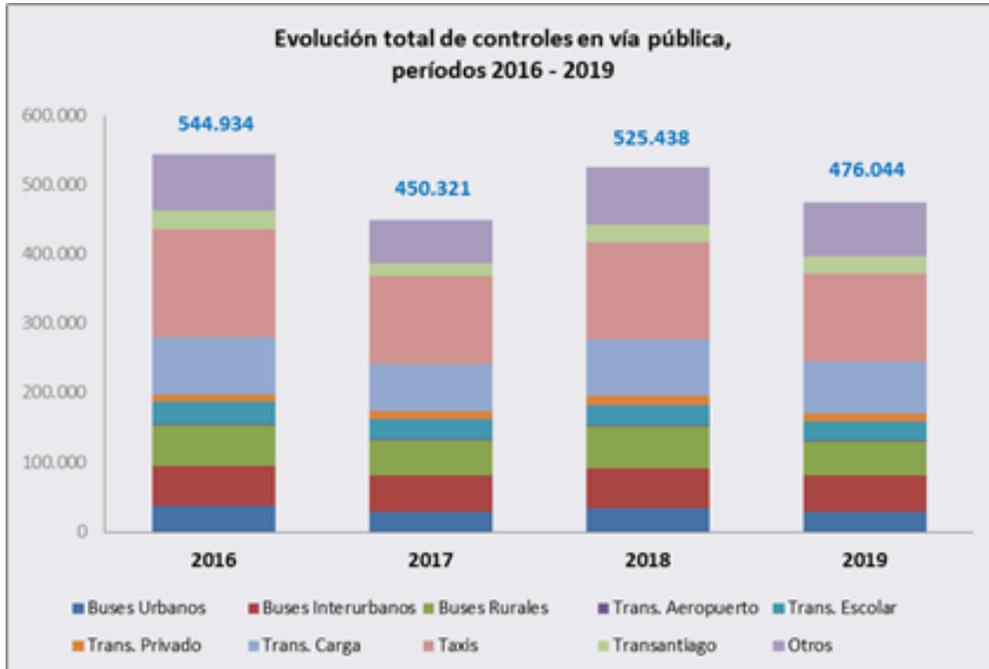
Gráfico N°8. Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2019:



La cobertura más alta de fiscalización durante el período, en relación a los parques existentes, se obtuvo en los buses del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago con un 100%, seguida por la lograda en buses urbanos de regiones diferentes a la Metropolitana, con un 88% del parque y por la obtenida para buses rurales con un 81% de cobertura.

En cuanto a la repetitividad en la fiscalización, la mayor cantidad de controles en promedio por vehículo se observa, como ha sido la tónica en los últimos años, en los buses interurbanos con 13,3 fiscalizaciones por bus.

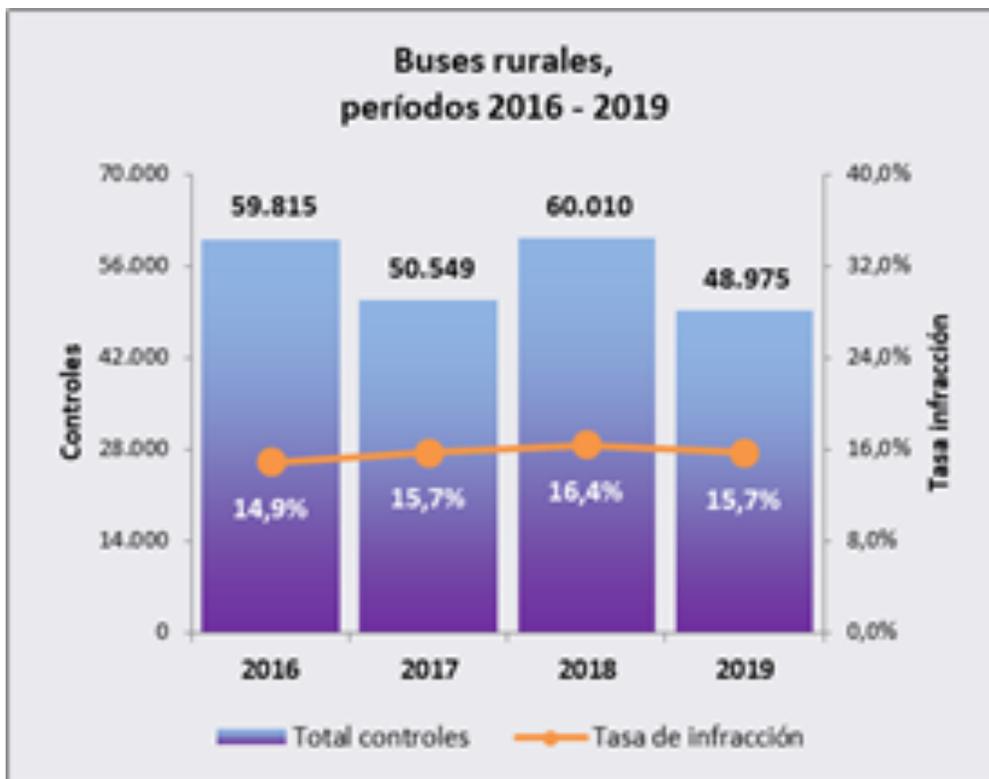
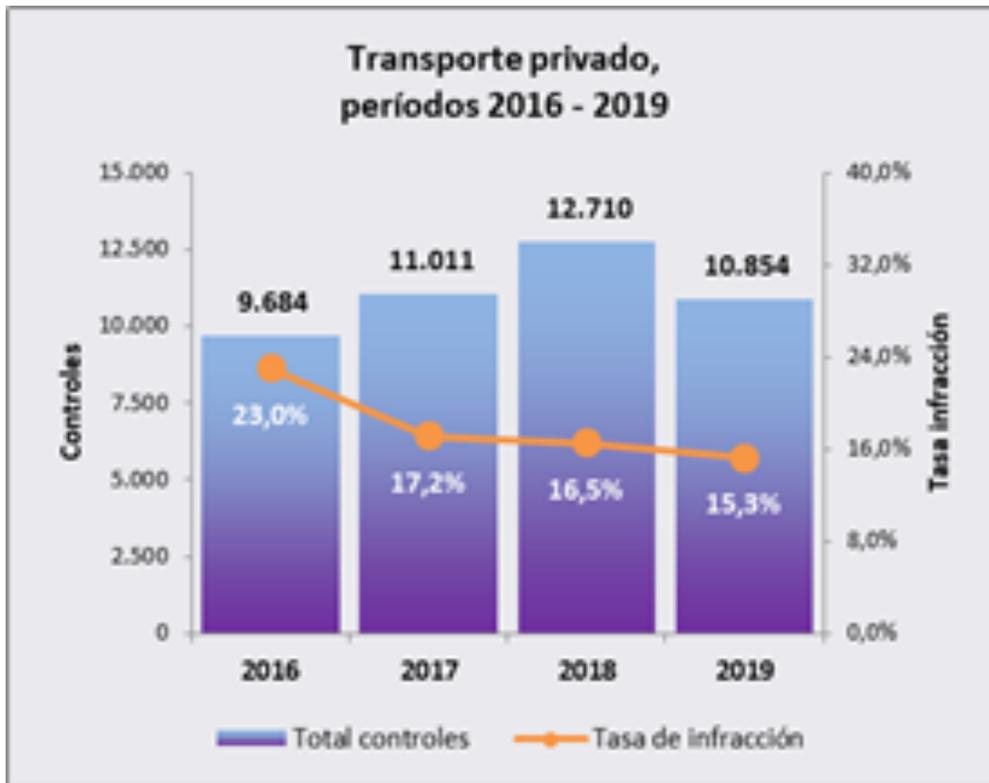
Gráfico N°9. Total de controles vía pública comparación periodos 2016-2019:

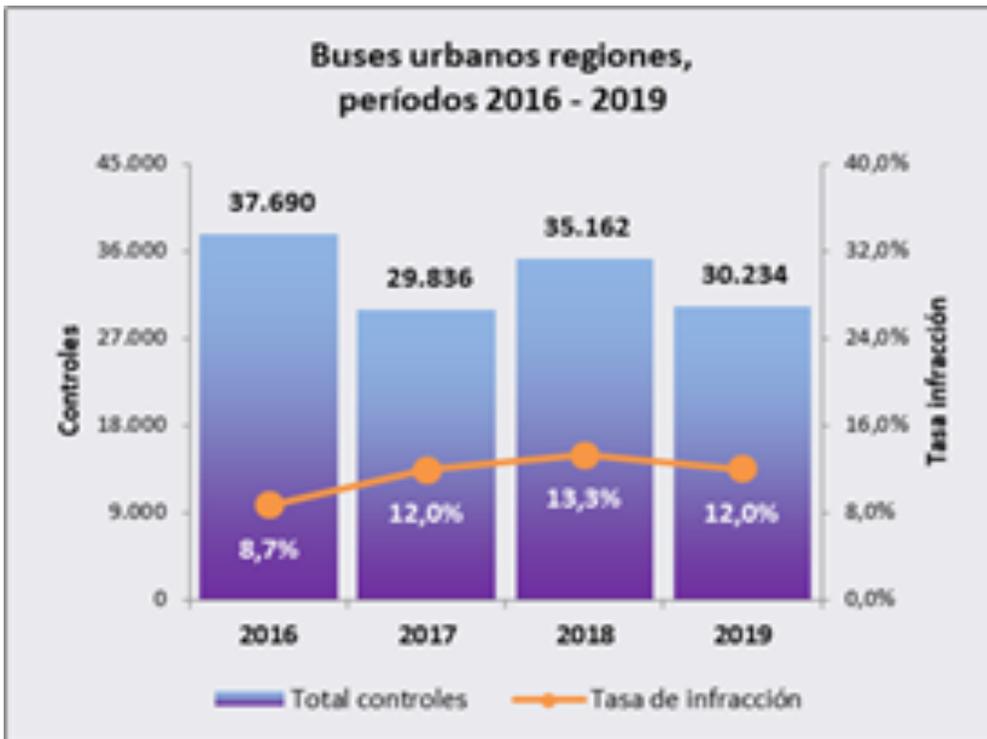
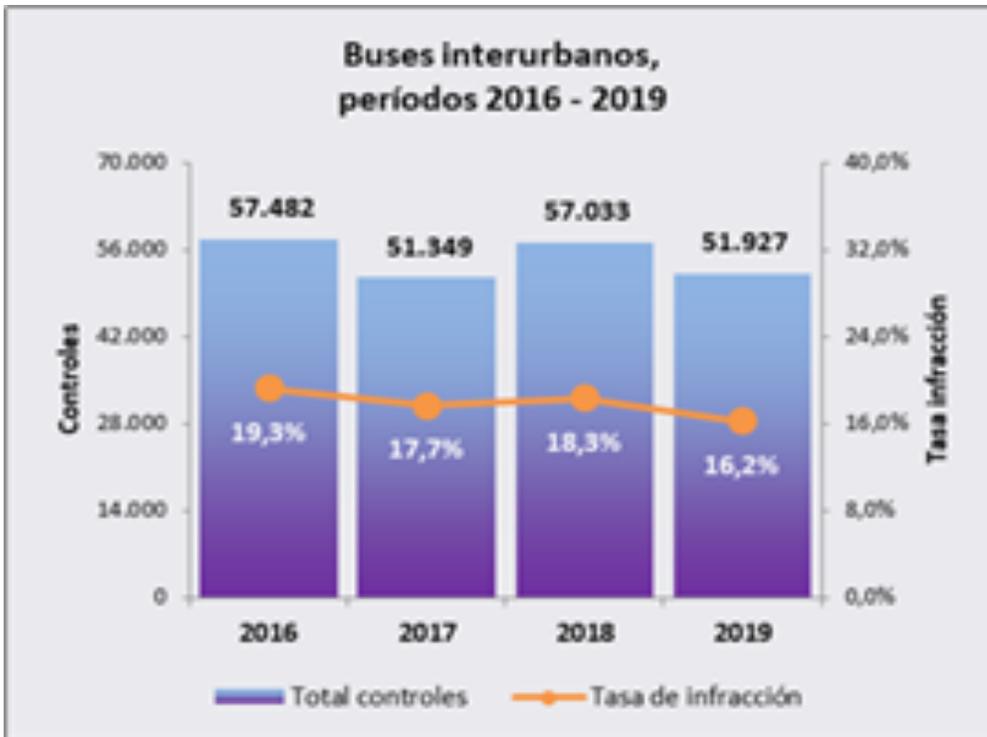


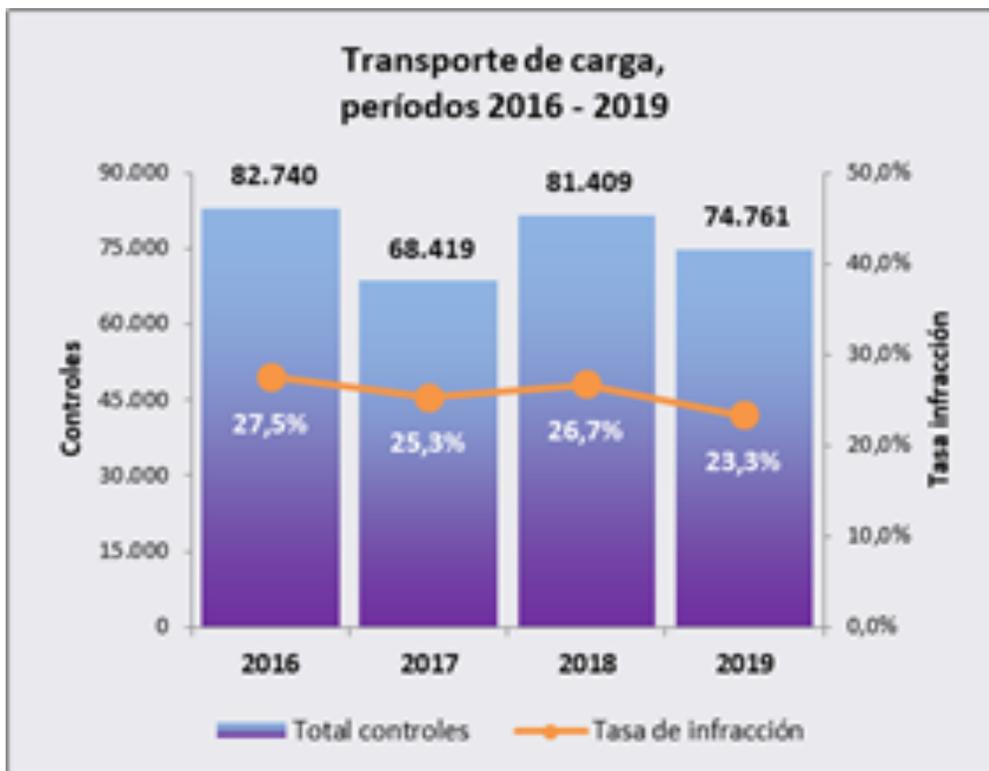
En el período 2016 – 2019 se realizaron cerca de 2 millones de controles con más de 461 mil infracciones.

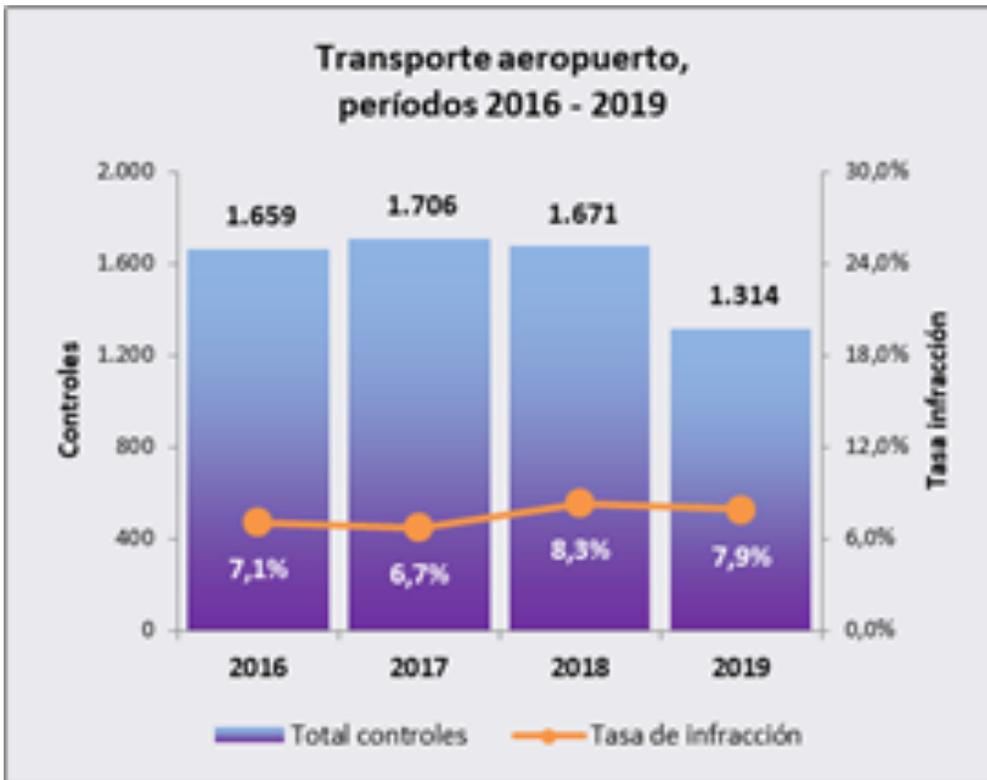
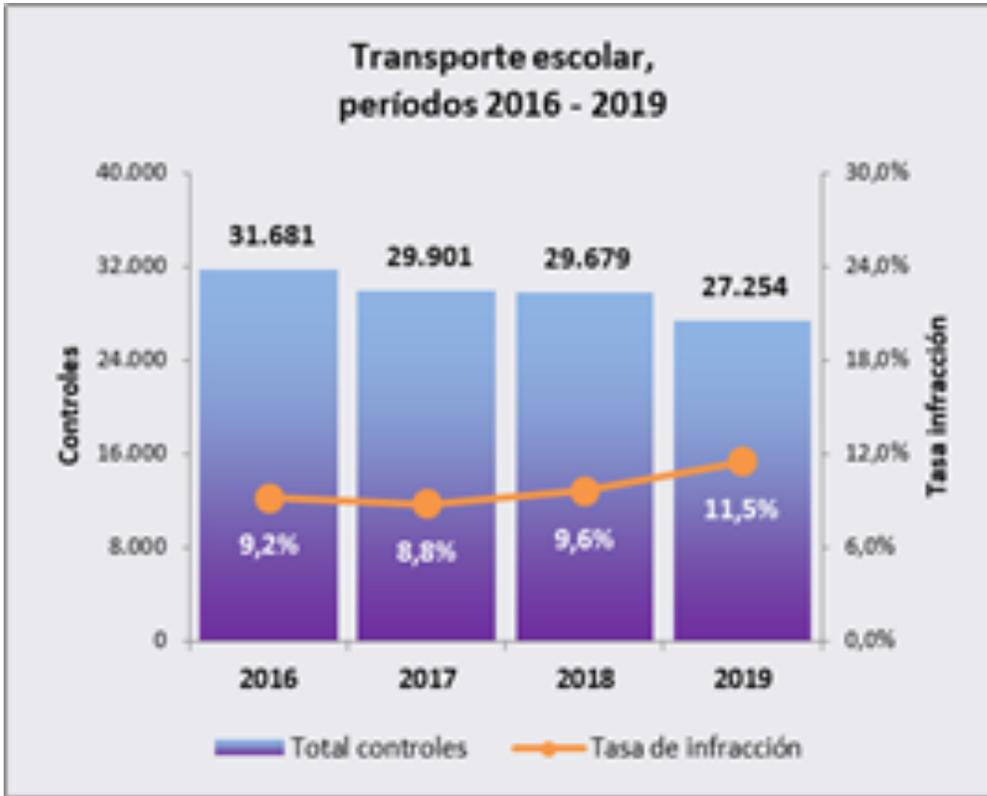
A continuación se informa la evolución de controles e infracciones para el período 2016 al 2019, para los diferentes modos fiscalizados en vía pública a nivel nacional:

Gráfico N°10. Evolución de Controles período 2016 – 2019:





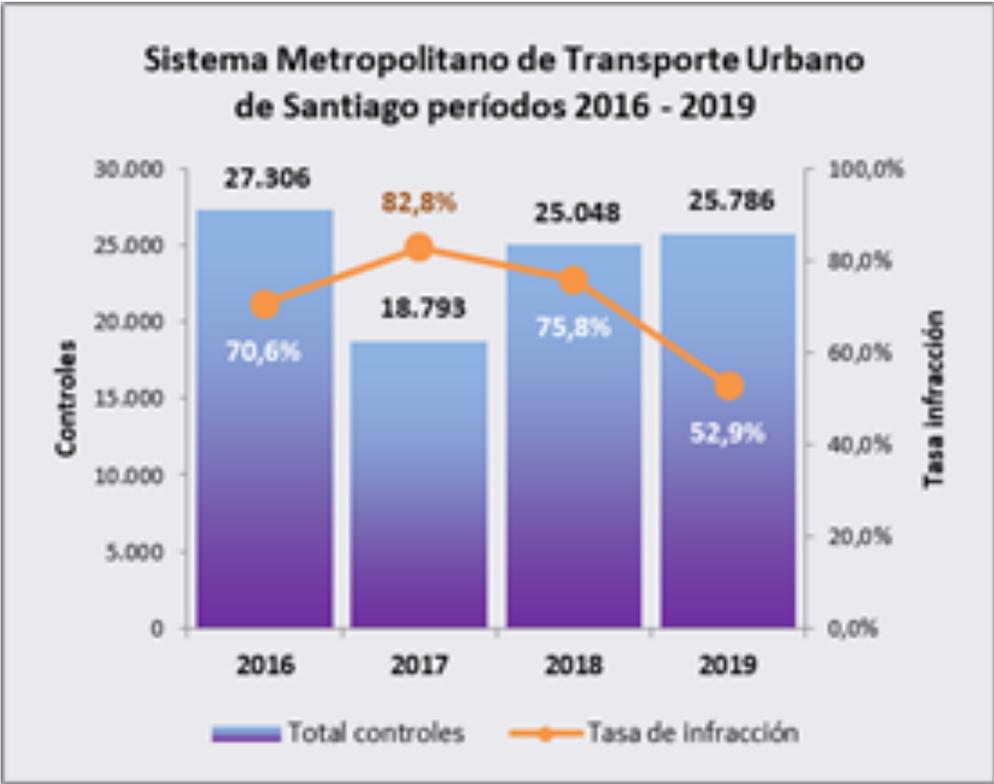


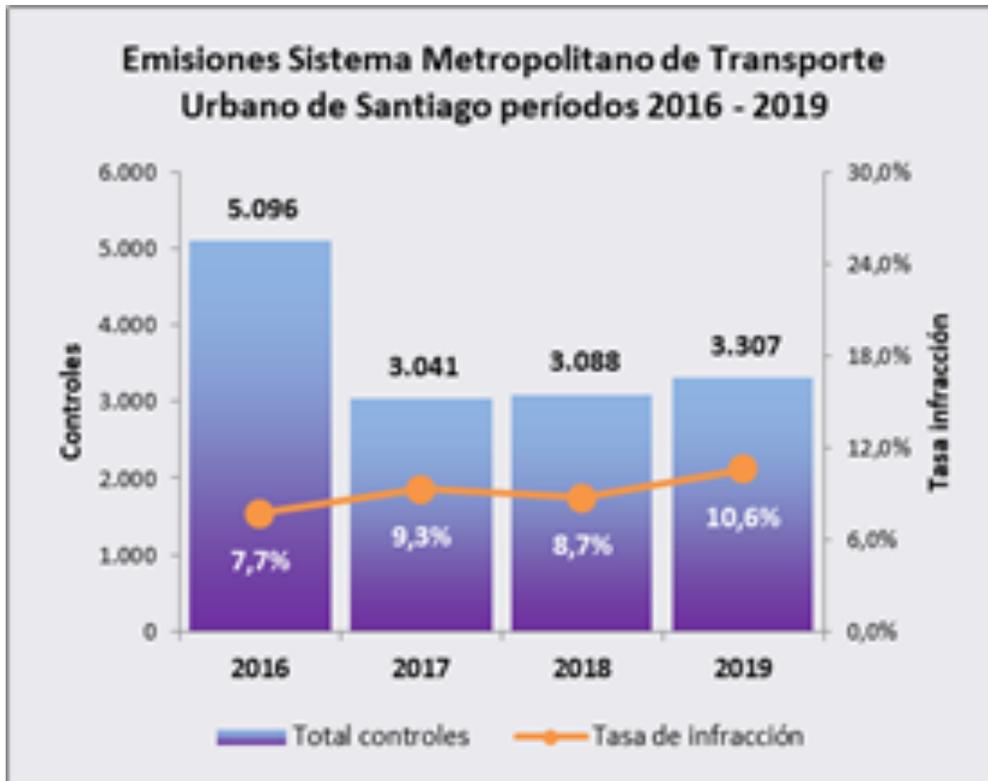


La fiscalización a servicios interurbanos en 2019, tuvo la más baja tasa de infracción de los últimos cuatro años, con un 16,2%, lo que también ocurrió con los controles realizados al transporte privado y al transporte de

carga. Por otro lado, los controles a taxis en sus diferentes modalidades y al transporte escolar, experimentaron .durante el 2019, un alza en el porcentaje de infracciones.

Gráfico N°11. Evolución de Controles del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago período 2016 – 2019:





Durante el año 2019, aumentó levemente el número de controles realizados a buses del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago y lo más relevante, se registró una importante disminución en el porcentaje de infracciones a ese modo de transporte, la que llegó a 52,9%, muy por debajo a la alcanzada en años anteriores donde superaba el 70%. Dicha cifra obedece en gran medida, a la importante renovación de buses que hizo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que introdujo en el sistema vehículos eléctricos de estándar RED, entregando un mejor servicio a los usuarios de diferentes comunas de la capital.

Las principales causas de rechazos en las fiscalizaciones al Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago, la encabezan las infracciones relacionadas con letreros, espejos y puertas, seguidas de multas por fallas en los sistemas de luces y asientos. A continuación, es posible apreciar el desglose de estos rechazos:

Grafico N°12. Principales infracciones cursadas a vehículos del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago, 2019:

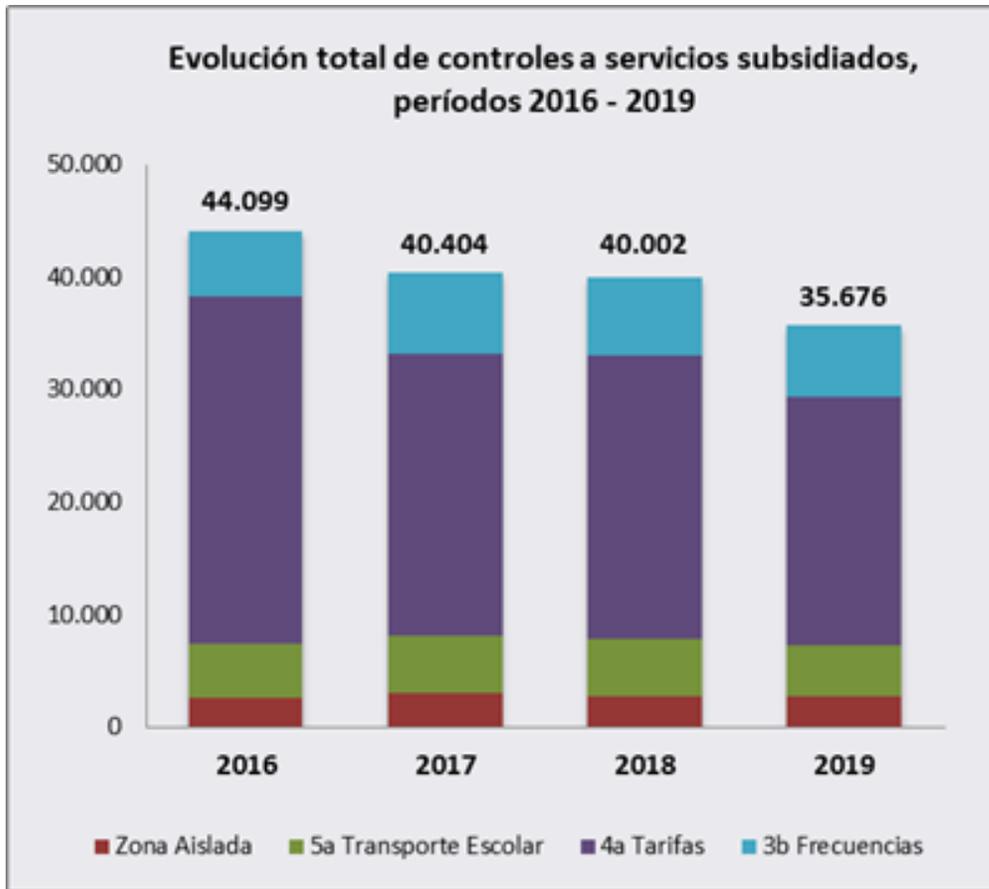


• **Fiscalización de subsidios**

Durante el año 2019 se efectuaron sobre 35 mil fiscalizaciones a los servicios subsidiados otorgados por el Estado a lo largo del país, los que incluyen los subsidios de rebaja de tarifas, el transporte gratuito a escolares y los servicios de transporte en zonas aisladas y extremas. Dicha labor es relevante dado que de esta forma, el Ministerio verifica la prestación de los servicios o rebajas tarifarias comprometidas en los subsidios, salvaguardando de esta forma, los recursos estatales que se invierten en ellos.

En el siguiente gráfico se muestran los controles a subsidios a nivel nacional entre los años 2016 y 2019, los que sobrepasaron las 160 mil fiscalizaciones.

Grafico N°13. Total controles servicios subsidiados 2016-2019:



Durante el año 2019, más de la mitad de las fiscalizaciones a servicios subsidiados estuvieron abocadas a la rebaja de tarifa escolar en un 33% con respecto a la tarifa adulto. Cerca de 6.400 controles se efectuaron para verificar el funcionamiento y frecuencia de los servicios subsidiados regulados que existen en regiones, poco más de 4.500 inspecciones a los subsidios al transporte escolar y sobre 2.700 controles al transporte en zonas aisladas a nivel nacional. Además, se efectuaron más de 450 verificaciones a chatarrizadores adscritos al Programa Renueva Tu Micro que está vigente en todo el país.

• **Fiscalización de establecimientos**

En este tipo de fiscalización, se verifica el correcto funcionamiento de los establecimientos vinculados al sector transporte como son: plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y clase B, y gabinetes psicotécnicos municipales.

Gráfico N°14. Total de visitas establecimientos período 2016-2019:



Durante el período 2016-2019, se efectuaron sobre 49 mil visitas a los principales establecimientos ligados al sector transporte a nivel nacional, experimentando el año 2019 un alza en todos ellos. En total fueron poco más de 13 mil fiscalizaciones que se desglosan en 7.500 visitas de fiscalización a plantas de revisión técnica, más de 2 mil a gabinetes municipales, cerca de 2 mil inspecciones a escuelas de conductores profesionales y 1.200 a escuelas de conductores no profesionales clase B.

• Fiscalización de pasajeros

Incluye los controles a la evasión de pasajeros en el Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago, y el control a nivel nacional, del uso del cinturón de seguridad por parte de pasajeros en buses interurbanos y en taxis en todas sus modalidades.

• Fiscalización de evasión

En el período comprendido por los años 2016 al 2019, se han fiscalizado cerca de 3 millones 700 mil pasajeros por el pago de tarifa en los buses del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago, reportando el 2019 más de 583 mil pasajeros controlados, con lo que se pudo detectar casi 48 mil usuarios que no habían pagado su pasaje, los que fueron citados al Juzgado de Policía local correspondiente.

Gráfico N°15. Total Pasajeros fiscalizados por evasión de pago de pasaje en Buses del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago 2016 - 2019:

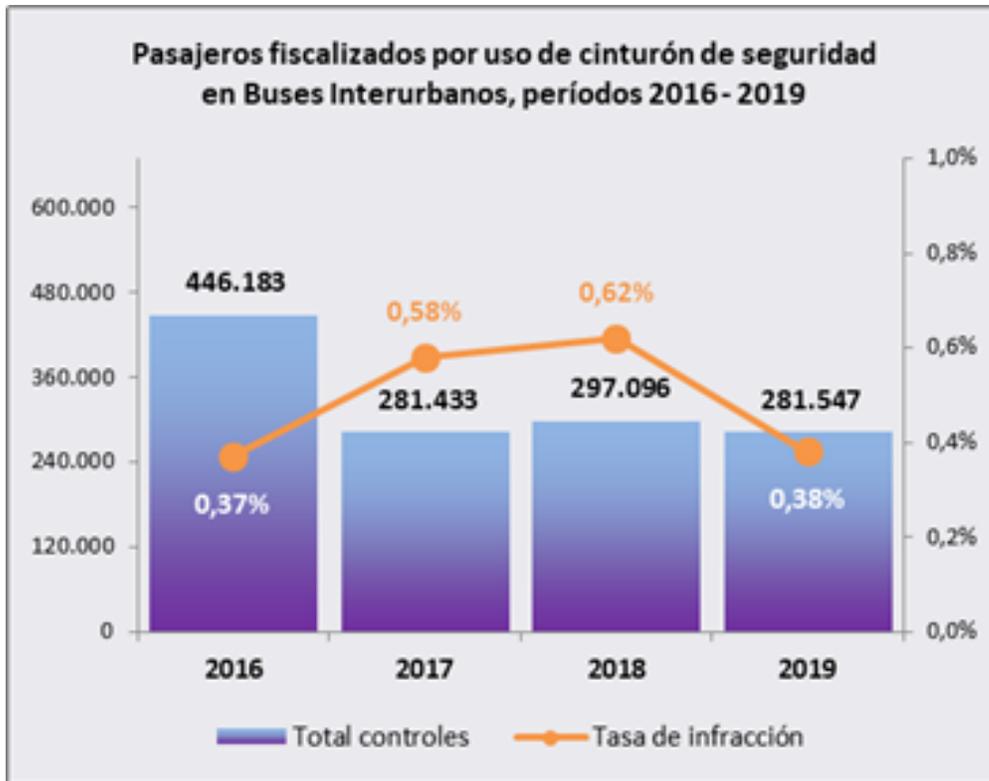


Además, en el período se detectaron casi 1.800 tarjetas TNE, Tarjeta Nacional Estudiantil, que estaban siendo utilizadas por personas que no eran sus beneficiarias, las cuales fueron retiradas y enviadas a la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, JUNAEB, para su bloqueo.

• **Fiscalización de cinturón de seguridad**

En el período 2016 a 2019, se controlaron más de 1 millón 300 mil pasajeros por uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos a nivel nacional, llegando a la cifra de 281 mil en el año 2019. De igual forma, la fiscalización del uso de cinturón en las diferentes modalidades de taxis, superó los 10 mil pasajeros controlados, mientras que se controló a cerca de 4 mil pasajeros en otros tipos de vehículos.

Gráfico N°16. Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2016 – 2019:



• Fiscalización mediante tecnología

Durante el 2019, la tecnología siguió siendo una herramienta importante en la fiscalización, facilitando la detección de los vehículos particulares que utilizan las pistas exclusivas para el transporte público: pistas solo bus; vías exclusivas y corredores, de la ciudad de Santiago y de los infractores que no respetan la restricción vehicular, en el contexto del Plan de Prevención y Desccontaminación Atmosférica de la RM. Junto a ello, se suma la fiscalización automatizada que se realiza mediante la utilización de cámaras de las vías exclusivas Manuel Rodríguez y Diego Portales, de la ciudad de Temuco en la región de la Araucanía.

De igual forma en regiones, este tipo de tecnología permitió fiscalizar la restricción que tienen los camiones para circular en ciertos horarios del día por el Puente Llacolén, que une las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, en la Región del Biobío, y en el acceso a la ciudad de Antofagasta por el eje Salvador Allende.

En esta misma línea, uno de los principales logros alcanzados durante el 2019, fue el inicio de la operación del nuevo sistema automatizado de fiscalización con cámaras en la región de Los Ríos. En junio de 2019, comenzó el funcionamiento de dicho sistema de control automatizado en las pistas exclusivas para el transporte público en los ejes Chacabuco, Independencia y Arauco, en la ciudad de Valdivia. De esta manera, la capital regional de Los Ríos se sumó al monitoreo automatizado de este tipo de arterias que ya existen en Santiago y en la comuna de Temuco.

• Sistemas tecnológicos de apoyo a la fiscalización presencial

Se continuó con la implementación de los proyectos desarrollados durante el 2018, que apoyan la fiscalización presencial, como son el sistema móvil que permite optimizar el control de evasión del pago de la tarifa en buses del Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Santiago, el cual tiene consulta en línea a los datos de las personas en el Registro Civil, accediendo a la información del domicilio y nombre, mediante el ingreso del RUT, para la generación de infracciones en terreno.

De igual forma, se sumaron nuevas regiones a la implementación del Sistema de Información de Fiscalización de Transportes, denominada SIFTRA Subsidios, desarrollado durante el 2018, que permite traspasar los antecedentes recopilados durante los controles de subsidio a una plataforma en línea, de fácil acceso. De esta

forma, la fiscalización del transporte subsidiado se puso a la par con respecto a los estándares que se tienen para el resto de los controles, en cuanto a la modernización de los registros, con una digitalización e información en línea.

b) Certificación y Homologación Vehicular

Las funciones de homologación y certificación de vehículos son efectuadas por la Subsecretaría a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV). En dicho Centro se realizan también labores de control vinculadas con el ámbito de la fiscalización.

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2014 al 2019:

Tabla N°18. Volúmenes de actividad del 3CV en los años 2014 al 2019

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
		Monto/ Cantidad					
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	de Unidades	451	383	329	277	295	273
Procesos de homologación motocicletas	de Unidades	59	63	70	89	90	116
Procesos de certificación vehículos y motores pesados	de Unidades	255	195	287	155	101	92
Certificados de modelos vehículos para adaptación a gas	N° de modelos	109	130	51	44	53	125
Procesos de verificación de conformidad	de Unidades	89	88	133	107	41	83
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	de Unidades	646	638	624	612	613	=280+283
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	de Unidades	488	280	621	445	333	388
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	de Unidades	8	4	4	2	1	0
Análisis combustible diesel.	Unidades	318	165	452	286	264	318
Certificación de vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	142	106	100	84	145	59

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	1	3	2	0	0	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	1	3	2	10	9	17
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	50	25	16	26	23	33
Control 1% Flota de Buses Transantiago	N° de Vehículos	162	167	176	129	165	159
Procesos para Autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de Talleres	20	8	7	3	6	9
Certificación de Seguridad Carrocería Buses Interurbanos	Unidades	38	70	39	24	20	18
Certificación Individual Emisiones Camiones y Tracto Camiones	Unidades	56	47	47	50	18	19
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de Buses	13	1	0	0	10	12
Acreditación de Simuladores de Inmersión Total	Unidades	1	0	1	0	0	3
Ensayo Calibración de Detectores de Alcohol en Aliento	Unidades	2.122	2.870	3.135	2.350	2.332	2.188
Certificación Sillas de Niños	Unidades	-	11	81	104	59	51

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2014	2015	2016	2017	2018	2019
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Acreditación	Unidades	-	-	-	-	-	25
Cascos							

La actividad global del 3CV se vio incrementada durante los tres primeros trimestres del 2019, bajando en el último trimestre, y con ello a periodo anual se ha mantenido los valores observados en años anteriores, tanto en homologación y certificación de vehículos livianos, medianos, certificación de camiones, y con significativo incremento en la certificación de buses estándar del transporte urbano metropolitano, Red Metropolitana de Movilidad. Además, se incorpora el año 2019 los procesos de Acreditación de Cascos protectores, a usar por motociclistas, que dada la entrada en vigencia el 2019 de dicha normativa, se realizaron un total de 25 acreditaciones.

3.2.4 Monitoreo y Control de Tránsito.

A mediados del año 2019 se generó una nueva estructura organizacional, denominada SIT (Coordinación de Sistemas Inteligentes de Transporte), la cual queda conformada por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI), Big Data y Transporte Informa, de modo de dar un impulso al trabajo conjunto de estas áreas e incentivar la aplicación de nuevas tecnologías.

La Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) tiene como principal función la de optimizar la gestión de tránsito y la movilidad en las principales ciudades del país, labor que se realiza fundamentalmente a través de centros de control de tránsito, a cargo de organismos técnicos a nivel regional, que se encargan de administrar y operar los sistemas de control de tránsito y otras tecnologías inteligentes y complementarias de apoyo, como los sistemas de circuito cerrado de televisión, de letreros de mensaje variable, estaciones automáticas de conteo vehicular, sistemas de medición y procesamiento automatizado de tiempos de viaje, etc.

En el marco de su plan estratégico de crecimiento, la UOCT cuenta actualmente con centros de control de tránsito en las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Ñuble, Biobío, Araucanía, Los Lagos, Los Ríos y Metropolitana, y mantiene, además, oficinas en las ciudades de Chillán (Región del Ñuble), Curicó (Región del Maule) y Osorno (Región de Los Lagos).

Durante el año 2019 se llegó a un total de 68 comunas conectadas a los sistemas de monitoreo y control.

En el marco de este plan se ha avanzado también en las siguientes regiones:

- Arica y Parinacota: durante el 2019 se realizó la Licitación del estudio "Habilitación Sistema Central SCAT Arica", que consiste en el estudio del diseño y evaluación social de un Sistema Central de Área de Tráfico para la ciudad de Arica, lo que incluye la normalización de semáforos, red de sincronismo, habilitación de un centro de control y del sistema de comunicaciones. Dicho estudio se adjudicará en marzo de 2020.
- Tarapacá: durante el 2019 se comenzaron a elaborar los antecedentes correspondientes al Perfil y Términos de Referencia del proyecto "Construcción Centro de Control de Tránsito SCAT – Región de Tarapacá para ser presentado al Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Su recomendación favorable será en el 2020. Este proyecto apunta a habilitar un centro de control, la instalación de un sistema de control y de una red de comunicaciones que permita conectar los semáforos de las comunas de Iquique y Alto Hospicio al sistema centralizado de tránsito.
- Antofagasta: el 2019 está en desarrollo el proyecto "Mejoramiento de la Gestión de Tránsito Calama, Etapa 1", el cual contempla la normalización de 17 intersecciones, implementación de una red de comunicaciones e integración al Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta de 36 intersecciones semaforizadas. También durante el 2019 se comenzó con el proyecto "Conservación III Etapa para la Mantención y Operación del Sistema y Centro de Control de Tránsito de la Ciudad de Antofagasta: Elementos Complementarios", el cual permite mantener y reparar los elementos complementarios a la gestión de tránsito de la UOCT en la Región de Antofagasta. Además, en octubre 2019 finalizó el

estudio “Actualización y optimización de programaciones de semáforos en las comunas de Antofagasta y Calama”.

- Atacama: el 2019, la UOCT realizó un levantamiento en detalle de toda la infraestructura de semáforos (instalaciones en superficie y canalizaciones de sincronismo) que resultó dañada por el aluvión del año 2015. Estos antecedentes más la aprobación de financiamiento por parte del Gobierno Regional, permitieron a la I. Municipalidad de Copiapó dar inicio al proceso de licitación del proyecto “Reposición Infraestructura de Semáforos Copiapó”, que se adjudicará el 2020.
- Coquimbo: durante el 2019 se comenzó con el proyecto “Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de Coquimbo, III Etapa: Continuidad Operacional” que permite mantener la infraestructura, equipos y sistemas del centro de control de Coquimbo-La Serena. Además, se concluyó el proyecto de normalización e integración al Sistema de Control de Tránsito de 23 intersecciones semaforizadas de la ciudad de Ovalle. También se actualizaron las programaciones (período de régimen y estival) para 62 intersecciones de la conurbación Coquimbo-La Serena.
- Machalí: durante el 2019 concluyeron los estudios de actualización de programaciones de semáforos.
- Rengo: también durante el 2019 finalizan los estudios de actualización de programaciones de semáforos en esta comuna.
- Chillán: en el 2019 se realizan los estudios de actualización de programaciones de semáforos.
- Bio Bío: en el transcurso del 2019, terminan los estudios de actualización de programaciones de semáforos.
- Temuco: en el 2019 se realizan los estudios de actualización de programaciones de semáforos.
- Padre de Las Casas: en el transcurso del 2019, terminan los estudios de actualización de semáforos.
- Valdivia: En materia de tráfico urbano, durante el año 2019 finalizó la construcción del nuevo Centro de Control de Tránsito en la Región de Los Ríos, que comenzará su funcionamiento a mediados de 2020.
- Puerto Montt: durante el 2019 concluyen los estudios de actualización de programaciones de semáforos.
- Aysén: el primer semestre del año 2019 concluyó el proyecto “Construcción Nuevos Semáforos Ciudades de Coyhaique y Aysén”, en el marco del cual se construyeron 10 semáforos en la ciudad de Coyhaique y 2 semáforos en la ciudad de Aysén. Paralelamente, durante el 2019 se logró la destinación de un terreno para la futura construcción del centro de control de tránsito integrado, donde además se emplazarán las dependencias de la Seremitt Regional.
- Magallanes: ante el cambio de emplazamiento del centro de control de tránsito regional, durante el año 2019 se formularon dos iniciativas paralelas presentadas a MDS, en función de los resultados del estudio previo de factibilidad de un SCAT regional: el proyecto de normalización de semáforos de la ciudad de Punta Arenas y el proyecto de diseño del nuevo centro de control integrado. Posteriormente, se levantaron los convenios correspondientes para el cofinanciamiento entre el Ministerio de Transportes y el Gobierno Región de Magallanes, de manera de dar inicio en 2020 a ambos procesos de licitación, el primero a cargo de Serviu Región de Magallanes, y el segundo a cargo de la Unidad Operativa de Control de Tránsito.
- Gran Santiago: en el 2019 se inicia el proyecto “Actualización de programaciones de semáforos de Santiago”. El proyecto contempló la medición de flujos vehiculares en 33 intersecciones de manera continua (es decir, laboral, sábado y domingo durante todo el día), obteniendo nuevas periodizaciones en 18 redes. Adicionalmente, se realizaron 1.554 horas de mediciones periódicas de flujo vehicular, y un total de 1.763 de intersecciones/períodos de modelación y optimización de programaciones de semáforos. Quedó pendiente la finalización de la tarea de sintonía fina debido al estallido social que se presentó en el país. Además, se continuó con el proyecto “Conservación Sistema de Control de Tránsito RM II Etapa: Obras de Semaforización y Estudios de Tránsito”, en el cual se instalaron dos nuevos semáforos y se desarrolló el proyecto piloto de priorización semafórica para el transporte público en el corredor de buses de Avenida Grecia, entre Amanecer y Las Perdices, en la comuna de Peñalolén, utilizando detectores especiales ubicados a un costado de la vía, los que transmiten la presencia del bus por radiofrecuencia al controlador del semáforo ubicado aguas abajo, de modo que en ese semáforo el tiempo de luz verde se extienda o que se anticipe la aparición de ésta, de modo de minimizar detenciones o tiempos de espera.

Durante el último año se desarrollaron obras de normalización de cruces semaforizados en las ciudades de Antofagasta, Valparaíso, Llay Llay, Limache Algarrobo, y Puerto Montt, y se concluyó la modernización de semáforos de Cauquenes, integrándose 27 semáforos al sistema de control del Maule, y se concluyó con la ampliación de circuito de cámaras de monitoreo en Antofagasta. Además, prosiguieron los trabajos para el recambio de semáforos bajo estándar UOCT del área céntrica de Valdivia y se amplió el sistema de cámaras de monitoreo para la Región del Maule.

Por otra parte, se ha continuado trabajando en diversas mejoras para personas con movilidad reducida, otorgando mayor tiempo de luz verde y mejorando las condiciones de seguridad para los peatones.

Adicionalmente, durante el año 2019 se continuó el trabajo colaborativo con la Pontificia Universidad Católica de Chile para la ampliación del proyecto Redactiva, a través del cual los adultos mayores, mediante una pulsera, pueden cruzar con mayor seguridad distintas intersecciones. Esta iniciativa se inició en Puente Alto y se está estudiando replicar en las comunas de Las Condes, Estación Central y Renca.

También, durante este período, y en el marco del convenio suscrito entre la Subsecretaría de Transportes y Waze, la UOCT trabajó en la Medición Automatizada de Tiempos de Viaje a través de la herramienta Waze Traffic View Tool y análisis históricos de tiempos de viaje para la gestión del tránsito. Actualmente se cuenta con 249 rutas en el Gran Santiago en las que se recolecta en tiempo real información de tiempos de viaje, generándose alertas en la sala de control cuando los tiempos aumentan por sobre los valores normales.

En términos de eficiencia energética, en la Región Metropolitana UOCT concluyó el proyecto que permitió la instalación de 363 Unidades de Respaldo de Energía (UPS), dispositivos que contribuyen a la operación continua de al menos cinco horas en intersecciones importantes de la ciudad en caso de eventuales cortes de energía, y el reemplazo de lámparas halógenas por lámparas led en 276 cruces, reduciendo en un 80 por ciento el gasto de energía, en comparación al de las lámparas halógenas tradicionales.

A modo de resumen, durante el 2019 se conectaron 284 nuevas intersecciones semaforizadas a los sistemas de control de tránsito, con este incremento la cobertura a nivel país es de un 79% del total de semáforos existentes.

En el ámbito de la sensorización se han implementado también nuevos proyectos de instalación de sensores. En el caso de Santiago se cuenta con 2.612 espiras de detección y para el control dinámico y 90 estaciones de conteo automático de flujo vehicular.

Se amplió la cobertura de cámaras de circuito cerrado de televisión llegando a un total de 565 cámaras, lo cual facilita el monitoreo y control de tránsito, y se dispone además de 25 letreros de mensajería variable para informar las condiciones del tránsito a los usuarios. La cantidad de semáforos existentes a nivel nacional es de 6.402.

De acuerdo al indicador de tiempos de viaje de vehículos particulares que mide la UOCT trimestralmente en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago, los tiempos de viaje promedio aumentaron en un 1,51% con respecto al año 2018.

Tabla N°19. Variación de Tiempos de Viaje

	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019
Porcentaje de Variación del tiempo de viaje con respecto al año anterior	101	103	102	99	100	151

Durante 2019 se implementó una serie de proyectos de comunicación inalámbrica a través de servicios limitados de radiocomunicaciones entre diversos dispositivos (semáforos, cámaras de televisión, entre otros) y los centros de control en Santiago, Valparaíso y Los Lagos, iniciativa que ha funcionado sin problemas y que ha permitido generar ahorros importantes en costos de comunicación. También se realizaron proyectos piloto de comunicación vía 4G en varias intersecciones semaforizadas del Gran Santiago y en Valparaíso, con resultados auspiciosos, los cuales se seguirán implementando en el corto plazo.

Un hecho que cambió de improviso el quehacer de la UOCT, fue el estallido social ocurrido el 18 de octubre del 2019, que produjo daños considerables en las instalaciones de semáforos, cámaras de circuito cerrado de televisión y redes de comunicación a nivel nacional, generando serios problemas de movilidad en amplias zonas de las principales ciudades del país, y condiciones de seguridad muy críticas para peatones y usuarios de los distintos tipos de vehículos en un número muy grande de intersecciones. Tras los ataques sufridos a la vialidad urbana, se llevó a cabo un catastro completo de la infraestructura semaforizada, registrándose un total de 378 intersecciones semaforizadas apagadas a nivel nacional y 126 cámaras de video con fallas, lo que representa un monto de daños ascendente aproximadamente a \$2.882 millones.

En el caso de la Región Metropolitana el gasto por daños se estimó en los \$1.971 millones, en tanto a nivel regional en \$911 millones.

Tabla N°20. Estado de Semáforos y Cámaras por Región

18-11-2019

Región	Total semáforos	Semáforos apagados	% apagados	Total cámaras video	Cámaras con falla	% con falla
Antofagasta	343	25	7%	31	11	35%
Coquimbo	251	33	13%	34	12	35%
Valparaíso	652	27	4%	62	35	56%
O'Higgins	223	5	2%	27	1	4%
Maule	347	9	3%	21	3	14%
Ñuble	176	0	0%	0	0	0%
Biobío	632	51	8%	43	3	7%
Araucanía	266	4	2%	28	6	21%
Los Ríos	89	1	1%	9	0	0%
Los Lagos	226	9	4%	31	8	26%
Sub Total Regiones	3205	164	5%	286	79	28%
RM	3197	140	4%	279	68	24%
TOTAL	6402	304	5%	565	147	26%

En el área de UCI, en el año 2019, en un trabajo conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el partner Transdev, se desarrollaron pruebas del primer vehículo autónomo de Latinoamérica en Santiago. Durante los tres meses de prueba que duró este piloto, más de 6500 personas se transportaron en el primer vehículo autónomo en Latinoamérica. En la evaluación, destaca que el 91% de los usuarios calificó la experiencia como "muy satisfactoria". Como aprendizaje, destaca la importancia de la estabilidad e interferencias de la señal de comunicaciones 4G para entregar la debida operación del minibús, representando el 90% del origen de fallas identificadas y solucionadas. Es importante relevar el impacto de las condiciones del pavimento en la detección de obstáculos, lo que merma la experiencia de viaje, en especial, en los puntos de acumulación de polvo y hojas.

Del mismo modo, en conjunto de División de Normas y Operaciones se avanzó en la modernización del modo taxi y colectivo a través del desarrollo de pilotos de adopción tecnológica orientadas a mejorar la calidad de servicio, seguridad y accesibilidad de estos servicios de transporte con los usuarios.

3.2.5 Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

- **Modernización de metodologías y fortalecimiento del proceso de planificación de transporte**

Nuestro Ministerio participa activamente en el desarrollo del estudio promovido por la Comunidad Europea a través de Euroclima+, cooperación por medio de la que se desarrollará una Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, la que permitirá establecer un marco de acción para la movilidad urbana en el contexto de los compromisos nacionales en relación al cambio climático.

Por otro lado, finalizó el estudio de calibración del modelo ESTRAUS usando la información de la Encuesta Origen y Destino de Viajes del 2012 y de la base de datos BIP! de Transantiago.

- **Planes Maestros de Transporte Urbano**

En materia de planificación y movilidad urbana, se actualizó el Plan Maestro de Transporte Urbano de Curicó, herramienta clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Este Plan considera una cartera de proyectos de inversión por más de US\$ 250.000.000 para el próximo decenio.

- **Planes Maestros de Transporte Público**

En esta misma línea, con el fin de potenciar el transporte público en el país, mejorando así la calidad de vida de millones de chilenos, comenzó la elaboración de los Planes Maestros de Transporte Público, abarcando las ciudades de Arica, Gran Valparaíso y Puerto Montt.

Se debe destacar que estos Planes son instrumentos que permiten determinar las necesidades de infraestructura y medidas operacionales para el mejor desempeño del transporte público a lo largo del país.

- **Encuestas Origen Destino de viajes**

Para poder planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, durante este periodo se encuentran en desarrollo las Encuestas Origen-Destino de movilidad de las ciudades de Rancagua-Machalí, Linares, Talca-Maule, Chillán-Chillán Viejo, Los Ángeles, Coyhaique y Punta Arenas. Estas encuestas son el principal insumo para analizar y evaluar los proyectos que integran los Planes Maestros de Transporte Urbano.

- **Proyectos de vialidad urbana estructurante, gestión de tránsito y movilidad peatonal**

Durante el año 2019 finalizaron diez estudios relacionados con proyectos viales, gestión de tránsito y de accesibilidad peatonal que mejoran el sistema de transporte en ocho ciudades del país: (i) Copiapó, (ii) Valparaíso, (iii) Melipilla, (iv) Gran Santiago, (v) Talagante, (vi) Linares, (vii) Gran Concepción y (viii) Pitrufquén.

- **Modos no motorizados**

Con el fin de potenciar el desarrollo de ciclovías que resguarden la seguridad de los usuarios, durante 2019 se elaboró reglamento que establece las condiciones de operación y seguridad que deben cumplir las ciclovías para obtener su aprobación operacional y los requerimientos respecto a elementos de seguridad que deben portar bicicletas y ciclistas. Lo anterior se realizó a través de un activo proceso de participación ciudadana, específicamente por medio de la conformación de una mesa técnica entre profesionales del ministerio y expertos convocados para tal efecto por el COSOC de la Subsecretaría de Transportes.

De manera complementaria a lo anterior, se desarrolló y publicó una “Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías”. En ella se propone un método para facilitar el desarrollo de proyectos, así como una manera de presentar las problemáticas y análisis correspondientes a la formulación de iniciativas para la bicicleta y otros ciclos.

Si bien la Subsecretaría trabaja permanente en la revisión de diversos proyectos de ciclovías, hacia fines del año 2019 se decidió tomar un rol más activo en la promoción y formulación de estos proyectos, colaborando desde el origen con los municipios de la Región Metropolitana, con el objetivo de acelerar los procesos de revisión y posterior aprobación. De este trabajo cabe destacar el desarrollo de un proyecto de ciclovía sobre la avenida Eliodoro Yáñez recientemente inaugurada por el municipio de Providencia.

b) Desarrollo Logístico.

- **Transformación Digital Logística**

La Subsecretaría busca desarrollar plataformas tecnológicas, estandarizadas e interoperables, de modo que la cadena de comercio exterior comparta información de manera efectiva y eficiente. Esto, con el fin de aumentar la productividad de los puertos y de la cadena logística en general.

En 2019 se inició el desarrollo del módulo de recepción de naves de la Ventanilla Única Marítima (Vumar). Vumar es una plataforma cuya finalidad es facilitar la ejecución de las transacciones marítimas, nacionales e internacionales, a través de la simplificación y estandarización de los procesos de comercio electrónico, procedimientos y flujos de información.

También en 2019 se inició el desarrollo del módulo base de Port Community Systems (PCS). El Módulo Base PCS considera un diseño de los estándares técnicos y requerimientos de integración base para la generación de un Port Community System utilizable a nivel nacional. El diseño de Módulo Base será un bien público de libre disposición para todos los puertos que deseen implementar plataformas de este tipo. En el documento que se difundió, los puertos encontrarán lineamientos y estándares técnicos y funcionales para implementar un PCS.

- **Observatorio Logístico**

Una de las iniciativas prioritarias en el ámbito logístico es la de disponer datos y estadísticas de la mejor calidad posible al acceso de todos los usuarios, permitiendo facilitar la toma de decisiones informadas y monitorear la evaluación de los distintos aspectos del sector.

En 2019 se dio inicio al reporte de estadísticas de transporte al International Transport Forum de la OCDE, nivelando al país con los otros miembros de la OCDE. Adicionalmente se creó un modelo para estimar el costo logístico promedio de exportar o importar algún producto entre un origen y un destino determinado, se inició el proyecto IDEA que busca mejorar la calidad de los datos relacionados con el comercio exterior (comex) mediante la integración de diversas bases de datos y se desarrolló la marcha blanca de un nuevo sitio web que facilita el acceso a la información y datos públicos.

• Transporte aéreo de carga

En 2019 se elaboró un diagnóstico de brechas de información y coordinación en el transporte de carga aérea y particularmente en el Aeropuerto AMB. Se identificaron necesidades de articulación entre organismos públicos y privados, así como la disponibilidad de información para la mejorar los procesos operacionales de la logística aérea

Se impulsó la instancia 'Comité FAL Carga' en el Aeropuerto AMB y se concluyó realizar una hoja de ruta aeroportuaria el primer trimestre del año 2020, con el propósito de identificar las principales brechas y factibilidad de mejoras en los ámbitos de información, coordinación operativa, transformación digital y gestión organizacional.

• Transporte por camión

Durante 2019 la Subsecretaría de Transportes trabajó con representantes de las principales asociaciones gremiales del transporte terrestre un texto conducente a un proyecto de ley para mejorar las condiciones del sector y, particularmente, para la creación de un registro nacional de empresas y operaciones. Dicho registro permitirá reducir aspectos de informalidad en la industria y mejorar la información sobre el sector, con el fin de orientar la política pública hacia regulaciones que incentiven el desarrollo de un transporte terrestre seguro, eficiente y moderno.

• Plataformas Ferroportuarias

Durante 2019 se avanzó en el desarrollo del estudio de ingeniería del mejoramiento de la vía férrea entre Santiago y San Antonio, lo que permitirá asegurar una capacidad de transporte de carga ferroviaria suficiente entre la capital y el puerto, particularmente en la carga asociada a contenedores, mejorando las condiciones de la oferta logística.

También concluyó el estudio de ingeniería básica del nuevo puente ferroviario en la región del Biobío. Con una inversión de 212 millones de dólares implica el reemplazo del puente actual que ha alcanzado su vida útil, garantizando la continuidad operacional y las condiciones de seguridad de la vía.

• Fundación Chilena de Eficiencia Logística

Durante 2019 se fortaleció el equipo de la Fundación Chilena de Eficiencia Logística, creada para articular y promover la existencia de bienes públicos que permitan incrementar la integración y eficiencia de las cadenas logísticas. El equipo, que trabaja en las áreas de transformación digital logística, inteligencia de datos, prospectiva e innovación y comunicaciones, apoyó el fortalecimiento de las Comunidades Logísticas Portuarias (CLP) existentes y la creación de nuevas CLP (Chacabuco y Austral), el desarrollo de nuevos indicadores y sistemas que refuerzan el desarrollo del sitio web del Observatorio Logístico, avanzó en el diseño institucional y de gobernanza de la institución y realizó seminarios para difundir plataformas de coordinación tecnológica como VUMAR y fomentar el desarrollo del proyecto IDEA con los distintos servicios públicos involucrados.

• Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Terrestre a Puertos

Durante 2019 se publicó el primer plan maestro logístico macrozonal, correspondiente a la Macrozona Norte, el cual contiene una serie de iniciativas públicas y privadas en los ámbitos de infraestructura, información y sistemas, sostenibilidad y gobernanza.

También se publicó el primer plan de accesibilidad terrestre a puertos el contiene una cartera de proyectos viales y ferroviarios para la mejora del acceso a los puertos estatales.

• **Infraestructura Portuaria**

En Arica, el concesionario TPA promovió la construcción de una profundización de sus sitios de atraque 4-5, y refuerzo del sitio 1, destinada a atender a naves de mayores dimensiones y capacidad, propias de servicios directos a los principales mercados mundiales. Esta obra fue valorada por EPA, quien autorizó su desarrollo. En Coquimbo, el concesionario del puerto, Terminal Puerto Coquimbo, cerró contrato a fines de 2019 con la empresa BELFI para el desarrollo de la obra obligatoria, cuyo inicio se encuentra a la espera de la Resolución de Calificación Ambiental por parte del Servicio de Evaluación Ambiental (SEA). En Valparaíso se desarrollaron las obras de "Reparación Protección Costera Sector Edwards-Barón", que permitirán dar seguridad frente al oleaje y marejadas, entre otros, al futuro Parque Barón. En Punta Arenas, se desarrolla la revisión de la ingeniería de la segunda etapa de extensión del muelle Arturo Prat y se inició el diseño arquitectónico de la mejora del terminal de pasajeros, obras que, una vez ejecutadas, permitirá atender la práctica totalidad de los cruceros que navegan en la Región de Magallanes y mejorará la calidad del servicio ofrecido a los pasajeros.

• **Fondo de Modernización Portuaria**

Fondo de Modernización Portuaria

El Fondo de Modernización Portuaria (FMP) fue creado por el artículo 3° de la Ley N°20.773, publicada el 17 de septiembre de 2014, con el objetivo de apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento institucional en el sector portuario público y privado nacional, en aspectos tales como el perfeccionamiento de los sistemas de información y de estadísticas portuarias, con miras a mejorar sus niveles de eficiencia y competitividad.

Este Fondo es administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), y se financia mediante transferencias desde el Tesoro Público según lo disponga la Ley de Presupuestos del Sector Público de cada año, y es constituido por los aportes anuales contemplados en el artículo 4° de la Ley N°20.773, por un monto máximo equivalente, en moneda nacional, a dos millones de dólares.

El 5 de mayo de 2015 se aprobó el Reglamento del FMP a través del Decreto N°121, publicado el mismo año. Dicho Reglamento, en su artículo 3° señala que será deber del MTT:

1. Informar a la Dirección de Presupuestos de los proyectos a ser financiados por el referido Fondo.
2. Establecer el programa anual de proyectos y sus prioridades.
3. Preparar y difundir el Balance de Gestión Integral anual de actividades.
4. Suscribir convenios, acuerdos u otros instrumentos con organismos nacionales o internacionales conforme a la normativa vigente para efectos de llevar a cabo los proyectos y actividades financiables por este Fondo.

En atención al numeral 3 recién citado, se incluye en este Balance de Gestión Integral de la Subsecretaría de Transporte, el presente acápite sobre el Fondo de Modernización Portuaria.

El artículo 6° de dicho Decreto especifica los proyectos y acciones que el Fondo puede financiar, y son los que siguen:

1. Estudios para el mejoramiento institucional y operacional del sector portuario nacional, privado y público.
2. Estudios e implementación de sistemas de información que posibiliten mejoras en los niveles de competitividad y eficiencia portuaria nacional, tales como: sistemas de información territorial o controles de acceso, entre otros.
3. Estudios para el desarrollo de plataformas y sistemas de información y estadísticas portuarias.
4. Estudios y propuestas de fortalecimiento institucional de las Empresas Portuarias de la Ley N°19.542 en lo relativo a la prestación de servicios recíprocos basados en experiencia técnica.
5. Actualización o propuesta de nuevos planes estratégicos del sistema portuario.
6. Estudios para la introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios.

Así mismo, el Fondo no podrá financiar las siguientes materias:

1. La elaboración de estudios y/o proyectos propios de las empresas portuarias públicas o privadas, inherentes al objeto de las mismas que cedan en su exclusivo beneficio.
2. Propuestas y obligaciones laborales y/o previsionales de ningún tipo.
3. Obras y equipos para las empresas portuarias estatales o privadas.
4. Cualquier otra actividad ajena al objeto del Fondo.

Proyectos del Fondo de Modernización Portuaria

Durante el año 2019 las iniciativas desarrolladas mediante convenios de colaboración y transferencia del año 2018, y que se detallan en la tabla N°11 han avanzado en términos administrativos y técnicos, encontrándose hoy todas en desarrollo.

Tabla N°21. Proyectos Fondo de Modernización Portuaria

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto \$M	Numeral del Art. 6 del DS N°121
Plataformas y sistemas de información para conocimiento, eficiencia y competitividad	<ul style="list-style-type: none"> · Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo. · Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional. · Estudio de metodología para adopción de plataformas tecnológicas para la gestión portuaria. · Implementación de la primera fase de un sistema de validación de información del transporte terrestre de carga. · Desarrollo de la integración de las plataformas VUMAR y SICEX. 	669.746	2 y 3
Sistema Informático de Control de Acceso a Puertos	· Continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria.	70.000	2

A continuación, se muestra el detalle de cada una de las iniciativas antes señaladas:

Convenio MTT – Dirección de Obras Portuarias

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Dirección de Obras Portuarias (DOP) es el desarrollo del “Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo”, el cual, por razones técnicas y acuerdo de las partes (MTT y DOP), se ejecuta en dos iniciativas, 1) Sistema de Predicción de Oleaje, 2) Estudio de compilación de datos de restricciones operacionales de las instalaciones portuarias y sus causas físicas para la elaboración de un protocolo. El convenio DOP-MTT para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N°22. Proyecto Convenio MTT - Dirección de Obras Portuarias

Proyecto	Estado	Recursos
Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo.	1) En desarrollo por el Instituto Nacional de Hidráulica 2) Adjudicado en enero a la empresa Pelícanos Ltda.	140.746.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta DOP N°1206 de fecha 07 de septiembre del año 2018.

Convenio MTT – Facultad de Ciencias y Matemáticas de la Universidad de Chile

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Facultad de Ciencias y Matemáticas de la Universidad de Chile es el desarrollo de la componente de analítica visual del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional.”El convenio entre la Universidad de Chile y el MTT para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N°23. Proyectos Convenio MTT - Facultad de Ciencias y Matemáticas

Proyecto	Estado	Recursos
Componente de analítica visual del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional	En desarrollo por el Instituto Milenio de los Fundamentos de los Datos	104.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 36 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta de la Universidad de Chile N°17 de fecha 07 de enero del año 2019.

Convenio MTT – SICEX

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Subsecretaría de Hacienda es el desarrollo de estudios destinados al desarrollo de plataformas y sistemas de información. El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N°25. Proyectos Convenio MTT – Subsecretaría de Hacienda

Proyecto	Estado	Recursos

Desarrollo de la integración de las plataformas VUMAR y SICEX.”	En definición de requerimientos de integración SICEX y Servicios Públicos por MTT y Sub. Hacienda	210.000.000
---	---	-------------

En preparación de bases para próxima licitación (abril)

Componente de data warehouse del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional, destinado al diagnóstico y mejoramiento de la información, operación e institucionalidad del sector portuario nacional”.

El presente convenio tiene una vigencia de 36 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta N° 35 de fecha 21 de enero del año 2019 del Ministerio de Hacienda.

Convenio MTT – SEP

El objetivo del convenio entre este Ministerio y el Sistema de Empresas Públicas (SEP) es el desarrollo de estudios destinados al desarrollo de plataformas y sistemas de información. El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 26 Proyectos Convenio MTT - SEP

Proyecto	Estado	Recursos
Estudio de metodología para adopción de plataformas tecnológicas para la gestión portuaria.	En preparación de bases	215.000.000
Implementación de la primera fase de un sistema de validación de información del transporte terrestre de carga.	Adjudicado en febrero a la empresa Crimsonlogic.	

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, corresponde a la Resolución Exenta N°1990 de fecha 24 de septiembre del año 2018.

Convenio MTT – Dirección del Trabajo

El convenio entre este Ministerio y la Dirección del Trabajo, tiene como objetivo de financiar la continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria. El convenio para el FMP del año El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N°27. Proyectos Convenio MTT – Dirección del Trabajo

Proyecto	Estado	Transferencias de recursos
Continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria	Finalizado.	70.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta N°1973 de fecha 20 de septiembre de 2018.

3.2.6 Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.

a) Seguridad de Tránsito

En Chile, cada año se lamenta la muerte de aproximadamente 1.600 personas y cerca de 7.500 sufren lesiones graves como consecuencia de siniestros de tránsito. De hecho, durante la última década murieron cada día, en promedio, 5 personas víctimas de un siniestro de tránsito, siendo así una de las primeras causas de muerte externa en niños de 1 a 14 años y en jóvenes hasta 29 años.

Si bien el país tiene buenos índices de seguridad de tránsito en relación a los países de la región [\[1\]\[1\]](#), Chile tiene un indicador de riesgo de la probabilidad de morir en un siniestro de tránsito cuatro veces mayor que los países de la OCDE [\[2\]\[2\]](#).

Por otra parte, el costo de los accidentes de tránsito en Chile produce pérdidas cercanas al 2,2% del PIB anual [\[3\]\[3\]](#).

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la siguiente tabla se aprecia que la meta proyectada para el año 2019 en el indicador "Muertes por cada 10.000 vehículos", era de 3.15 y el resultado efectivo fue 2.85.

Tabla N°28. Indicadores de Desempeño

Indicador Global	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019
	Meta	Resultado efectivo	Meta										
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	3,9	3,8	3,8	3,5	3,7	3,4	3,9	3,8	3,8	3,5	3,7	3,4	3,1

Los resultados reflejan el liderazgo de CONASET en la consecución de los proyectos estratégicos en cartera. Dichos proyectos se centran principalmente en acciones orientadas a la difusión, cambios normativos y en la promoción de la educación vial.

Además, destaca la coordinación y participación de los miembros integrantes del Comité Técnico Interministerial de CONASET que contribuyen en la realización y seguimiento de los proyectos definidos, como también, en la ejecución de iniciativas propias de cada sector que contribuyen a mejorar la seguridad vial del país.

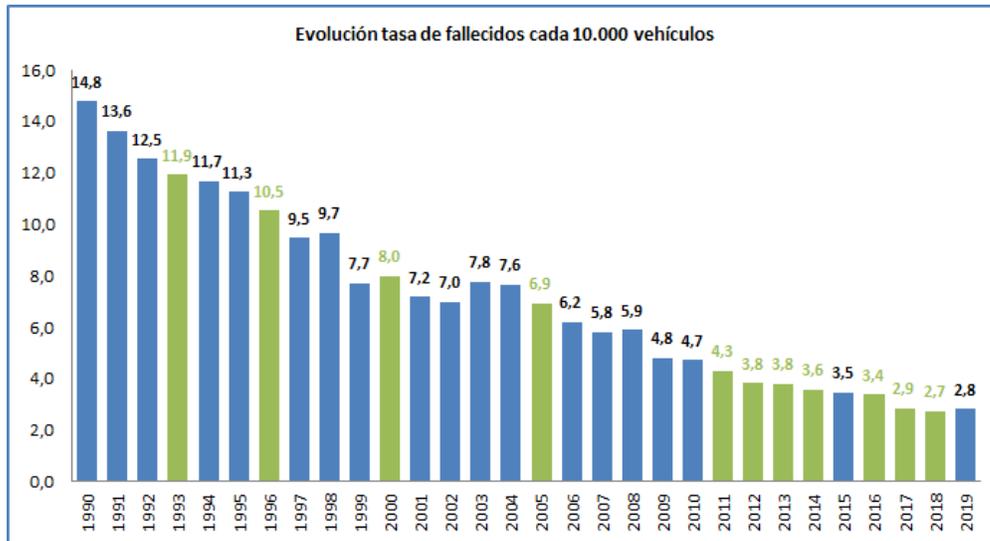
Cabe mencionar que la significativa reducción de la tasa de mortalidad desde el año 2012 mantiene la tendencia a la baja para los años siguientes. Los resultados obtenidos se explican principalmente por:

- Ley Tolerancia Cero, con un aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol.

- Implementación del nuevo examen teórico para las clases B, C y profesionales, donde cada test es único en una selección de preguntas al azar de un banco de más de 800 preguntas, de no conocimiento público.
- Ley Emilia la cual imputa sanciones de cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves gravísimas o la muerte.
- Ampliación de la edad de uso de los Sistemas de Retención Infantil para traslado de niños y niñas en vehículos livianos y endurecimiento de sanciones en caso de no cumplimiento por parte del conductor.
- Labores preventivas de educación, realizando difusiones en todas las regiones del país.
- Incremento en la fiscalización de Carabineros y MTT durante el año.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 29 años[4]:

Gráfico N°17: Evolución tasa de mortalidad



Fuente: Elaboración CONASET[5].

1993 Creación de CONASET.

1996 Introducción de alcoholest como instrumento de fiscalización.

2000 Exigencias de elementos de seguridad en automóviles, motocicletas y camiones.

2005 Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en asiento trasero, uso de sistema de retención infantil y prohibición de uso de celular.

2011 Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos.

2012 Ley Tolerancia Cero.

2013 Nuevo examen teórico es único para cada postulante.

2014 Ley Emilia

2016 Porte obligatorio de chaleco reflectante dentro del vehículo.

2016 Obligatoriedad de traslado de menores de 12 años en asientos traseros.

2017 Obligatoriedad de traslado de menores hasta 9 años en sistema de retención infantil.

1. Ley de Convivencia de Modos

2018 Disminución de la velocidad máxima permitida en zona urbana de 60 a 50 km/h.

[1][1] Informe Iberoamericano de Seguridad Vial (2015-2016), OISEVI

[2][2] Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, OMS 2015

[3][3] Dicho valor fue calculado en base al PIB del año 2019

[4] Los resultados del gráfico corresponden a las tasas reales, calculadas con las cifras oficiales del parque vehicular, otorgadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

[5] Los valores de la tabla corresponden a los reportados a la Dirección Nacional de Presupuesto (DIPRES) con cierre al 31 de diciembre de cada año.

b) Información y Atención a la Ciudadanía en Materias de Transporte

Gestión de Requerimientos Ciudadanos

Durante el año 2019 la Subsecretaría de Transportes, a través de la Unidad de Contacto Ciudadano, recibió y respondió un total de 33.300 requerimientos ciudadanos a nivel nacional, lo cual representa un incremento de casi 10 mil requerimientos respecto al año anterior. Estos requerimientos, que comprenden denuncias, consultas, reclamos y sugerencias recibidas por cualquiera de los canales de atención establecidos (presencial, telefónico, carta y web), fueron gestionados por las Oficinas de Reclamos y Sugerencias (OIRS) del Nivel Central y de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones. Cerca de un 99% de ellos fue respondido dentro de los plazos internamente fijados, en base a lo señalado en la Ley de Procedimientos Administrativos.

Paralelamente, la Subsecretaría de Transportes, a través de su Área de Gestión de Solicitudes de Acceso a la Información pública SAIP, recibió, gestionó y respondió un total de 2.845 Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP) durante 2019. Este volumen comprende todas las solicitudes recibidas por el Servicio, convirtiéndolo en una de las Subsecretarías con mayor cantidad de SAIP recibidas a través del portal SAIP del Consejo para la Transparencia, de acuerdo a información publicada por esa misma entidad.

Por último, en materia de requerimientos ciudadanos, se recibió un total de 221 consultas derivadas desde Presidencia de la República para su respuesta por parte de este Servicio.

Tabla N°28. Requerimientos Ciudadanos por Tipo

Tipo de Requerimiento	Volumen 2019
Requerimientos OIRS	33.300
Requerimientos SAIP	2.845
Requerimientos Presidencia y Gabinetes	221
Total requerimientos 2019	36.366

Mecanismos de Participación Ciudadana y Transportes

La participación ciudadana es un eje preponderante para la Subsecretaría de Transportes. Para ello la Coordinación de Usuarios ha ejecutado acciones tendientes a instalar el componente ciudadano dentro de la gestión de programas y divisiones. Durante 2019 se realizaron distintas iniciativas promoviendo los mecanismos de participación ciudadana, particularmente en lo relativo a la Ley de Convivencia de Modos.

Esta ley entró en vigencia el 11 de noviembre de 2018. Durante 2019, se definió un proceso de participación ciudadana y una serie de actividades de participación ciudadana, que generaron insumos para la elaboración de los reglamentos propios de la ley. Esto permitió desarrollar una estrategia metodológica para diseñar los manuales y reglamentos en conjunto al Consejo de la Sociedad Civil y la Red de Convivencia vial civil. Para ello se utilizaron los siguientes mecanismos de participación ciudadana:

- Creación de una plataforma digital participativa: En el sitio web de la Subsecretaría de Transportes se habilitó un banner con la información relevante sobre el proceso de diseño participativo de los instrumentos.
- Consulta Pública: Se utilizó el banner para subir los documentos sometidos a opinión pública y se dispuso un correo electrónico para envío de las observaciones y sugerencias.

- Diálogos Ciudadanos: Se realizaron en la región metropolitana y a nivel regional, los diálogos tuvieron tres modalidades: - Ciudadanos: Participación de la sociedad civil. - Municipales: Participación técnica de ejecutores del proceso. - Auto gestionados: Las y los ciudadanos se auto convocaron para elaborar propuestas y enviarlas en formato ficha al correo electrónico institucional sugerido.
- Mesas técnicas – ciudadanas: Contaron con la participación de funcionarios públicos, expertos académicos, representantes de ONG, fundaciones y Centros de estudios e investigación.

Descripción del proceso por documento:

Mecanismos de participación ciudadana para el borrador del Manual de señalización:

- Consulta Pública: El documento borrador del Manual de señalización emitido por la Subsecretaría se subió al sitio web institucional, el día 02 de enero 2019, estando disponible 21 días en línea, cerrando el proceso el 22 de enero 2019. Participaron 10 personas, sumando un total de 102 observaciones y sugerencias las que fueron presentadas a los participantes de los diálogos técnicos ciudadanos para su análisis.
- Diálogos Técnicos - Ciudadanos: Se realizaron dos diálogos ciudadanos en la región metropolitana, el primero se realizó el día 18 de enero 2019, en dependencias de la subsecretaría, asistiendo 12 personas; el segundo se realizó el día 24 de enero 2019, en las dependencias de la Subsecretaría, participando 8 personas.

Módulos de participación frente al Borrador del “Reglamento sobre clasificación, condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías:

- Se solicitó a los Secretarías Ministeriales Regionales implementar diálogos ciudadanos para ampliar la mirada e integrar las demandas locales, para ello se organizaron 2 diálogos con la ciudadanía, con funcionarios Subsecretaría de Transportes y 5 Municipios. Además, se incluyó una tercera modalidad de diálogo auto gestionados, este permitió integrar la mirada de agrupaciones interesadas en dar sus observaciones y sugerencias a través de una ficha web.
- Consulta Pública: El documento fue publicado al sitio web el día 02 de mayo 2019 y estuvo en línea 35 días, el cierre de la consulta se realizó el día 03 de junio 2019. Participaron 8 personas, las cuales presentaron documentos con justificación técnica, material que fue entregado a la mesa técnica ciudadana para su estudio.
- Diálogos Ciudadanos: Este reglamento tuvo un alcance nacional, ya que contó con la participación de diversas regiones y municipios.

Tabla N°29. Participación regional en diálogos ciudadanos

N°	Región/ Participantes	Diálogo Ciudadano		
		H	M	Total
1	Región de Arica y Parinacota	12	4	16
2	Región de Tarapacá	6	6	12
3	Región de Antofagasta	0	0	0
4	Región de Atacama	6	2	8
5	Región de Coquimbo	2	3	5
6	Región de Valparaíso	0	0	0
7	Región Libertador Bernardo O'Higgins	8	2	10
8	Región de Ñuble	8	1	9
9	Región Del Maule	0	0	0
10	Región Biobío	2	1	3
11	Región De la Araucanía	0	0	0
12	Región De Los Ríos	0	0	0
13	Región De Los Lagos	7	5	11
14	Región De Aysén	0	0	0
15	Región Magallanes y Antártida Chilena	8	1	9
16	Región Metropolitana	18	6	24
	TOTAL	77	31	107

- Diálogos Municipales: Se realizaron diálogos regionales con funcionarios municipales del área de tránsito y obras, para definir ejes estratégicos del proceso de certificación de ciclovías. En la región metropolitana se realizó sólo un diálogo principalmente ciudadano, no obstante, participaron funcionarios municipales interesados.

Tabla N° 30. Participación regional en diálogos con funcionarios municipales.

N°	Región/ Participantes	Diálogo Municipios		
		H	M	Total
1	Región de Arica y Parinacota	4	0	4
2	Región de Tarapacá	2	3	5
3	Región de Antofagasta	0	0	0
4	Región de Atacama	0	0	0
5	Región de Coquimbo	2	11	13
6	Región de Valparaíso	0	0	0
7	Región Libertador Bernardo O'Higgins	5	7	12
8	Región de Ñuble	9	3	11
9	Región del Maule	0	0	0
10	Región Biobío	19	10	29
11	Región de la Araucanía	0	0	0
12	Región de Los Ríos	0	0	0
13	Región de Los Lagos	0	0	0
14	Región de Aysén	0	0	0
15	Región Magallanes y Antártida Chilena	8	1	9
	TOTAL	49	35	83

- Diálogos Autoconvocados: este espacio fue utilizado por 2 organizaciones de la sociedad civil, quienes enviaron fichas de observaciones.

Tabla N° 31: Descripción Cuantitativa de las y los participantes.

Fecha	Región	Organización	Participantes		
			N° Mujeres	N° Hombres	N° Total
30/05/2019	Metropolitana	UYT Ltda	3	4	7
16/05/2019	Rancagua	SECPLA Municipalidad de Rancagua	2	8	10
2/06/2019	Metropolitana - Valparaíso	Grupo Ciudadano: - Pedalea x la Calle - Lost Bicitantes - Recorriendo Calles - Patinaje Viña del Mar y Valparaíso - Autrar Randonneurs	4	7	11
Total de participantes			9	19	28

- Mesa técnica ciudadana: Se realizaron 4 mesas técnicas ciudadanas para este reglamento durante el periodo de junio – julio 2019. La red nacional de Convivencia Vial, preparó una propuesta técnica que fue presentada ante el equipo técnico interministerial y Organizaciones de la Sociedad Civil, con la finalidad de fortalecer la propuesta institucional.

Mecanismos de participación ciudadana para el Borrador del "Reglamentos sobre elementos de seguridad:

- Consulta Pública: El documento borrador fue publicado el día 11 de julio 2019 y estuvo hasta el día 12 de agosto 2019.
- Diálogos Ciudadanos: En la región metropolitana se realizó un diálogo durante el mes de agosto y conto con 16 asistentes.

- Mesa de Técnica – Ciudadana: Se realizó en Santiago el día 29 de agosto 2019, contó con la participación de 10 personas entre técnicos y ciudadanos. Los representantes de la Red de Convivencia Vial, presentaron un documento que fue sometido a análisis por los integrantes. El uso obligatorio del uso del casco es un tema complejo, puesto que existen visiones contrapuestas, considerando este punto no se puede resolver desde el diseño del manual, los asistentes decidieron no abordar ese punto en la sesión, permitiendo avanzar y validar rápidamente el documento.

Resumen general de actividades realizadas

La Subsecretaría de Transportes durante el proceso de diseño técnico y metodológico de los manuales y reglamentos que forman parte de la Ley N° 21.088, comunica el desarrollo de las siguientes actividades:

Actividades de Accesibilidad y Transportes

La Subsecretaría de Transportes busca la movilidad y conectividad de las personas a través de servicios de transportes públicos, promoviendo y fortaleciendo políticas públicas y regulaciones que permitan responder a las necesidades de usuarios y usuarias. En este marco, durante el año 2019 se ejecutó una agenda de trabajo sobre materias de discapacidad.

Se realizó un diálogo ciudadano inclusivo sobre el Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión de la Subsecretaría de Transportes, en coordinación con el Servicio Nacional de la Discapacidad, SENADIS, con una asistencia de más de 70 personas.

De la misma forma se generaron líneas de acción para dicho Plan, tales como la creación de una Mesa Técnica de Accesibilidad Universal, para revisar los estándares del transporte público de pasajeros, y la adaptación de sitios webs.

Además, se habilitó, con el apoyo de SENADIS, una consulta web para obtener sugerencias y recomendaciones ciudadanas. En esta consulta, que estuvo disponible entre el 22 de agosto y el 07 de octubre de 2019, se utilizó material audiovisual, lengua de señas y audiodescripción del plan y la memoria descriptiva, consolidándose, así como la primera consulta web de la Subsecretaría de Transportes completamente accesible.

Actividades de Género y Transportes

Durante el año 2019 se avanzó en el desarrollo de la Agenda de Género, como parte de los compromisos de la Política de Género de Subtrans. Uno de los puntos desarrollados fue la elaboración de un Protocolo interno de acción ante las denuncias recibidas por violencia sexual en el transporte público. Este instrumento se origina frente a las diversas opiniones levantadas en procesos de participación ciudadana realizadas por la Unidad de Género de la Coordinación de Usuarios, entre los años 2016 y 2018, y, de las conclusiones de la Mesa intersectorial de Acoso Sexual en Espacios Públicos, dirigida por el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. En ambas instancias, se detectó la falta de un procedimiento claro para la atención de este tipo de denuncias, causando muchas veces victimización secundaria.

Por otra parte, se ejecutó un análisis sistemático con enfoque de género de los reclamos y denuncias ciudadanas recibidas, considerando distintas variables como edad y tipo de denuncias. Durante los meses de enero a noviembre de 2019 se recibieron un total de 22.061 requerimientos a nivel nacional, de los cuales 96,35% corresponden a denuncias y 3,65% a reclamos, mostrando una diferencia sustancial de la cantidad de reclamos, entre el género femenino y masculino, donde el 64% son realizadas por hombres, mientras que en las denuncias no se observan mayores diferencias.

Por último, se realizaron diversas capacitaciones con el fin de sensibilizar y aumentar el conocimiento en materias de género en Subtrans. En la Región Metropolitana se capacitaron 25 personas en materias de género e integración de la perspectiva de género en transportes. Por otra parte, en regiones, funcionarios pertenecientes a las Oficinas de Información Reclamos y Sugerencias (OIRS) participaron de la 5° versión del curso E-Learning "Herramientas para el abordaje de la violencia contra las mujeres" sensibilizando y entregando las herramientas necesarias frente a la temática. Adicionalmente, se capacitó a funcionarios y funcionarias de las regiones de Libertador Gral. Bernardo O'Higgins, Antofagasta y Metropolitana, en temas de género y transporte.

4 Desafíos para el período de Gobierno 2020 - 2022

4.1 Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los servicios de Transporte Público

a) Transporte Público en Regiones

En 2020 continuaremos con la modernización de sistemas de transporte público mayor en diversas regiones, estableciendo los perímetros de exclusión como una herramienta transparente y efectiva para la gestión de los buses en las ciudades del país, fortaleciendo los servicios de transporte público de buses en ciudades como Calama, Quellón y Gran Valparaíso, teniendo como uno de los objetivos primordiales la calidad del servicio que se entrega a los usuarios.

Dichos servicios serán monitoreados por sistemas tecnológicos operadores por terceros, previamente regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Lo anterior nos permitirá asegurar el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos por contrato y resguardar la calidad de servicio que recibirán sus usuarios.

Durante el 2021 se impulsará la implementación de sistemas tecnológicos que permitan una gestión objetiva de la oferta y demanda, a través de la regulación y exigencia de GPS en servicios de transporte rurales y de zonas aisladas, sistemas de recaudo para sistemas de transporte urbanos (en perímetros de exclusión), sistemas de validación para adultos mayores y estudiantes (TNE) en el ámbito rural y además se fomentará el uso de aplicaciones de transporte público para entregar funcionalidades como información de servicios, recorridos, planificador de viajes, entre otras.

Adicionalmente, se pretende conformar una base de datos de información de sistemas de transporte (ITS), de manera de realizar cruces de información que le permitan a la DTPR mejorar los servicios a través de indicadores de rendimiento de los operadores, no sólo a los urbanos (que ya tienen un control a través de los perímetros de exclusión) sino que también al resto de los servicios subsidiados.

Por otro lado, para el año 2020 se implementará una rebaja del 50% de tarifa normal para el 100% de los adultos mayores de 65 años o más, comprometiendo esta rebaja en todos los servicios de transporte público mayor, que operen en el marco de la ley N° 18.696 u otro tipo de autorización de operación y que reciban el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros dispuesto en la ley N°20.378.

b) Transporte Público Metropolitano

Por medio de la consolidación de la electromovilidad en el transporte público, y bajo el alero de la Política Nacional de Energía 2050, se espera que para el 2020 se integren, al menos, 776 buses eléctricos al sistema, convirtiéndose en la ciudad con más unidades de transporte público con electromovilidad en la región y la segunda a nivel mundial. Esta política pública ha convertido al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en un agente activo en materia de disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y cambio climático mediante la adopción de energías más limpias.

Otro de los desafíos relevantes es la consolidación del nuevo estándar Red en Santiago, para responder a las exigencias de seguridad, confort y ahorro de tiempos en los desplazamientos a través de infraestructura asociada a los servicios. Para ello, se está trabajando en una asociación público-privada para extender este nuevo estándar de paraderos en la ciudad. Entre los ejes preferentes para dicha construcción están Vicuña Mackenna, Alameda, Pajaritos, Santa Rosa e Independencia.

De igual forma, con el fin de mejorar la velocidad de desplazamiento de transporte de superficie se ha implementado medidas de gestión como las pistas de solo buses, las cuales resultan casi tan eficaces como los corredores, con menores costos de inversión e implementación.

Uno de los planes considerados dentro de los desafíos para este periodo, es el Plan Estratégico de Intermodalidad, que considera la construcción de puntos de intercambio modal en distintos puntos de la Región Metropolitana. El fin de dicho plan es mejorar la experiencia de los transbordos entre distintos modos

de transporte, generando viajes más gratos y eficientes para los usuarios. Este plan considera la instalación de más de 30 puntos de intercambio modal a mediano plazo.

Dentro de este periodo se espera contar con diversos avances en otras materias, tales como: un manual de Diseño de Terminales y Estaciones Intermodales; herramientas que permitan evaluar de mejor manera los beneficios de las futuras estaciones; estudios de prefactibilidad de estaciones intermodales que serán parte del Tren Santiago–Melipilla, nuevas líneas y extensiones de líneas de Metro de Santiago, y el diseño de ingeniería de la estación Intermodal Escuela Militar.

También se espera avanzar en la recuperación de los terrenos en los cuales se sitúan los terminales de buses, con el fin de reducir las barreras de entrada a nuevos operadores y hacer disponible a la empresa que se adjudique dicho sistema. El grupo de terminales que ya se encuentra en administración del Ministerio cuenta con planes de mejoramiento y de puesta a punto ante el arribo de nuevos operadores.

En materias de fiscalización se comenzará con el proceso de licitación de la etapa IV del proyecto de fiscalización automatizada con cámaras en la Región Metropolitana, lo que permitirá aumentar el número de kilómetros y de vías prioritarias para el transporte público y controlar su cumplimiento de forma remota. Este proyecto entrará en funcionamiento a fines del período. Junto con esto se ampliará el sistema de control con cámaras de la restricción vehicular en Santiago, para contar con una mayor cobertura.

De la mano del punto anterior, y para frenar la evasión dentro del transporte público metropolitano, se está evaluando la implementación de nuevas herramientas tecnológicas que permitan controlar la evasión. Dentro de esta misma línea, se está exigiendo dentro de las nuevas licitaciones de suministro de flota, que los buses vengan con un sistema de contador de pasajeros, que permita un mayor control en los pagos. Uno de los principales focos de gestión de la autoridad de transporte es evaluar, en forma permanente, distintos mecanismos que viabilicen la operación del sistema, de forma sustentable financieramente.

En lo que respecta a Metro, se encuentra terminada la ingeniería conceptual de las líneas 8 y 9, obteniendo a la vez, la Recomendación Satisfactoria por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia. Estos trazados, unirán las comunas de Puente Alto y Providencia, en el caso de la línea 8, y las comunas de Santiago y la Pintana, en el caso de la línea 9, lo cual permitirá incluir a la red de Metro, 36 nuevos kilómetros de red y 26 nuevas estaciones, las cuales vienen en ayuda de satisfacer los viajes de los usuarios, así como descongestionar las líneas adyacentes que hoy se encuentran en la red.

Otro de los desafíos que están cercanos a concretarse, es el de la extensión de la línea 4, permitiendo incluir 3 nuevas estaciones, que terminarán conectando al sector de Bajos de Mena con Tobalaba en tan solo 40 minutos. Actualmente, el proyecto se encuentra en redefinición de fechas y se espera que se encuentre operativo a contar del año 2028.

Finalmente, en cuanto a los trenes de cercanía, las obras del MetroTren Santiago – Melipilla comenzarán a implementarse a contar del año 2020, las cuales beneficiarán a cerca de un millón 137 mil personas. Se proyecta su puesta en marcha a contar del año 2025 y se espera un número anual de pasajeros cercano a los 50 millones. Por otro lado, el MetroTren Santiago – Batuco tiene contemplado su inicio de obras en el año 2021 y se proyecta su puesta en marcha para el año 2025, transportando anualmente, 21 millones de pasajeros.

4.2 Regulación que rige el Transporte

En materia de normativas y operaciones se han establecido los siguientes lineamientos estratégicos y cuyos proyectos son:

1. Continuar con la digitación de los procesos de inscripción de servicios de transporte público de personas, en transportes escolar y transporte privado e Transporte Internacional de personas, es decir, en el Registro Nacional de Transporte.
2. Continuar con la implementación de sistema de bases Inteligentes, para contar con información estadística de los distintos modos de transporte público (BI), para el mejor manejo de la información que se cuenta.
3. Continuar con el trabajo de mejora regulatoria, de actualización de normativa de transporte, para ello se realizan recopilación de las distintas regulaciones para generar compendios de ellas.

4. Generar en todo reglamento nuevo y actualizado, la incorporación de tecnología y tramitación digital, tanto en los servicios de transporte público de personas, como es plataformas tecnológicas para los distintos tipos de servicios de transporte urbano, rural e interurbanos, entre otros.

5. Iniciar el proceso de planes pilotos de tecnología para todo tipo de vehículos convencionales, eléctricos, híbridos, hidrógenos, autónomos entre otros.

6. Implementación de nuevos Sistemas digitales, como el Sistema de Evaluación de Impacto a la Movilidad Local (SEIM), Sistema de Registros de Plataforma (EAT, Vehículos y conductores)

4.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

Los desafíos más relevantes para el año 2020, continúan siendo los tecnológicos, extendiendo la fiscalización automatizada a diferentes tareas de control y en diversas ciudades del país.

• Proyectos tecnológicos

En esta línea, durante el 2020 se espera concretar en diferentes regiones del país, la fiscalización de las plantas de revisión técnica con cámaras automatizadas, que vendrán a complementar el trabajo presencial que realizan los inspectores en ese tipo de establecimiento. Esta iniciativa de control remoto comenzará en una primera etapa, en aquellas plantas que revisan buses, camiones y transporte de pasajeros en general (Plantas A-AB), y se realizará utilizando las imágenes en línea de las cámaras instaladas en este tipo de establecimientos, las cuales fueron exigidas a cada uno de las empresas interesadas en postular, como parte de los requisitos técnicos que debían cumplir para adjudicarse una concesión.

• Cámaras de Fiscalización

También en el ámbito de controles automatizados, para el período 2020 se espera avanzar en el proyecto de instalación de cámaras en el eje Colón en la ciudad de La Serena, que funciona como pista sólo bus para el transporte público, sumando así una nueva región del país a este importante avance tecnológico iniciado el año 2012 y que ha permitido bajar en al menos un 30%, los tiempos de viaje de los usuarios del transporte público y disminuir los accidentes de camiones, en los ejes donde ya se encuentran operando este tipo de sistemas.

Por otra parte, se comenzará con el proceso de licitación de la Etapa IV del proyecto de fiscalización automatizada con cámaras en la Región Metropolitana, lo que permitirá aumentar el número de kilómetros de vías prioritarias para el transporte público, que es fiscalizado de forma remota mediante tecnología.

Otro de los proyectos que se espera concretar es la ampliación del sistema de control con cámaras de la restricción vehicular en Santiago (Etapa II), para contar con una mayor cobertura en la fiscalización de esta medida. Esta etapa se sumará al módulo ya existente del sistema de generación de infracciones automatizadas, que permite el adecuado control de esta medida mediante el uso de las cámaras de reconocimiento de placas patentes, que se encuentran desplegadas en distintos puntos de Santiago.

Adicionalmente, se considera avanzar en los proyectos que permitan ampliar la cobertura de fiscalización mediante tecnología, a través de nuevos sistemas automatizados de fiscalización con cámaras en diferentes regiones del país, como son por ejemplo:

1. Implementación de cámaras de fiscalización en Electrocorredor de Antofagasta.
2. Implementación de cámaras de fiscalización en los ejes Vivar y Latorre de Calama.
3. Implementación de cámaras de fiscalización en ejes Pedro de Valdivia, V. Mackenna y Luis Durand de la ciudad de Temuco.
4. Implementación de Etapa II de cámaras en los ejes Francisco de Aguirre, Brasil, Rengifo y Pedro Pablo Muñoz de la ciudad de La Serena.
5. Implementación de cámaras de fiscalización en eje Videla-Varela en Coquimbo.
6. Implementación de cámaras de fiscalización en ejes Serrano, Tarapacá, Obispo Labbé y Genaro Gallo de la ciudad de Iquique.

• Sistemas tecnológicos de apoyo a la fiscalización presencial

Durante el 2020, se espera concretar la implementación y migración completa de datos del sistema denominado SIFTRA Vial desde la actual plataforma Windows Mobile a la nueva plataforma Android, logrando optimizar los procesos misionales, dado que esta nueva versión del sistema incorpora entre otras cosas, una nueva consulta en línea a la base de datos de personas del Servicio de Registro Civil e Identificación. Junto a ello, se considera la adquisición de nuevos equipos que permitirán reducir los costos, mejorar los niveles de comunicación y de estándar tecnológicos.

En esta misma línea, se concluirá la puesta en marcha de SIFTRA Subsidios y se optimizarán los sistemas internos de información, migrando también los sistemas SIFTRA Establecimientos y SIFTRA Subsidios, a plataformas Android.

• **Iniciativas legales**

Entre las iniciativas legales, se avanzará en la tramitación de proyectos de ley que otorguen nuevas atribuciones a los Inspectores Fiscales, que permitan mejorar el impacto de la fiscalización que a estos les corresponde realizar. Por una parte, se propone que junto al curso de la infracción se pueda retirar la licencia de conductor, con el objeto de generar más rápido el cambio conductual incentivando la comparecencia al Juzgado de Policía Local correspondiente. Asimismo, para mejorar el cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos que prestan servicios de transporte de pasajeros autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de carga, se requiere que los Inspectores Fiscales puedan, sin necesidad de contar con la presencia de Carabineros de Chile o Inspectores Municipales (quienes ya cuentan con dicha atribución) retirar de circulación a aparcaderos municipales a los vehículos que presenten faltas graves a dichas condiciones, como son por ejemplo, el circular con neumáticos lisos, puertas o ventanas que revisten peligros graves para los pasajeros, sin dispositivo de control de velocidad o sin el seguro obligatorio.

Otra de las materias de ley que se espera concretar, son las recopiladas en la Comisión Investigadora por el accidente de la empresa Línea Azul, y que contemplan mejorar las facultades fiscalizadoras y sancionadoras, así como mejorar aspectos normativos que permitirán bajar las probabilidades de accidentes o en el caso que éstos se produzcan, la fatalidad de los mismos, como ya se hizo por ejemplo con la exigencia de portar y usar el cinturón de seguridad en buses interurbanos. Destacan entre ellas, la creación de un registro en línea de permisos de circulación que permita realizar una fiscalización más efectiva de dichos documentos y verificar su autenticidad; pasar de un cinturón de seguridad de 2 a 3 puntos en buses interurbanos; reducir la antigüedad de los buses interurbanos de 23 a 18 años en todas las regiones del país; así como contar con un listado digital de pasajeros, de manera que la información no solo esté disponible en el mismo bus, entre otras

Finalmente, para los años siguientes, se pretende la obtención de la facultad para controlar velocidad y la implementación del sistema tecnológico (radares), en el contexto del proyecto de Ley CATI, que crea la División de Fiscalización del Transporte y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito dependiente de la Subsecretaría de Transportes, considerando que los accidentes de tránsito, son una de las principales causas de muerte en nuestro país y constituyen un importante problema de salud pública, tanto por la cantidad de vidas humanas que cobran diariamente, como por la enorme cantidad de personas discapacitadas y con secuelas que generan, y que el avance de las tecnologías de la información y la incorporación de éstas en los procesos del Estado, racionaliza el uso de los recursos públicos, garantiza mayor eficiencia en los servicios y mayor grado de transparencia sobre la gestión pública.

b) Certificación y Homologación Vehicular

El Centro de Control y Certificación Vehicular tiene como desafío para el año 2020 y años posteriores, generar las condiciones técnicas y de procedimientos para la certificación de emisión de las futuras normas de emisión aplicable a vehículos motorizados, y de los requisitos técnicos de seguridad y de construcción para camiones y tracto camiones.

Además, el 2020 se inició el proceso de digitalización de 5 trámites o servicios, a fin de continuar con dicho proceso el 2021 con la totalidad de trámites o servicios que realiza 3CV.

4.4 Monitoreo y Control de Tránsito.

En el ámbito de la gestión de tránsito, durante el 2020 se dará inicio a los siguientes proyectos: Normalización e Integración de semáforos Coquimbo – La Serena; Ampliación Sistema de Control de Valparaíso; Normalizaciones en Santa Cruz, San Fernando y San Vicente; Habilitación del Sistema de monitoreo del Tránsito UOCT Ñuble; Habilitación de respaldo de energía semáforos Puerto Montt; Normalización de

Semáforos Puerto Varas; Construcción Red de Sincronismo Ciudad de Punta Arenas; Construcción de Semáforos en Intersecciones Críticas del Gran Santiago, entre otros.

SIT con sus unidades UOCT, UCI, Big Data y TI, apunta a consolidar los desarrollos realizados en materia de gestión de tránsito, y seguir avanzando en la incorporación e integración de nuevas tecnologías, instrumentos, procedimientos y sistemas integrados que atiendan, entre otros, los siguientes aspectos: mayor capacidad para detectar dónde, cuándo y por qué ocurre la congestión; mayor conocimiento, capacidad y automatización en los procesos para actuar o intervenir a través del sistema de control para mitigar los problemas; e incrementar los canales de comunicación para informar a los usuarios de las condiciones de operación de las vías antes y durante sus viajes.

A raíz de las herramientas desarrolladas a partir de Waze, se han implementado y se seguirá avanzando en las siguientes aplicaciones:

- Herramienta de apoyo para la gestión de tráfico en las Salas de Control de la UOCT. A partir de la información de tiempos de viaje en tiempo real, se listan de manera automática las vías o ejes que presentan un tiempo de viaje mayor a su tiempo habitual, entregando al operador de la sala de control información de cruces y/o ejes con problemas y donde realizar gestión de semáforos. Se aumentará el número de rutas principalmente en regiones, para poder tener un diagnóstico mucho más preciso de las condiciones de operación de la red vial básica de cada ciudad conectada al centro de control.

- Recopilación de datos estadísticos de velocidades de operación y tiempos de viajes, separados por zona o comunas, según fecha. La información recolectada deberá recopilarse de manera rápida y agrupada según las necesidades de lo que se quiera evaluar o presentar. Esta tarea deberá permitir contar con información de tiempos de viajes y velocidades operacionales para gran parte de los ejes estructurantes del Gran Santiago y de las principales ciudades de regiones conectadas a los respectivos centros de control. Durante los próximos años se trabajará en la realización de análisis de dichos datos, tales como la determinación precisa de la variación en el tiempo de la congestión, horas más críticas, comparación entre días, cómo se afecta la congestión a causa de marchas, accidentes de tránsito, incidentes como vehículos en panne u otros, entre otros aspectos.

Se tiene programado seguir avanzando en la sensorización en las principales ciudades. En el caso de Santiago se incrementará el número de estaciones de conteo, optando de preferencia por la distinción de modos de transporte.

Durante los próximos años se ha planteado como meta continuar probando diferentes tipos de comunicación inalámbrica para avanzar en la integración de semáforos, particularmente en el caso de semáforos que estén alejados de los centros de control. Además se considera cada vez más importante el realizar un salto significativo en post de disminuir la cantidad de cruces semaforizados con comunicaciones análogas que tienen mayores dificultades de conseguir repuestos. Para este efecto, se potenciará el desarrollo de un plan de digitalización de toda la red de semáforos en la RM.

Las programaciones de semáforos debieran tender a seguir el camino de las políticas públicas impartidas por la autoridad, con énfasis en el enfoque hacia peatones, ciclistas y transporte público.

Realizar nuevas pruebas de sistemas de detección automatizada de eventos de tránsito usando Videoanalítica (detección de colas, bloqueos, conteos de flujos) u otros sistemas de sensorización, de modo de chequear las mejoras tecnológicas en esta área.

Para el año 2020 se concluirá la tarea de Sintonía Fina del proyecto "Actualización de programaciones de semáforos de Santiago", y a fines del 2020 se iniciará el proceso de licitación del proyecto "Construcción de Semáforos en Intersecciones Críticas de Red Vial del Gran Santiago" el cual debiese contemplar la instalación de 15 nuevos semáforos en puntos negros con altas tasas de accidentes en comunas de menores ingresos.

Dentro de la línea de trabajo conjunta entre la Unidad de Ciudad Inteligentes y la UOCT destacan las siguientes iniciativas:

- Desarrollo de pruebas de cámaras de televisión para el monitoreo de tránsito basadas en comunicaciones inalámbricas 5G y evaluación de sus potencialidades en la obtención automática de datos de movilidad y detección de incidentes de tránsito mediante la incorporación de video analítica en tiempo real. Esto permitiría en el futuro avanzar en la elaboración de un plan de evolución tecnológica para un monitoreo en alta definición y optimizar la gestión del tránsito al disminuir los tiempos de detección y actuación frente a incidentes de tránsito.

- Pruebas piloto con sistema de comunicación inalámbrica 3G/4G y su evaluación.
- Con el fin de ampliar la cobertura en la gestión semafórica de los centros de control, se desarrollará un plan nacional para la integración de semáforos en zonas periféricas utilizando comunicaciones inalámbricas 4G y en el futuro 5G.
- Proyecto de pruebas pilotos con tecnologías ITS para la priorización semafórica para el transporte público, fomentar la seguridad en modo peatón y ciclos, y para facilitar los desplazamiento de servicios de emergencia.

Además, en particular UCI explorará los siguientes desafíos:

- Con el objetivo de situarse a la vanguardia de la movilidad, se desarrollarán consultas al mercado orientadas a recoger soluciones para la modernización de los sistemas de circuito cerrado de televisión y tecnologías de recolección de datos de tránsito, y así acelerar la evolución tecnológica y la transformación digital del proceso de monitoreo de tránsito, contribuyendo con mayor eficiencia y automatización a las labores de optimización de las tareas propias de la gestión operacional de la movilidad.
- Evaluar la factibilidad técnico-económica de la implementación de un Sistema de Control de Tránsito en la Nube, con el objetivo aumentar la eficiencia y disminuir tiempos de implementación de Centros de Control en regiones.
- Establecer el marco tecnológico para el desarrollo de la movilidad como servicio, mediante la definición de estándares para el intercambio de información entre plataformas de transporte que permita el monitoreo de la operación de los servicios de transporte y apoyar la toma de decisiones de los usuarios mediante la planificación de sus viajes considerando toda la oferta de transporte disponible en las ciudades.
- Desarrollar esfuerzos para articular, documentar y mantener una primera arquitectura ITS Nacional de los centros de control de tránsito con la finalidad de fortalecer los ámbitos de interoperabilidad, resolver asimetrías de información de los sistemas para aumentar la competencia en el sector y el desarrollo de planes tecnológicos en la gestión de tránsito y la movilidad.
- Fortalecer las competencias institucionales del MTT con respecto a nuevas tecnologías de movilidad conectada, compartida y autónoma, generando diversas visitas técnicas y capacitaciones a personal de áreas como CONASET, DTPR, División de Normas y Operaciones, UOCT, del Programa de Fiscalización, entre otros, lo que servirá para mejorar los instrumentos de regulación, gestión y planificación de los sistemas de transporte del futuro.
- Continuar promoviendo con la Academia procesos de investigación más intensivos tratando de generar respuestas a algunas preguntas relevantes que se han levantado sobre la movilidad del futuro, tales como emisiones, efectos en la congestión, regulaciones, valor del tiempo en un viaje autónomo, desarrollo urbano, seguridad y accidentes, etc.

3.5 Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

- **Modernización de metodologías y fortalecimiento del proceso de planificación de transporte**

A través del trabajo con Euroclima+, se contará con una Estrategia Nacional de Transporte Sostenible.

Con el objetivo de optimizar los tiempos y costos del proceso de planificación de transporte, finalizarán dos estudios con los cuales se espera avanzar en la estimación de viajes origen destino a través de información remota. El primero de ellos, en alianza con el BID, se centrará en la modernización de la aplicación de la encuesta de origen y destino de viajes; el segundo se concentrará en desarrollar una metodología de estimación de viajes con información de telefonía móvil.

Se avanzará en oficializar en el Sistema Nacional de Inversiones las siguientes metodologías: i) modelos de cálculo de emisiones (MODEM) y valoración económica (MODEC), ii) hacinamiento en transporte público, iii) accesibilidad universal, y iv) incorporación de variabilidad del tiempo de viaje.

Además, finalizarán diversos estudios y análisis para seguir profundizando en aspectos metodológicos, tales como: i) Desarrollo e Implementación de Modelos de Elección Horaria, ii) Análisis práctico de la secuencia de uso de los modelos ambientales, iii) Tendencias de crecimiento urbano en Los Ángeles, Chillán y Chillán Viejo, y iv) Análisis multicriterio en proyectos de transporte.

- **Planes Maestros de Transporte Urbano**

Para el periodo se actualizarán los Planes Maestros de Transporte Urbano (PMTU) en siete ciudades: San Antonio, Gran Santiago, Rancagua-Machalí, Linares, Gran Concepción, Coyhaique y Punta Arenas. A su vez, comenzará el desarrollo de PMTU en otras seis ciudades del país: Ovalle, Gran Quillota, Talca-Maule, Chillán-Chillán Viejo, Los Ángeles y Purranque-Corte Alto.

- **Encuestas Origen Destino de viajes**

Respecto de las Encuestas Origen Destino de viajes, se actualizarán en catorce ciudades del país: Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Coquimbo-La Serena, Gran Quillota, Rancagua-Machalí, Talca-Maule, Linares, Chillán-Chillán Viejo, Los Ángeles, Coyhaique y Punta Arenas.

- **Planes Maestros de Transporte Público**

En este periodo se contará con los Planes Maestros de Transporte Público finalizados en siete ciudades, a saber: Arica, Iquique-Alto Hospicio, Gran Valparaíso, Rancagua-Machalí, Gran Concepción, Valdivia y Puerto Montt. Además, se contará con el diagnóstico del transporte público en dos ciudades: Ovalle y Gran Quillota.

- **Fondo de Emergencia Transitorio COVID-19**

En el marco del Fondo de Emergencia Transitorio, para 2020 se obtienen recursos por MM\$ 4.288 con el objetivo de desarrollar estudios con énfasis en potenciar el transporte público y los modos no motorizados, junto con que promuevan diversos criterios de sustentabilidad, inserción urbana y accesibilidad universal.

- **Proyectos de vialidad urbana estructurante, gestión de tránsito y mejoramiento de movilidad peatonal y ciclos**

Con los recursos actualmente disponibles, incluidos recursos provenientes del Fondo de Emergencia Transitorio, se contempla la finalización de diversos estudios: i) asociados a proyectos de vialidad urbana estructurante, tanto a nivel de prefactibilidad como diseño (Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, La Serena, Coquimbo, Gran Valparaíso, La Calera, Rancagua, Gran Santiago, Padre Hurtado-Peñaflor-Calera de Tango, San Fernando, Curicó y Frutillar); ii) estudios de gestión de tránsito (Alto Hospicio, Los Andes, Viña del Mar, Santiago, Cañete, Porvenir, Dalcahue, Cochrane-Chile Chico, Puerto Cisnes-Melinka y Puerto Natales); iii) mejoramiento de movilidad peatonal (Corral y Chillán); iv) mejoramiento movilidad de ciclos (Curicó y Linares).

- **Planes Maestros para inversión de Ley de Aportes al Espacio Público**

Comenzará el apoyo técnico a las municipalidades que lo soliciten, respecto a la elaboración del Plan Comunal de Inversiones en Infraestructura de Movilidad y Espacio Público establecido en la Ley N°20.958, privilegiando aquellos proyectos que mejoren las condiciones de movilidad de los modos activos y usuarios vulnerables.

- **Registro de ciclovías y Mejoramiento movilidad peatonal y ciclos**

Con la entrada en vigencia de la Ley de Convivencia de Modos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pasa a convertirse en el organismo que regula las condiciones físicas y operativas que deberán cumplir las ciclovías para su aprobación. Esta disposición surge de la necesidad de compatibilizar la obligación de los ciclistas de circular por las ciclovías, con un necesario mejoramiento de los estándares de seguridad y operación de las mismas. Por ello, resulta imprescindible que el Ministerio cuente con un sistema de información que permita conocer el estado actual y futuro del estado del desarrollo de ciclovías en el país, así como el estándar y calidad de éstas. Este registro nacional de ciclovías, se encuentra actualmente en proceso de construcción tomado como base un catastro realizado a fines del año 2018.

- **Estaciones Intermodales**

En el marco del trabajo realizado por la Mesa de Estaciones Intermodales (EIM) liderada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, comienza en la Región Metropolitana la operación de las estaciones Franklin y Los Libertadores. También se contará con el estudio de diseño de la estación intermodal Escuela Militar y con el estudio de prefactibilidad de una EIM priorizada del plan estratégico de la RM.

b) Desarrollo Logístico

- **Puerto Exterior de San Antonio y red logística**

La Subsecretaría continuará liderando la coordinación institucional, al alero de la Comisión Interministerial para el Desarrollo Logístico CONALOG, para el avance sostenido del proyecto Puerto Exterior de San Antonio, lo que implica la conclusión exitosa del trámite ambiental, del trámite de libre competencia y de las licitaciones de la construcción de la obra de abrigo y del primer terminal. Del mismo modo, hará el seguimiento del avance de los respectivos proyectos de accesibilidad accesibilidad vial, a través de la relicitación de la ruta 78 y la licitación de la ruta 66, y accesibilidad ferroviaria, a través de mejoras de capacidad del corredor Santiago San Antonio, el terminal Barrancas que dé servicio a los terminales existentes STI y PCE, y la implementación de un terminal de intercambio modal en Santiago.

Luego de la conclusión en 2020 del proceso de consulta ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia del Puerto Exterior, se espera obtener la Resolución de Calificación Ambiental del proyecto para 2022. Ambos trámites son clave para poder iniciar los procesos de licitación de las obras de abrigo y de la primera concesión de frente de atraque (Terminal Mar), a fin de poder atender adecuadamente las proyecciones de demanda previstas para la segunda mitad de esta década y la primera mitad de la próxima. Estas proyecciones han sido monitoreadas permanentemente por el MTT durante 2019, con la validación del resto de miembros de la CONALOG, y se han ido ajustando a las condiciones variables a partir de los datos publicados por el Banco Central y el World Economic Outlook del FMI.

Siguiendo este cronograma, durante estos dos próximos años también serán clave los análisis financieros, de definición futura de servicios navieros, ambos bajo el liderazgo de la Empresa Portuaria San Antonio, así como el desarrollo de los proyectos de mejora de las infraestructuras viales y ferroviarias necesarias para atender la realidad actual y futura del conjunto del puerto de San Antonio.

• **Plataforma Logística Ferroportuaria**

Para el periodo 2020-2022 se espera la conclusión de etapas de estudios, permisos y licitación del proyecto Terminal Intermodal Barrancas (TIB) y las obras de mejoramiento del corredor ferroportuario entre Santiago y San Antonio. Las obras del TIB permitirán aumentar en cinco veces la capacidad de transferencia ferroviaria en el actual puerto y el aumento de la velocidad de circulación de los trenes en el corredor.

• **Regulación para impulsar el cabotaje marítimo de carga**

En línea con el Programa de Gobierno, la Subsecretaría continuará impulsando los cambios normativos para disminuir las barreras al cabotaje marítimo de carga, que hoy se encuentra reservado para buques de bandera nacional. La propuesta busca aumentar la eficiencia al aprovechar la capacidad ociosa y generar mayor competencia en beneficio de los usuarios, así como el fortalecimiento del modo marítimo en el transporte de cargas en el territorio nacional.

• **Transformación Digital Logística**

El desafío en la administración es la implementación de la Ventanilla Única Marítima a nivel nacional, integrando a los actores que participan en este desarrollo, es decir, Autoridad Marítima, Servicio Agrícola y Ganadero, Aduanas, Servicio Nacional de Pesca, Servicio de Salud, Policía de Investigaciones, Asociación nacional de Agentes de Nave, la Asociación de Armadores, Sistema de Empresas, Cámara Marítima y Portuaria, entre otros. Respecto del Módulo Base de Port Community Systems, el desafío es implementar el sistema en un puerto piloto, para que dicha experiencia sea adoptada por los demás puertos que requieran de la plataforma; y la implementación del Sistema de Identificación del Transporte de Comercio Exterior.

• **Observatorio Logístico**

Para mejorar la calidad y robustez de las estadísticas de comercio exterior en el Observatorio Logístico, se desarrollará un sistema de información que consolidará la información proveniente de los documentos aduaneros de ingreso y salida de la carga y los manifiestos marítimos. En una segunda etapa, estos datos se complementarán con los contenidos en otros servicios públicos, integrados en el Sistema de Comercio Exterior (SICEX), lo que permitirá entender de mejor manera las cadenas logísticas y los patrones presentes en ellas. Se implementarán también mejoras al Sistema de Información y Estadística Logístico Portuaria, lo que generará un aumento de la riqueza de los datos de operación portuaria, agilización de los procesos de carga y revisión de los registros y extender los formatos de archivos aceptados.

• **Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Portuaria**

En 2020-2022 se desarrollará una metodología que permita actualizar y desarrollar nuevos Planes Maestros Logísticos, y se avanzará en la construcción de planes en la macrozona Sur (Maule a Los Ríos).

En el año 2020 se complementará el instrumento vigente de accesibilidad terrestre a puertos incorporando los proyectos de zonas de apoyo logístico.

- **Fundación Chilena de Eficiencia Logística**

El desafío en el período 2020-2021 es constituir y dejar operativa la institución público privada de derecho privado, para el logro de sus objetivos en los ámbitos de transformación digital logística, información y prospectiva del sector.

- **Comunidad Logística Aeroportuaria**

La creación de una instancia de coordinación de actores privados y servicios públicos para lograr una mejor eficiencia de las operaciones en el aeropuerto es el objetivo de la Comunidad Logística Aeroportuaria (CLAP AMB). Esta instancia permitirá también mejorar la información de la industria, haciendo seguimiento a indicadores de desempeño y, con ello, evaluación y ajuste de las medidas que se vayan implementando.

Desarrollo de la gobernanza e institucional que debería desarrollarse para la sostenibilidad de la CLAP.

Creación de un sistema de coordinación (plataforma tecnológica), que permita intercambiar información y documentos de los distintos actores de la cadena de exportación (principalmente exportación de salmón).

3.2.6 Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.

a) Seguridad de Tránsito

- **Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030.**

En diciembre 2020 se publicará la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito. Su creación y la de cada una de las acciones propuestas en ella, fue consensuada mediante un proceso participativo. Esta contribuye y responde a las demandas ciudadanas en relación a la seguridad vial, incluyendo la temática de convivencia vial, estableciendo un objetivo general cuantificable como también indicadores específicos para temas prioritarios.

El trabajo va en línea con los compromisos formulados durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Suecia en febrero 2020 que culminó con la "Declaración de Estocolmo", documento que reafirma la meta de reducir el número de fallecidos en siniestros de tránsito a nivel mundial en un 50% al año 2030. Chile busca contribuir a esta meta con un 30% de reducción de fallecidos en el tránsito.

- **Proyecto de Ley SOAP: Seguro Obligatorio de Accidentes Personales**

La ley que establece el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP) ha mantenido sus topes de cobertura, sin modificaciones, desde el año 2003 y no se contempla en la misma ley mecanismo alguno de actualización. Por su parte, en los últimos 6 años la cobertura del seguro ha alcanzado a cubrir, en promedio, sólo un 29,1% de los costos totales de las cuentas médicas, impactando gravemente en la economía familiar de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familias, quienes deben costear buena parte de estos gastos.

Es por ello que procuramos enviar al Congreso un proyecto de ley que actualice la actual cobertura de 300 Unidades de Fomento en caso de muerte, incapacidad permanente total o gastos de hospitalización y de 200 Unidades de Fomento para incapacidad permanente parcial, con el objetivo de aumentar estas garantías que se han mantenido inamovibles por más de 16 años.

- **Cinturón de Tres Puntos en Buses Interurbanos**

En la última década se ha observado una tendencia al alza en el número de siniestros de tránsito de buses interurbanos. La actual normativa para estos buses exige contar con un cinturón subabdominal en los asientos, el cual, en impactos frontales, reduce la tasa de lesiones en un 23 por ciento promedio, mientras que el cinturón de tres puntos reduce la tasa de lesiones en un 53 por ciento promedio. En este sentido, se están desarrollando modificaciones normativas para contar con un decreto que permita exigir cinturones de tres puntos en todos los buses interurbanos que se incorporen al Registro.

- **Licencia de Conductor Digital**

Basándose en el hecho de que estudios internacionales indican que los conductores que no poseen licencia o la obtienen de forma ilegal, tienen más probabilidades de ocasionar siniestros de tránsito con consecuencias fatales, CONASET ha estado liderando el proyecto de Licencia Digital, el cual surge a partir de la necesidad de fortalecer la seguridad vial en Chile, a través de la transformación digital y la modernización de los procesos de interoperabilidad entre instituciones del Estado y conexión inmediata para la recopilación de datos de todos los conductores del país.

Durante el año 2021 se implementará un nuevo sistema tecnológico, que busca facilitar administrativamente el proceso de postulación y obtención de la licencia de conductor, con el objetivo de contar con información al instante y encaminarnos a construir un país con conductores responsables y conscientes de la importancia que juegan en el tránsito. Este sistema ha sido financiado gracias a los fondos conseguidos con la Secretaría de Modernización del Ministerio de Hacienda.

En concreto este proyecto, que ha sido configurado gracias a un trabajo interinstitucional, involucrando principalmente a Registro Civil, Carabineros de Chile, Secretaría de Modernización del Estado y a las Direcciones de Tránsito, pretende implementar durante el año 2021 nuevo Sistema de Gestión de Licencias (SGL), el cual asegurará que la información del ciclo de vida de un conductor sea de forma confiable y esté disponible de manera inmediata. En específico, el SGL generará un único canal de comunicación con Registro Civil, intermediando la información enviada por los Municipios que otorgan licencia de conductor y los Juzgados de Policía Local, para que ésta sea almacenada correctamente en el Registro de Conductores y pueda ser consultada de forma inmediata por Carabineros de Chile.

A la vez, este nuevo sistema permitirá la implementación de una Licencia de Conducir Digital segura y moderna que partirá durante el primer semestre del año 2021 a nivel nacional.

• Programa de Educación Vial para Comunidades Escolares en la Región Metropolitana

Durante el año 2021 se ejecutará un programa integral de educación vial, financiado por el GORE Metropolitano, donde se considere también la ley de convivencia vial, que incluye una campaña comunicacional, capacitación a docentes e intervenciones educativas en establecimientos educacionales, cubriendo enseñanza parvularia, básica y media. Se focalizará en niños y adolescentes que asisten a establecimientos educacionales municipales de la Región Metropolitana, contemplando actividades para todas las comunas y beneficiando a más de 28 mil niños, niñas y adolescentes, sus padres y grupo familiar y más de mil docentes y aproximadamente cinco millones de personas por la campaña. Se espera replicar un modelo similar durante los próximos años en otras regiones del país.

• Exámenes de Conducción para Motocicletas y Triciclos Motorizados de Carga

Durante el año 2020 se implementará en todas las Municipalidades que otorgan licencias de conductor el nuevo examen práctico que deben realizar los postulantes a licencia Clase C. Esta modificación tendrá por objetivo, en primer lugar, aumentar el nivel de exigencia y, en segundo lugar, realizar una evaluación uniforme a todos los postulantes del país, estandarizando un circuito cerrado, a través del cual, el futuro conductor deberá efectuar diferentes maniobras, tanto con el vehículo con motor apagado como encendido, con el fin de demostrar sus habilidades, destrezas y conocimientos en la conducción.

Junto con lo anterior y debido a que la Ley de Convivencia definió a los Triciclos Motorizados de Carga como vehículos motorizados, se implementarán los exámenes teóricos y práctico especiales que deben rendir todas las personas que deseen conducir este tipo de vehículos.

• Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Tránsito

Por medio de un Decreto Supremo se buscará establecer en nuestro país un Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito, de carácter declarativo, con el objetivo de transformarse en una jornada de reflexión, análisis y prevención, en las distintas ciudades del país, para reconocer el sufrimiento de las víctimas, así como también la labor de los servicios de apoyo y rescate, fomentar una conducta responsable de todos los usuarios en el tránsito y concientizar sobre la escala de devastación económica que producen estos siniestros.

Diversas organizaciones de la sociedad civil, por intermedio del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes, han solicitado la promulgación de un Decreto Supremo que establezca al tercer domingo de noviembre de cada año como el "Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito", con el objetivo de contar con una oportunidad permanente para concientizar a la opinión pública en esta materia.

Lo anterior se alinea plenamente con el llamado que el año 2005 hizo la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Resolución 60/5, que "Invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias".

• **Digitalizar el trámite de Autorización de Escuelas de Conductores Profesional y No profesional**

Este proyecto tiene por objetivo centralizar la nómina de Escuelas de Conductor, con el fin de obtener datos únicos que puedan ser consultados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, SEREMITT, Programa Nacional de Fiscalización y Municipalidades (tendrá una integración con el proyecto de licencia de conductor).

Desde el punto de vista de la Seguridad Vial, es esencial disponer de esta información para efectuar análisis sobre el rendimiento de los postulantes al realizar su proceso de obtención de licencia y, de esta forma, crear nuevas políticas públicas e incidir en el aumento de la calidad de las Escuelas.

Para obtener estos resultados, se creará una plataforma electrónica de uso interno para los funcionarios de las SEREMITT que estén encargados de autorizar las Escuelas de Conductor puedan efectuar este proceso de manera digital.

Avance del proyecto:

1. Investigación: enero-marzo 2020
2. Elaboración de documento de requerimientos del sistema: marzo-julio 2020
3. Desarrollo y pruebas: julio-diciembre 2020.
4. Pruebas a prototipo: diciembre 2020-enero 2021.
5. Sistema final: febrero 2021.
6. Comienzo de implementación gradual en SEREMITT: marzo 2021

• **Mejores Conductores de Servicios Públicos**

Este proyecto tiene como objetivo educar y concientizar, a través de la sensibilización y educación continua, la importancia de la conducción segura y las técnicas que aumentan la seguridad vial.

De esta forma, se busca reducir los riesgos en la conducción relacionados con el desconocimiento de la normativa y técnicas de conducción, así como también aumentar la empatía entre los distintos usuarios de las vías.

Plan:

1. Establecimiento de contenidos mínimos con los que debe contar un curso de Mejores Conductores para el Servicio Público (revisión de documentación de países como Canadá, Reino Unido y Australia, con especial enfoque en interacción con ciclistas): septiembre-noviembre 2020.
2. Realización de jornada de Mejores Conductores para conductores MTT, la cual consista en dos partes: i) Explicación Ley de Convivencia y ii) Charla de sensibilización.
3. Realización de charla de sensibilización con Jefes de Servicio que tengan conductores en MTT o envío de Oficio de parte de Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, indicando la importancia de la conducción segura.
4. Creación de documento, cuyo objetivo es convertirse en un Instructivo Presidencial, que indique las medidas del Plan de Mejores Conductores para el Servicio Público: i) Obligación de aprobar, al menos una vez al año, una jornada de Mejores conductores para el Servicio Público, en algún centro de capacitación o Escuela de Conductores. ii) Comunicación de la importancia de la seguridad vial y, en específico, de la conducción segura. iii) Sugerir otros mecanismos de evaluación de desempeño para los funcionarios que se desempeñen como conductores, que no estén basados en malas prácticas de conducción. iv) Solicitar la designación de un encargado por Ministerio y/o Servicio Público del programa.
5. Efectuar reuniones de seguimiento al programa, lideradas por CONASET, en las que participen los encargados de cada servicio.

• **Actualizaciones Escuelas de Conductor Profesionales y No Profesionales (D.S. 39 y 251)**

Durante este período se espera que las modificaciones a los Decretos Supremos N° 39 de 1985 (Escuelas No profesionales) y N° 251 de 1998 (Escuelas Profesionales), ambos del Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, que se han estado trabajando desde el año 2014 en conjunto con la División de Normas y Operaciones, puedan ser tomados de razón por Contraloría General de la República. El objeto de este trabajo es aumentar tanto los requisitos para crear una Escuela de Conducción como la calidad y duración de los cursos de conducción.

Dentro de las modificaciones propuestas, se puede encontrar:

1. Escuelas No profesionales (DS 39 de 1985): aumentar de horas de enseñanza (Clases B y C ambos pasan de 15 y 13,5 horas cronológicas, respectivamente, a 34 horas cronológicas), explicitar como parte del programa educativo la convivencia vial con todos los usuarios de las vías y, en especial, con los usuarios vulnerables, aumentar condiciones de seguridad del vehículo como disminución de antigüedad y elementos de seguridad activa, aumentar requisitos para instructores y definición de procedimiento para fiscalización y sanción a las Escuelas.
2. Escuelas Profesionales (DS 251 de 1998): Detallar los contenidos de los cursos y las horas correspondientes a cada módulo, en particular, dejar explícito como parte del programa educativo la convivencia vial con todos los usuarios de las vías y, en especial, con los usuarios vulnerables, aumentar requisitos para instructores y definición de procedimiento para fiscalización y sanción a las Escuelas.

- **k. Durante el año 2020, se publicó la Rex 911/2020 que autoriza la realización de cursos teóricos e-Learning para Escuelas Profesionales.**

Se incorporará la modalidad elearning para los módulos teóricos de los cursos para postulantes a licencia de conductor profesional, con el fin de apoyar la formación de los nuevos conductores. Junto con esto, los postulantes podrán avanzar en sus cursos para realizar la etapa práctica de conducción de manera presencial.

b) Información y Atención a la Ciudadanía en Materias de Transporte

• Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte

Durante 2020 se espera mejorar la gestión de atención, iniciando el proceso de actualización de la plataforma de gestión de requerimientos ciudadanos, fortaleciendo a los equipos de atención de público y elaborando un protocolo de atención presencial inclusivo.

De la misma manera, se generarán y aplicarán metodologías e instrumentos de medición de satisfacción ciudadana, dirigidos a los usuarios de los diversos modos de transportes.

También se espera contratar un servicio de biblioteca digital para la Subsecretaría de Transportes que permita mantener información permanentemente disponible para consulta ciudadana, agilizando con ello la entrega de información pública.

Por último, se ajustarán los procedimientos de gestión de solicitudes de acceso a la información pública, de acuerdo a los lineamientos de cero papel y mayor oportunidad en la entrega de información.

• Mecanismos de Participación Ciudadana y Transportes

El Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Santiago 2030 tiene por objetivo avanzar hacia una respuesta sistémica y coherente en torno a la visión de ciudad y movilidad que se quiere para Santiago, permitiendo integrar en un marco integral la concreción de las estrategias desde lo sectorial hasta el compromiso social de todos los ciudadanos.

En este marco la Coordinación de Usuarios de la Subsecretaría de Transportes participará en la construcción de este Plan diseñando, coordinando y materializando instancias que faciliten la participación de la ciudadanía, a fin de recoger los insumos necesarios para el avance en la construcción del Plan.

En este sentido, se considera la realización de tres tipos de mecanismos de participación: mesas técnico - ciudadanas, talleres online y webinar.

Con esto, se pondrá a consideración de la ciudadanía las estrategias y propuestas del Plan, a modo de enriquecer el documento final. Esto permitirá el reconocimiento de las experiencias ciudadanas en torno a la movilidad y la ciudad, estableciendo espacios de diálogo y convergencia para la legitimidad de las políticas públicas.

Por otra parte, en el periodo 2019-2020, se comenzará con la elaboración de un Manual para la Participación Ciudadana que funcionará como una guía metodológica práctica para funcionarios/as para fomentar y fortalecer la participación ciudadana, principalmente en regiones.

• **Actividades de Accesibilidad y Transportes**

Durante el periodo 2019-2020 se trabajará en la elaboración e implementación de un Plan de Accesibilidad e Inclusión para personas con Discapacidad, a fin de instalar una cultura inclusiva dentro de la institución, estableciendo una línea de acción permanente para la sensibilización y formación del personal, tanto a nivel central como regional.

De la misma forma, este Plan considera la ejecución de una consulta ciudadana para su desarrollo e implementación, así como el desarrollo de una agenda de actividades.

• **Actividades de Género y Transportes**

Con el propósito de posicionar y difundir la Política de equidad de género en transportes, se dará continuidad a capacitaciones al personal de la Subsecretaría de Transportes en la Región Metropolitana.

Además, se comenzará a implementar un Protocolo para abordar situaciones de maltrato y/o acoso sexual ocurridas en el transporte público, a fin de entregar soporte y contención a personas afectadas, dentro del marco normativo de la Subsecretaría de Transportes. Se espera realizar un plan de difusión de este Protocolo, así como un plan de prevención de estas conductas, y un plan de seguimiento que permita generar mejoras.

Anexo 1

Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas 2018-2022

Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

La Subsecretaría de Transportes se rige por los D.F.L. N° 343, de 1953 y N° 279 de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, y diversas leyes posteriores que otorgan atribuciones y fijan funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los diversos ámbitos del sector Transporte. Pueden destacarse entre estas normas: el D.L. N° 557 de 1974 que crea el Ministerio; el D.F.L. N° 1, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; la Ley N° 18.059, que asigna al Ministerio el rol de organismo rector en materia de tránsito; la Ley N° 18.696, sobre transporte de pasajeros, plantas de revisión técnica y otras normas relativas a materias técnicas y de obsolescencia de vehículos; el D.L. N° 3.059, en relación con la supervigilancia de la Marina Mercante en sus aspectos comerciales; la Ley N° 19.542, en materia de puertos, la Ley General de Ferrocarriles y el D.F.L. N° 1 (MTT) de 1993, en materia ferroviaria, y la Ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Misión Institucional

Planificar y desarrollar sistemas de transporte de calidad, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan al desarrollo social y económico del país, impulsando la conectividad y la movilidad de todos sus habitantes.

Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2019

Nr Descripción

- 1 Para el año 2019 se propone un Presupuesto Global de \$ 1.1 Billones, nivel que respecto de la Ley de Presupuestos 2018, modificada por el ajuste general del gasto público, implica un aumento de recursos de \$ 24.675 Millones, equivalente a un 2,3% de crecimiento. Cabe señalar, que este nivel de recursos, al considerar que se produce un menor requerimiento del flujo financiero para la amortización de la deuda de EFE, en definitiva, se traduce en un crecimiento neto del Gasto Público de un 2.5 %. El Presupuesto Global de este Ministerio, está compuesto principalmente por los siguientes conceptos de gasto: - Aproximadamente un 74%, está definido por los Subsidios al Transporte, y en donde destacan los montos autorizados en la Ley N° 20.378 para el Subsidio al Transporte Público de pasajeros a nivel nacional, diferenciando entre el Sistema Transantiago y el Subsidio Espejo de Regiones. En ese último se incluyen los recursos que se destinan directamente a rebajas de tarifas, subsidios a inversiones de Filiales de EFE, proyectos de inversión de tuición del MTT, y los excedentes que se transfieren al FAR y que se destinan a proyectos que postulan directamente las regiones. Adicionalmente, estos subsidios se complementan con los niveles de gasto comprometidos para mantener los subsidios al transporte de carga en zonas aisladas. - Sumado a lo anterior, el apoyo fiscal a la empresa EFE representa aproximadamente un 12% del gasto, y el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones un 3,6%, con lo cual el gasto presupuestario del Ministerio queda definido en un 89,5%. - El nivel de gastos restante, corresponde casi en igual proporción a los destinados a operación o soporte, y de aquellos utilizados para estudios y proyectos de inversión.
- 2 1. Operación - Personal y Bienes y Servicios: \$ 56.551.772. Estos recursos permiten financiar las remuneraciones de la dotación de 1.152 funcionarios, 922 contratos a Honorarios, y sus gastos de operación asociados. Asimismo, se consideran Estudios propios de los programas presupuestarios del Ministerio. En el año 2019, se incluye un incremento de 1.8%, por \$ 978 millones, destinados a la contratación de personal asociado a las UOCT regionales, nueva Región de Ñuble, SECTRA y en CCCV del programa de Fiscalización.

- 3 Fiscalización y Regulación: \$ 59.158.439. Esta área consulta todos los recursos para dar continuidad a las actividades normales de sus distintos programas de gastos. Cabe precisar que el menor gasto global de \$ 2.571 millones, corresponde a menores requerimientos del periodo para la Inversión en el programa de obras de Transantiago; se da término el año 2018 a la vigencia del Fondo de Modernización Portuaria (estudios); y también finalizó el convenio SERNAC-SUBTEL para la atención de reclamos. 2.1. Transferencias.....1.100.324. En lo principal, para el año 2019 se mantiene el apoyo al Programa de reconversión de la TV digital, y del PNUD al proceso de licitaciones de Transantiago; incluido el Aporte a Organismos Internacionales e íntegros al fisco por impuestos. 2.2. Equipamiento.....869.191 Para todos los programas del MTT se han considerado recursos destinados a renovación mínima de mobiliario, equipamiento informático, licencias de software, y un equipo especializado del CCCV. Incluye equipamiento para la primera etapa de la región de Ñuble. 2.3. Estudios y Proyectos.....57.183.993 Corresponde a los compromisos de arrastre del Programa Infraestructura de Transantiago, nuevos Estudios de terminales y estaciones Intermodales, así como iniciativas nuevas relacionadas con la normalización de vías prioritarias y conservación de la infraestructura de TT. PP. También se consideran recursos para inversión en proyectos menores que hace la UOCT y SECTRA a nivel nacional.
- 4 Subsidio al Transporte Regional - Zonas Aisladas (Carga): \$ 16.055.920. El monto definido mantiene la cobertura de subsidios tradicionales al transporte de carga en zonas aisladas en los modos marítimo, fluvial, aéreo y lacustre, equivalente a 9 tipos de servicios en 4 regiones del país.
- 5 Subsidio al Sistema Transantiago: \$ 574.542.470. Incluye los montos que dispone la Ley 20.378 en las líneas de subsidio denominados Permanente y Subsidio Transitorio o Aporte Especial, y al igual que el año 2018, una estimación para el Aporte Especial Adicional.
- 6 Subsidio Espejo Permanente Regiones: \$ 227.744.143. La propuesta global no presenta variación respecto al año 2018, no obstante, en su composición se observa un incremento en los recursos para subsidios directo a las tarifas, que se contrarresta, en lo principal, con una menor transferencia de excedentes al FAR. Este Espejo del Subsidio Permanente a Transantiago, se distribuye en Subsidio a Tarifas, Transferencias a Filiales de EFE, Inversión en Proyectos de Tuición del MTT y la Transferencia del excedente al Fondo FAR, según el siguiente detalle: 6.1. Subsidio a Tarifas.....160.711.788 Incluye todas las líneas de subsidios vigentes para las zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, zonas licitadas y no licitadas, extensión y Bono de la TNE, de conectividad rural, así como la asignación para gastos de operación del programa de subsidios en regiones. Se incrementa el año 2019 principalmente por el crecimiento vegetativo de la demanda (2,5% de aumento en las variables de base). 6.2. Convenios Filiales EFE.....6.821.951 Al igual que el año 2018, incluye recursos para los compromisos de subsidio, derivados de proyectos de compra de material rodante ejecutados por esas entidades, en el contexto de convenios con el MTT en el marco de la Ley de Subsidios al Transporte Público. 6.3. Proyectos de Inversión de Tuición del MTT5.259.180 Respecto del año 2018, considera sólo los recursos asociados a los proyectos de arrastres, que ejecuta ese Ministerio en convenios con los Gores y Municipalidades. 6.4. Transferencia al Fondo FAR (Tesoro Público).....54.951.224 Corresponde al excedente entre el monto global dispuesto por la ley y las tres líneas de gastos señaladas anteriormente. El menor excedente a transferir el año 2019, es producto del mayor gasto estimado como crecimiento vegetativo de los subsidios a las tarifas.
- 7 Empresa de los Ferrocarriles del Estado: \$ 138.424.986. Considera gastos por el último año de indemnización a funcionarios egresados entre los años 1993 y 1995; pago del Servicio de la Deuda que la empresa no pueda solventar con sus propios recursos, y Transferencias de Capital comprometidas con la Empresa. Esto último, para las siguientes líneas de gasto; 1. Ferrocarril Arica – La Paz: Financia sus gastos operacionales y el nivel de mantenimiento de la vía férrea, de modo de mantener las vías en condiciones operativas, para dar cumplimiento al compromiso suscrito por Chile con Bolivia, a través del Tratado de Paz y Amistad de 1904. 2. Inversiones Plan Trienal 2017 – 2019: Se considera un monto equivalente a MMUS\$53,4, de acuerdo al financiamiento que se encuentra establecido como Aporte del dueño, en el D.S. que aprobó dicho Plan. 3. Aporte Mantención Infraestructura: Recursos destinados a financiar parte del gasto operacional de EFE. 4. Inversiones en Infraestructura Existente: Como todos los años se consideran en este ítem, recursos para financiar proyectos de arrastre en infraestructura, instalaciones y equipamiento.

Objetivos Ministeriales

Nr. Objetivo

- 1 Impulsar el desarrollo de la movilidad y la conectividad de las personas, a través del acceso a servicios de transporte público eficientes, seguros y sustentables, de alta calidad.

- 2 Aportar al desarrollo de las ciudades, fortaleciendo la planificación de soluciones para los distintos modos de transporte.
- 3 Actualizar la regulación en materia de transporte, permitiendo la modernización del sector, el acceso a las nuevas tecnologías y el fortalecimiento de la competencia.
- 4 Promover el desarrollo y la competitividad del transporte aéreo de carga y pasajeros, y su integración con otros modos de transporte.
- 5 Planificar, desarrollar y optimizar las cadenas logísticas para asegurar su continuidad operacional, contribuyendo al desarrollo económico del país.
- 6 Promover políticas públicas e implementar medidas de seguridad, para evitar muertes y lesiones en siniestros viales.
- 7 Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de los servicios de telecomunicaciones, en particular en los lugares más apartados del país, disminuyendo la brecha digital, permitiendo un acceso igualitario a las nuevas tecnologías y protegiendo los derechos de los usuarios.
- 8 Incrementar la competencia en el sector de telecomunicaciones, e incentivar la inversión en infraestructura convergente de alta capacidad y velocidad, que contribuya a alcanzar el desarrollo a través de la utilización de nuevas tecnologías.

Objetivos Estratégicos

Nr. Objetivo	Objetivos Ministeriales	Productos Estratégicos
1 Impulsar el desarrollo de la movilidad y la conectividad de las personas a través del acceso regular a servicios de transporte público de calidad, eficientes, seguros y sustentables.	1, 6	1,2,3,4,5,6
2 Aportar al desarrollo de las ciudades, fortaleciendo la planificación de infraestructura para los distintos modos de transporte.	2, 8	6
3 Actualizar la regulación en materia de transportes permitiendo la modernización del sector y el acceso a las nuevas tecnologías.	3	1,2,4
4 Promover el desarrollo de la industria aérea nacional de carga y pasajeros y su integración con otros modos de transporte.	2, 3, 4, 5	1,6
5 Optimizar las cadenas logísticas y asegurar la infraestructura necesaria para contribuir al desarrollo económico del país.	2, 3, 4, 5	1,6
6 Minimizar las muertes y lesionados graves en accidentes de tránsito.	1, 6, 8	1,2,3,4
7 Lograr la transformación digital de la SUBTRANS para mejorar la atención de los usuarios y optimizar la coordinación regional.	1, 2, 3, 5	1,2,3,4,5,6

Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Nr. Producto	Descripción	Clientes
1 Regulación que rige el Transporte.	Considera la regulación tendiente a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. Además, considera la reglamentación y regulación del funcionamiento de los mercados del transporte. En su alcance se incluye también la revisión y actualización de las políticas en el ámbito del transporte internacional; la suscripción de convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales, y el otorgamiento de permisos de transporte internacional, y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales.	1,2,3,4,5,6,7,8,9,11,13,14,15,16,17,18,19,20,

2	Fiscalización y Certificación de los Sistemas de Transporte.	La Fiscalización de Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones relativas a la inspección y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga, Plantas de revisión técnica, Escuela de conductores profesionales, Gabinetes psicotécnicos, a fin de verificar las condiciones en que se desarrollan. La Certificación de Sistemas de Transporte es la Evaluación técnica (ensayo de emisiones en laboratorio propio y certificación de aspectos de seguridad y constructivos) que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la "Homologación Vehicular", o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la Verificación de Conformidad. Además comprende actividades fiscalizadoras a los importadores con modelos de vehículos homologados y/o certificados, y a vehículos en uso con infracciones en la vía pública por emisiones.	1,2,3,4,7,8,9,11,13,14
3	Monitoreo y Control de Tránsito.	Implementar medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana con mejores condiciones de seguridad. Dentro de estas se encuentran el monitoreo del uso de las vías, los estudios de tránsito, los proyectos de mejoramientos del tránsito, y la utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte.	1,2,3,4,6,12,13,15
4	Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.	Comprende la implementación de medidas y acciones orientadas a recoger, canalizar, analizar y responder los requerimientos ciudadanos sobre los sistemas de transporte, con el fin de aportar al mejoramiento de la calidad de los servicios entregados en materias de transporte, de acuerdo a las necesidades de la ciudadanía. Considera también acciones para informar, difundir, comunicar y mantener actualizada a la ciudadanía en materias como movilidad, modificación de normativas, seguridad, uso de vías y sus derechos y deberes como usuarios del transporte para optimizar su movilidad.	1,2,4,5,6,8,10,11,12,13,15

5	Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.	Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de facilitar el acceso de los usuarios al transporte público y de conectar a quienes habitan las zonas más lejanas, aisladas o extremas. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas reguladas y no reguladas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas. Además de financiar inversiones en infraestructura para la operación y el fortalecimiento del transporte público.	1,2,3,4,6,10,11,12
6	Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte de personas y de carga.	Generar cartera de proyectos e iniciativas de inversión, formular planes en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial y regional, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo, considerando una buena convivencia con el medio ambiente. Considera también la generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas, principalmente transporte de carga terrestre, marítimo-portuario y ferroviario; comprende los estudios que sirven de base para diagnósticos y para la formulación y evaluación de políticas en dichos ámbitos.	1,2,3,4,6,11,12,13,15,16,17,18,19,20

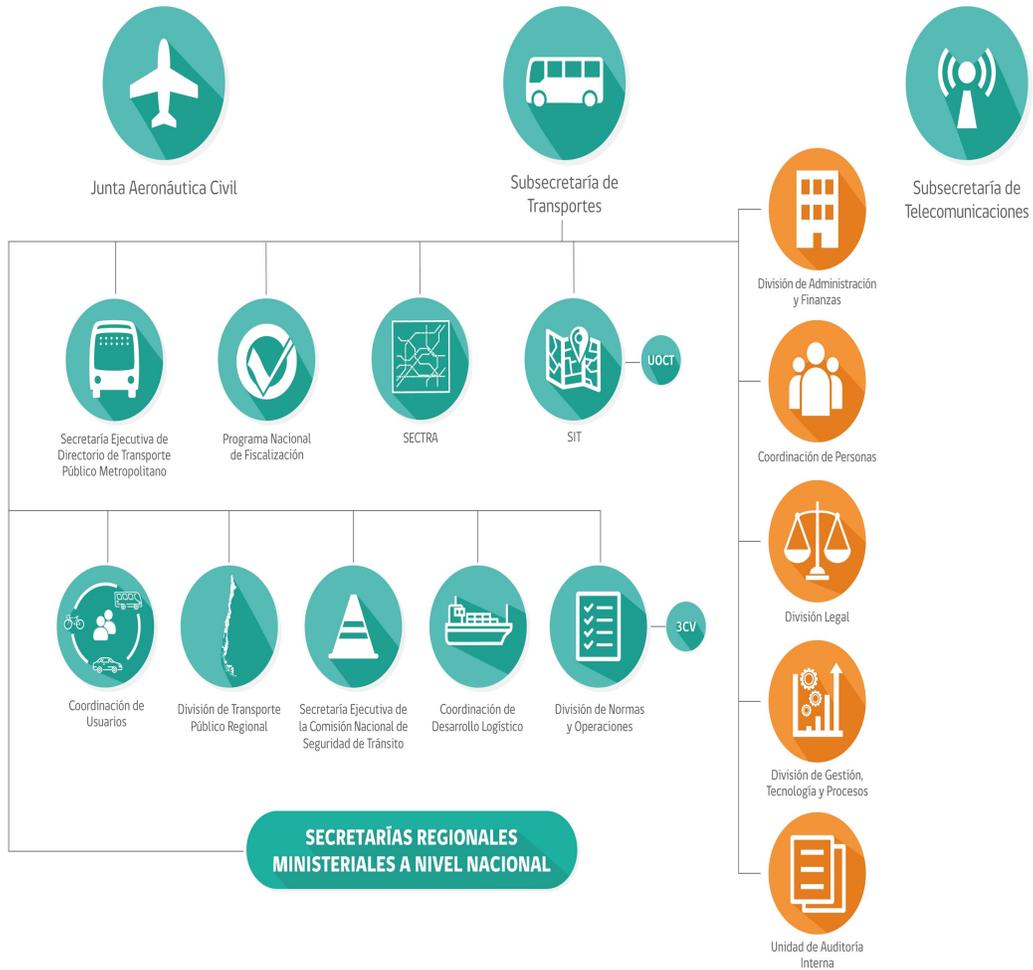
Clientes / Beneficio / Usuarios

Nr.	Descripción	Cantidad
1	Usuarios/as de los diversos servicios y sistemas de transporte	19.458.310
2	Usuarios/as de la red vial	8.732.175
3	Operadores (Empresas y personas naturales) de transporte de pasajeros y carga que proveen directamente los servicios a los/as usuarios/as.	133.125
4	Entidades y organismos públicos relacionados con el sector transporte	375
5	Asociaciones gremiales de trabajadores del sector transporte o de subsectores específicos	45
6	Entidades académicas y empresas dedicadas a la investigación y consultoría en transporte y materias afines	110
7	Concesionarias de establecimientos que practican revisiones técnicas a los vehículos (Plantas de Revisión Técnica)	41
8	Escuelas de conductores profesionales	178
9	Empresas comercializadores de insumos, repuestos, servicios técnicos y otras ligadas al sector transporte	297
10	Beneficiarios/as de zonas aisladas de los servicios subsidiados de transporte	694.262
11	Operadores que proveen servicios subsidiados de transporte a los/as usuarios/as	11.854
12	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales	339
13	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas	19
14	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos	321
15	Gestores inmobiliarios de proyectos que inciden en la red vial básica y/o empresas consultoras que solicitan aprobación de Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU)	151
16	Empresas ferroviarias de transporte de pasajeros y de carga	12

17	Empresas navieras chilenas	116
18	Embarcadores de carga solicitantes de waiver de cabotaje	9
19	Empresas portuarias estatales	10
20	Concesionarias de frentes de atraque de puertos estatales	11
21	Asociaciones gremiales de operadores del sector marítimo-portuario	6

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio

Subsecretaría de Transportes



c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones	Gloria Hutt Hesse
Subsecretario de Transportes	José Luis Domínguez Covarrubias
Lorena Araya Carvajal	Jefa División de Normas y Operaciones
Alejandro Arriagada Ríos	Jefe División Legal
Cecilia Godoy Cruz	Jefa División de Transporte Público Regional
Secretario Ejecutivo del Directorio de Transporte Público	Fernando Saka Herrán
Secretaria Ejecutiva al Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA	Giséle Labarthe Bordagorry
Jefa Programa Nacional de Fiscalización	Paula Flores Jamasmie
Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	Johanna Vollrath
Jefa División de Administración y Finanzas	Mónica Wityk Peluchonneau
Jefe División de Gestión, Tecnología y Procesos	Daniel Godoy Godoy
Coordinadora de Personas	Mireille Caldichoury Ojeda
Coordinadora de Usuarios	Catalina Guevara Quilodrán
SEREMITT Región de Arica y Parinacota	Alfredo Araya Aguirre
SEREMITT Región de Tarapacá	Carlos Navarrete Cortés
SEREMITT Región de Antofagasta	Juan Enrique Jara Opazo
SEREMITT Región de Atacama	Vittorio Ghiglino Bianchi
SEREMITT Región de Coquimbo	Juan Fuentes Isla
SEREMITT Región de Valparaíso	José Guzmán Cepeda
SEREMITT Región Metropolitana	Eddy Roldán Cabrera
SEREMITT Región del Lib. Bdo. O'Higgins	Hans González González
SEREMITT Región del Maule	Carlos Palacios Maldonado
SEREMITT Región de Ñuble	Bárbara Kopplin Lanata
SEREMITT Región del Biobío	Jaime Aravena Selman
SEREMITT Región de la Araucanía	Luis Calderón Ramírez
SEREMITT Región de los Ríos	Marcela Villenas Obreque
SEREMITT Región de los Lagos	Nicolás Céspedes Morales
SEREMITT Región de Aysén	Fabián Rojas Muñoz
SEREMITT Región de Magallanes y de la Antártida Chilena	Marco Antonio Mella Bórquez

Anexo 4

Indicadores de Desempeño año 2016 - 2019

Resultado Global año 2019 : 62,50 %

Nombre del Indicador

Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos

Producto Estratégico

Regulación que rige el Transporte.
 - Desarrollo de políticas y normas de seguridad de tránsito.

Fórmula del Indicador

$(N^{\circ} \text{ de muertos en siniestros de tránsito en el año t} / \text{Parque vehicular en el año t}) * 10.000$

Unidad de Medida

número

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	2,81	2,81	2,85	3,16	100,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas

Producto Estratégico

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.
 - Subsidio a la oferta zonas reguladas.

Fórmula del Indicador

$(N^{\circ} \text{ de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t} / N^{\circ} \text{ de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados en el año t}) * 100$

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	98,50	99,40	97,80	96,80	100,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas

Producto Estratégico

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.
 - Subsidio a la oferta zonas no reguladas.

Fórmula del Indicador

$(\text{Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t} / \text{Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados en el año t}) * 100$

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	92,40	94,70	95,80	93,60	100,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento respecto al total de requerimientos ciudadanos recibidas en el año t

Producto Estratégico

Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.

Fórmula del Indicador

(Número de requerimientos ciudadanos respondidas dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento en el año t/Número de requerimientos ciudadanos recibidos en el año t)*100

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	95,00	99,00	99,00	98,00	100,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago

Producto Estratégico

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.

Fórmula del Indicador

(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	83,08	82,88	0,00	84,00	0,00 %

Nombre del Indicador

Índice de variación de tiempos de viaje de las personas en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago

Producto Estratégico

None

Fórmula del Indicador

(Segundos promedio ponderado de viaje de las personas en ejes viales de Santiago en periodo t/Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100

Unidad de Medida

número

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	103,00	99,00	0,00	101,00	0,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de cumplimiento de la frecuencia en los servicios de buses de transporte público de Santiago

Producto Estratégico

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.

Fórmula del Indicador

(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la frecuencia según lo establecido en el Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	95,36	95,22	0,00	95,50	0,00 %

Nombre del Indicador

Porcentaje de cumplimiento ponderado de proyectos provenientes de los PMTU que hayan alcanzado la etapa de diseño y/o de ejecución al año t

Producto Estratégico

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.
 - Infraestructura para el transporte público de Santiago

Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte de personas y de carga.
 - Desarrollo de planes de transporte urbano en grandes ciudades y ciudades de tamaño medio

Fórmula del Indicador

(((((N° de proyectos provenientes de los PMTU que hayan alcanzado la etapa de diseño al año t)*0,5)+ ((N° de proyectos provenientes de los PMTU que hayan alcanzado la etapa de ejecución al año t)*0,5))/N° total de proyectos provenientes de los PMTU)*100

Unidad de Medida

%

2016	2017	2018	2019	Meta 2019	Logro
	13,54	0,00	18,77	14,66	100,00 %

Anexo 5 Compromisos de Gobierno 2018 - 2022

Estado de los compromisos

Compromiso	Estado
Programa: "renueva tu flota con eléctricos"	En Proceso
Biotren	En Proceso
Extensión Merval a La Calera	En Proceso
Ferrocarriles Región de La Araucanía	En Proceso
Ferrocarriles Región del Maule	En Proceso
Inauguración Rancagua Express	En Proceso
Metrotren a Batuco	En Proceso
PdL: Plataformas (Boletín N° 11934-15)	En Proceso
Incorporar 100 buses eléctricos al Transantiago	Terminado
Licitación de 47% del sistema de Transantiago	En Proceso
Licitación de nuevos servicios complementarios Transantiago	En Proceso
Metro, extensión de línea 2 hasta Hospital El Pino	En Proceso
Metro, extensión de línea 3 hasta Quilicura	En Proceso
Metro, extensión de línea 4 a Bajos de Mena	En Proceso
Metro, línea 0 (conexión con bicicletas)	En Proceso
Metro, línea 3	Terminado
Metro, línea 7 (Renca - Vitacura)	En Proceso
Metro, línea 8 (Los Leones - La Florida)	En Proceso
Metro, línea 9 (Santa Rosa)	En Proceso
Metrotren a Melipilla	En Proceso
Inicio de obras de Terminal 2 de Valparaíso	En Proceso
Corredor Alameda - Barrancas	En Proceso
Construcción Puerto de Gran Escala San Antonio	En Proceso
PdL: Aumentar multas por no dar asientos preferentes (Boletín N° 10464-15)	En Tramitación
Ley N° 21.103: Modifica la Ley de Tránsito, en lo Relativo a la Velocidad Máxima de Circulación en Zonas Urbanas (reducción de velocidad máxima urbana de 60 a 50 kph)	Terminado

Anexo 6 Evaluaciones

No aplica a este Servicio

Anexo 7 Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2019

Objetivos de Gestión

Objetivos de Gestión	N° Indicadores comprometidos	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida
Calidad de los Servicios	4	30,00%	30,00%
Gestión Eficaz	6	50,00%	50,00%
Eficiencia Institucional	3	20,00%	20,00%
Total		100,00%	100,00%

Detalles Compromisos

Nombre Indicador	COMPROMISO / META 2019	EFFECTIVO 2019	CUMPLIMIENTO	Ponderación comprometida 2019	Ponderación obtenida 2019
Calidad de los Servicios				30,00%	30,00%
Porcentaje de reclamos respondidos respecto de los reclamos recibidos en año t	Medir	87.00%	Cumple	5.00%	5.00%
Porcentaje de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento respecto al total de requerimientos ciudadanos recibidas en el año t	98%	99.00%	101.02%	15.00%	15.00%
Porcentaje de trámites digitalizados con registro de transacciones al año t respecto del total de trámites identificados en el Registro Nacional de Trámites del año t-1	33%	33.00%	100.00%	5.00%	5.00%
Tiempo promedio de trámites finalizados	Medir	13.00 días	Cumple	5.00%	5.00%
Gestión Eficaz				50,00%	50,00%
Cobertura de Fiscalización en el año t	Medir	12.00%	Cumple	5.00%	5.00%
Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001, al año t.	56%	57.00%	101.79%	5.00%	5.00%
Porcentaje de unidades / entidades fiscalizadas con hallazgos resueltos en año t	Medir	58.00%	Cumple	5.00%	5.00%

Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	96.80%	97.80%	101.03%	15.00%	15.00%
Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	93.60%	95.80%	102.35%	10.00%	10.00%
Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t	100%	100.00%	100.00%	10.00%	10.00%
Eficiencia Institucional				20,00%	20,00%
Porcentaje de ejecución de Gasto de subtítulos 22 y 29 en el año t, respecto del Presupuesto inicial de Gasto de subtítulos 22 y 29 año t	100%	110.00%	90.91%	5.00%	5.00%
Porcentaje de ejecución presupuestaria en el mes de diciembre del año t respecto a la ejecución del gasto total del año t	22%	20.00%	110.00%	5.00%	5.00%
Índice de eficiencia energética.	Medir	198.77 kWh/m2	Cumple	10.00%	10.00%

Anexo 8

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2018 - 2022

Cuadro 11 - Cumplimiento de Desempeño Colectivo años 2018 - 2019

N°	Año	Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Número de Metas Comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
1	2018	Gabinete Ministro(a), Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	11	3	97	8
2	2018	Gabinete Subsecretario y Auditoría Interna	10	4	100	8
3	2018	División de Normas y Operaciones	29	4	100	8
4	2018	Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	18	3	95	8
5	2018	Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	29	6	100	8
6	2018	División de Transporte Público Regional (DTPR)	49	5	100	8
7	2018	Programa Nacional de Fiscalización	173	4	100	8
8	2018	Coordinación de Desarrollo Logístico	13	5	100	8
9	2018	Coordinación de Usuarios	16	3	100	8
10	2018	Programa de Vialidad y Transporte Urbano, SECTRA - Coordinación de Planificación y Desarrollo	30	5	100	8
11	2018	Unidad Operativa de Control de Tránsito - Coordinación de Planificación y Desarrollo	45	4	100	8
12	2018	Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	17	5	100	8
13	2018	División Legal	19	4	100	8
14	2018	Coordinación de Personas	27	4	100	8
15	2018	División de Administración y Finanzas (DAF)	66	5	100	8
16	2018	División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	25	4	100	8
17	2018	Seremitt Región de Arica y Parinacota	7	5	100	8
18	2018	Seremitt Región de Tarapacá	8	5	100	8

19	2018	Seremitt Antofagasta	Región de	9	5	99	8
20	2018	Seremitt Atacama	Región de	8	5	98	8
21	2018	Seremitt Coquimbo	Región de	11	5	97	8
22	2018	Seremitt Valparaíso	Región de	20	5	98	8
23	2018	Seremitt Metropolitana	Región	69	5	100	8
24	2018	Seremitt Libertador O'Higgins	Región del Bernardo	8	5	93	8
25	2018	Seremitt	Región del Maule	11	5	96	8
26	2018	Seremitt	Región del Biobío	26	5	99	8
27	2018	Seremitt	Región de la Araucanía	11	5	100	8
28	2018	Seremitt	Región de Los Lagos	12	5	99	8
29	2018	Seremitt	Región de Los Ríos	10	5	100	8
30	2018	Seremitt	Región de Aysén	6	5	94	8
31	2018	Seremitt	Región de Magallanes y Antártica chilena	12	5	100	8
32	2019	Gabinete Auditoría y Prensa	Ministro, Ministerial y	12	3	98,85	8
33	2019	Gabinete y Auditoría Interna	Subsecretario(a)	11	4	98,79	8
34	2019	División de Operaciones	Normas y	30	4	100	8
35	2019	Centro de Certificación (3CV)	Control y Vehicular	18	3	91,57	8
36	2019	Directorio Público (DTPM)	de Transporte Metropolitano	33	4	95,83	8
37	2019	División Pública Regional (DTPR)	de Transporte	55	4	98,14	8
38	2019	Programa de Fiscalización	Nacional de	172	5	100	8
39	2019	Coordinación Logística	de Desarrollo	13	4	100	8
40	2019	Coordinación de Usuarios		17	4	100	8
41	2019	Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Sectra - Coordinación de Planificación y Desarrollo		24	4	100	8
42	2019	Unidad Operativa de Control de Tránsito - Coordinación de Planificación y Desarrollo		46	4	94,44	8

43	2019	Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	18	5	100	8
44	2019	División Legal	19	3	100	8
45	2019	Coordinación de Personas	29	4	99,76	8
46	2019	División de Administración y Finanzas (DAF)	67	5	100	8
47	2019	División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	25	3	100	8
48	2019	Seremitt Región de Arica y Parinacota	8	4	100	8
49	2019	Seremitt Región de Tarapacá	9	4	100	8
50	2019	Seremitt Región de Antofagasta	8	4	100	8
51	2019	Seremitt Región de Atacama	8	4	100	8
52	2019	Seremitt Región de Coquimbo	10	4	100	8
53	2019	Seremitt Región de Valparaíso	21	4	100	8
54	2019	Seremitt Región Metropolitana	69	5	98,52	8
55	2019	Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	9	4	90,12	8
56	2019	Seremitt Región del Maule	11	4	100	8
57	2019	Seremitt Regiones del Biobío - Ñuble	32	4	100	8
58	2019	Seremitt Región de la Araucanía	14	4	98,45	8
59	2019	Seremitt Región de Los Lagos	14	4	100	8
60	2019	Seremitt Región de Los Ríos	10	4	100	8
61	2019	Seremitt Región de Aysén	6	4	100	8
62	2019	Seremitt Región de Magallanes y Antártica chilena	12	4	99,08	8

Resumen

Monto a Pagar (pesos \$)

\$ 782

Monto promedio por persona (pesos \$)

\$ 959

% del gasto total en subtítulo 21

4 %

Anexo 9

Resultados en la Implementación de medidas de Género 2018 - 2022

Resultados

Resultados de la gestión 2018

N°	NOMBRE DE MEDIDA COMPROMETIDA (INDICADORES ACTIVIDADES TRANSVERSALES)	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN
		O SI	Y NO	
1	Diseño y/o actualización, cuando corresponda, de indicadores de desempeño que midan directamente inequidades, brechas y/o barreras de género.	1	X	Se actualizó el diagnóstico y se determinaron nuevas medidas, se centrarán por un lado en el acoso en el transporte debido a que durante el 2018 se finalizó el proceso de diagnóstico y recolección de propuestas; y por el otro, en la participación laboral femenina del rubro ya que a nivel nacional se están gestando varias actividades que potencian este lineamiento, desde la recolección de datos y las buenas prácticas laborales.

2 Medir indicador (es) diseñados en 2017 barreras de género.

Durante el año 2018 (al 30 de noviembre), se han controlado 545.430 pasajeros de Buses Transantiago, citando a 41.790 infractores. El 73,2% de las fiscalizaciones se realizó en horario valle día, seguido por un 17.7% en horario punta mañana, un 6% en horario punta tarde y un 2.8% en horario valle tarde.

2.1 Porcentaje de mujeres infraccionadas por X evasión del pasaje de bus

La cantidad total de mujeres infraccionadas por no pago tarifa (Transantiago) a noviembre del 2018 es de 13.764 mujeres, lo que equivales a un 32,9% del total de infractores en igual periodo, que corresponde a 41.790 infractores citados a los Juzgados de Policía Local.

Considerando que según datos de movilidad, las mujeres son las principales usuarias del transporte público en horario valle, y que es en este momento del día es donde se concentra el mayor número de fiscalizaciones, se podría argumentar que las mujeres efectivamente son menos evasoras que los hombres, e incluso el dato podría estar subestimado. Sin embargo, esta conclusión carece de significancia estadística.

Según lo comprometido en el indicador, el total de denuncias analizadas en el año 2018 con los datos 2017, corresponden al 95.19% (13121/13783), ya que no se consideraron los 662 casos que no fueron categorizados con género; de estos, el 46,88% fueron realizados por el género femenino. En este sentido, podemos afirmar que el género masculino es más activo a la hora de denunciar en temáticas de transporte a través de las oficinas presenciales y la página web. Sin embargo, al analizar las denuncias según tipo de denuncia, se pueden observar algunas brechas, dentro de las cuales destaca una de las categorías más importantes por su peso específico: "Calidad de servicio (conductor)", correspondiente al 33.65% del total, el 55.8% son realizadas por mujeres.

En la misma línea, la categoría "Documentación" muestra una brecha a favor del género masculino donde representan el 79.56% de un total de 1169 casos.

Al analizar los sub tipos de denuncia, se encontraron otras brechas interesantes a observar desde el enfoque de género ya que pueden tener una explicación en el sistema sexo-género. Dentro de las diferencias más importantes se encontraron:

Denuncias por subtipo de denuncia:
recorrido (trazado)

La base de datos incluye la categoría recorrido, por lo tanto, para el análisis se utilizará esta como sinónimo de trazado.

Del total de casos, el 47,81% corresponde al género femenino, mientras que el 52,19 % al masculino.

Denuncias por subtipo de denuncia:
frecuencia

Del total de casos, el 51.4% corresponde al género femenino, mientras que el 48.55% al masculino.

Denuncias por subtipo de denuncia:
seguridad

En aspectos de seguridad se seleccionaron todos los casos que hacían mención a la palabra seguridad, seguro o segura. En total se encontraron 630 registros de los

Según lo comprometido en el indicador, el total de denuncias analizadas en el año 2018 con los datos 2017, corresponden al 86.09% (520/604), ya que no se consideraron los 84 casos que no fueron categorizados con género; de estos, el 35% fueron realizados por el género femenino. En este sentido, podemos afirmar que el género masculino es más activo a la hora de reclamar en temáticas de transporte a través de las oficinas presenciales y la página web.

Para casi todos los tramos, el género masculino presenta mayor cantidad de reclamos, siendo entre los 30 y 39 años donde se observa una mayor diferencia. La única excepción es entre los 10-19 años que el género femenino presenta un caso más.

2.3 Análisis con enfoque de género de X las Reclamos.

Si bien el género masculino presenta mayores casos en todos los meses, la diferencia se acorta en el mes de mayo y agosto. Diciembre no se considera debido a que el corte de datos se realizó el 1 de dicho mes.

Según lo comprometido en el indicador, además se seleccionó una muestra aleatoria del 10% del total de los casos, excluyendo aquellos que no fueron asignados a ningún género. Es decir, de los 520 casos, se seleccionaron 52, de los cuales el 40.38% fueron mujeres y 59.62% hombres. Cabe destacar que debido a la baja cantidad de datos, no es posible extraer conclusiones significativamente estadísticas.

Luego de la lectura de los casos, no se identificó ningún patrón que hiciera alusión a problemas de género. Hombres y mujeres, presentaron reclamos por propósitos variados y similares entre ellos, siendo en ambos casos los partes por circular en vías exclusivas los más frecuentes.

De los reportes estadísticos se puede concluir que en transporte escolar existe una marcada división sexual del trabajo, ya que el rol de conducción es principalmente asignado a hombres, mientras que el rol de acompañante, el cual tiene una característica de "cuidado", se asocia principalmente a mujeres.

Se observó en todas las regiones que el rol de acompañante es un cargo feminizado, donde existe una amplia brecha entre la cantidad de hombres y mujeres en dicha labor.

Por otra parte, en la conducción del vehículo, ocurre el fenómeno contrario, siendo el género masculino el predominante tal como lo indican los siguientes promedios anuales:

Acompañantes

Hombres: 14%

Mujeres: 86%

Conducción

Hombres: 73%

Mujeres: 27%

3.1. Reportes estadísticos mensuales de 'Porcentaje de Mujeres Conductoras X y Acompañantes de Transporte Escolar' publicados en el sitio web institucional.

3 Datos desagregados por sexo en sistemas de información, estadísticas y/o estudios.

De acuerdo a las estadísticas recopiladas de las empresas del Sistema de Transporte Público de Santiago, en el año 2014, Transantiago contaba con un 1,5% de mujeres en labores de conducción. El crecimiento fue sostenido llegando en diciembre de 2018 a un 5,4%.

3.2. Reportes estadísticos respecto de mujeres y hombres en las labores de conducción en el Sistema de Transporte Público de Santiago X

Cabe destacar, que, a diciembre de 2018, mientras la cantidad de conductores ha disminuido, la cantidad de mujeres sigue incrementándose, llegando a un total de 965, manteniendo la tendencia al alza.

Es necesario seguir observando los datos de integración de conductoras considerando que el DTPM, ha anunciado que para la próxima licitación se exigirá una cuota mínima de contratación de mujeres y adicionalmente se exigirá la Norma Chilena de equidad de Género.

Se realizó una capacitación abierta a funcionarios y funcionarias de la Subsecretaría, cuyo objetivo fue explicar a los/as asistentes la relación entre los derechos humanos y la violencia contra las mujeres y niñas, sus principales conceptos, causas, alcances y manifestaciones. A esta actividad asistieron 23 personas.

4.1 Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del Servicio X

Además, se realizó una capacitación a 5 nuevas integrantes de la comisión de género cuyo objetivo fue conocer sobre elementos básicos del análisis del enfoque de género, que les permita cuestionar las medidas implementadas en el sector, para avanzar en equidad de género en el transporte.

En resumen, el efectivo del año 2017 fue de 64 personas, por lo tanto, el total acumulado al finalizar el 2019 es de 92 personas en nivel central.

5 Indicadores de desempeño[1] y actividades estratégicas[2] que midan inequidades, brechas y barreras de género

Se realizaron 4 actividades en las ciudades de Arica, Coquimbo, Los Lagos y Temuco, en todas ellas se invitó a instituciones públicas como carabineros y Sernameg, así como también a universidades, Sociedad Civil y gremios de transporte, reuniendo a un total de 71 personas.

Los principales problemas identificados son:

- Estos actos están normalizados y no se ve empatía en el entorno (testigos).
- Falta de sensibilización de la temática.
- Principal raíz del problema es la falta de educación.
- Actitud pasiva de la sociedad ante el acoso.
- Complicidad entre quienes cometen actos de acoso.
- Temor de las víctimas ante situaciones de acoso.
- Falta de educación sobre sus derechos.
- Problema cultural de machismo en la sociedad.
- Exceso de drogas y alcohol en la región como un factor de riesgo para la existencia de estos delitos.
- Normativa de transportes no es respetada.
- Problemas de infraestructura y locación de los paraderos.
- Registros audiovisuales en los paraderos sin consentimiento, de los cuales es difícil darse cuenta.
- Se ve diferencia en la frecuencia de las situaciones de acoso en las distintas rutas, pero destacan que es un hecho que ocurre igual, independiente del sector.
- Miradas morbosas y roces en micros muy llenas.
- Buses muy pequeño, asientos estrechos y poco mantenimiento. Se propicia el acoso en estas condiciones.
- Cuando las micros van más desocupadas, las personas que acosan se sientan al lado de la víctima. Se observa que las situaciones de acoso son más graves en estas condiciones. Y para los conductores es difícil actuar debido a las posibles represalias.
- Muchos pasajeros se sientan con las piernas abiertas invadiendo el espacio de otros. En ocasiones se da para roces o situaciones de acoso.
- Muchos niños y niñas circulan solas desde los 6 años, siendo más vulnerables a vivir estas situaciones.

5.2 Mesa de acoso X

Las actividades buscaron recopilar información a nivel local de diversas problemáticas que tuvieran algún impacto diferenciado (desde la percepción de las personas asistentes). A las mesas se convocó a organizaciones de la sociedad civil y juntas de vecinos.

En ambas reuniones se realizó una breve presentación de la Subsecretaria y la política de género, para luego pasar a un taller donde se recogieron las problemáticas:

5.3 Mesa Género, x transporte y ruralidad

- Mercado laboral: disconformidad con el trato que muchas veces es intimidante y grosero, faltando el respeto y discriminando a adulto/as mayores, migrantes y escolares. También existe maltrato para los casos de en los cuales la gente se traslada con bolsos o maletas (característica de la movilidad de las mujeres).
- Seguridad: existe un problema con el uso de drogas por parte de quienes realizan el rol de la conducción. En cuanto a la infraestructura (mezclándose con la dimensión siguiente), los asientos en mal estado y la antigüedad de los vehículos generan una mayor sensación de inseguridad.
- Por el lado de los pasajeros y pasajeras, el hecho de no ceder el asiento significa un riesgo para las personas que efectivamente lo necesitan.
- No respetan la velocidad.
- Movilidad e infraestructura:
 - Falta locomoción en hora punta, además de falta de fiscalización en el cumplimiento de horarios.
 - Buses muy pequeños para los traslados, especialmente en la mañana y tarde horario punta.
 - Sin paraderos ni conectividad de las localidades a Maule.
 - Donde no hay acercamiento hacia el Mall Plaza Maule para adulto/as mayores.

Durante el año 2018 se entregó el primer informe de análisis del estado del arte de la movilidad con enfoque de género y el plan de análisis de las encuestas Origen y destino de las ciudades de Santiago, Valparaíso y Concepción.

El informe final recogerá también la experiencia nacional e internacional de políticas públicas para este problema y cómo ha sido abordado desde las particularidades y generalidades de cada situación en cada país.

La importancia de este análisis puede verse reflejada en que actualmente existen enormes desafíos por enfrentar en cuanto a la desigualdad de las mujeres en el transporte urbano, lo cual consecuentemente es parte de la reproducción de los roles de género desde la esfera doméstica hacia la esfera pública del uso de transporte, aún poco abordada desde la institucionalidad pública.

El informe entrega información de seguridad referente al acoso callejero y de acceso y movilidad por los distintos patrones de viaje relacionados con el cuidado.

Finalmente, se destaca que, de las desigualdades de género, el análisis en profundidad se enmarca en el uso del tiempo, ya que desde ese principio es donde surgen las diferencias sustantivas en el uso del transporte urbano. Un ejemplo a destacar del informe preliminar son las diferencias en el uso de la bicicleta que van más allá de las mejoras de infraestructura vial ciclista y que apuntan a la libertad y autonomía.

5.4 Estudio de género X y movilidad

META EFECTIVO 2018

RESULTADOS FINALES INDICADOR DE GÉNERO	5	META	EFECTIVO 2018
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2018	5	NO	(N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2018/ N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2018) *100% =100%

N° TOTAL MEDIDAS NO
IMPLEMENTADAS 2018 0

Resultados de la gestión 2019

N°	NOMBRE DE MEDIDA CUMPLE COMPROMETIDA (INDICADORES ACTIVIDADES TRANSVERSALES)	O		RESUMEN RESULTADO IMPLEMENTACIÓN	DE	LA
		Y	SI NO			

La Subsecretaría de Transportes, es el ente regulador de los sistemas de transportes, teniendo dentro de sus funciones, entregar subsidios a las empresas, normar, planificar, fiscalizar, educar e informar respecto al sector; teniendo un impacto directo en la movilidad de las personas.

En los últimos años, la institución ha analizado los patrones de viajes de hombres y mujeres, encontrando diferencias en modos de viaje, horarios, propósitos, entre otros. Esto ha llevado a desarrollar la Política de Equidad de Género en transportes (2018), mediante la cual, se busca contribuir a disminuir y eliminar brechas, barreras e inequidades existentes entre los géneros en el sistema de transportes. A su vez, muchas de las diferencias que se han visualizado abordan puntos más allá de la movilidad, tales como la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia.

Debido a que la sociedad ha ido construyendo distintos roles para hombres y mujeres de manera clara y diferenciada; las necesidades y formas de desplazamiento también han ido respondiendo a estos patrones. Por lo tanto, los sistemas de transportes, deben mirar estas diferencias a la hora de ser planificados, de manera tal, de no acrecentar las desigualdades ya existentes entre hombres y mujeres. A su vez, tener esta mirada diferenciada, permitirá a la Subsecretaría de Transportes, propender a sistemas de transporte más justos, buscando formas de prevenir y en lo posible eliminar, inequidades, brechas y barreras.

Al revisar todos los productos estratégicos se encontró pertinencia de género en todos ellos, tal como se puede observar en el anexo N° 1, siendo el más relevante el producto VI Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte de personas y de carga.

Asumiendo que existen patrones de movilidad distintos por hombres y mujeres, debido al sistema sexo-género, se hace fundamental transversalizar el enfoque de género al interior de la Subsecretaría de Transportes, a través, de sus distintos planes, programas y políticas, particularmente de la Política Nacional de Transporte. Para avanzar en esta línea, es pertinente realizar

2 Medir indicador (es) diseñados en 2018.

La elaboración de la campaña planificada para el último trimestre del año 2019, comenzó en el marco de la Comisión Interna de Género, específicamente, la Subcomisión de Capacitaciones durante el mes de septiembre. La actividad pretendía culminar con el día de la no violencia el 25 de noviembre, y en su propuesta inicial, se contemplaron 8 piezas gráficas elaboradas por la Comisión Interna de Género (Ver anexo N° 1).

Sin embargo, debido a la contingencia nacional ocurrida en el mes de octubre, se debió replantear la propuesta inicial, pues las circunstancias obligaron a que las labores de la Subsecretaría de Transportes se abocaran, fundamentalmente, a reestablecer la red de movilidad, volviendo improcedente solicitar el tiempo y trabajo necesario a las personas de la Comisión que desarrollaban la campaña, ya que el proceso de formulación y validación demandaba recursos que ya no estaban disponibles.

Por otra parte, las comunicaciones internas de la institución se enfocaron principalmente en entregar información relacionada a la contingencia, seguridad de funcionarios y funcionarias, y apoyo a la red de transporte metropolitana, lo cual desestimaba la pertinencia de enviar una campaña, que además toca temas de igualdad, en los plazos planificados.

Es por estos motivos que se decidió traspasar la campaña propuesta en primera instancia, para el año 2020, para dar un contexto adecuado, con mayor alcance y tiempo de preparación. Sin embargo, a pesar de que se planteó la posibilidad de no realizar el compromiso, argumentando "fuerza mayor" (Ver anexo N° 2), el Servicio decidió desarrollar otra campaña, más breve, desde la Unidad de Género y no, desde la Comisión Interna de Género, lo cual permitió lograr los plazos comprometidos en el indicador disminuyendo los contenidos, pero no la calidad de la información entregada.

2.1 Campaña informativa sobre el enfoque de género y su aplicación X

Desarrollo

Esta campaña fue desarrollada por la Unidad de Género de la Coordinación de Usuarios, con apoyo de la Unidad de Comunicaciones Internas de la Coordinación de Personas.

Del Informe sobre participación laboral, desagregada por sexo de las empresas portuarias estatales, se destaca que un 27% de las personas que trabajan de forma permanente son hombres profesionales, seguido de un 20% de hombres con estudios técnicos, mientras que en los mismos grupos la representatividad de mujeres es de un 11% y 7% respectivamente.

2.2 Informe sobre participación laboral, desagregada por sexo de las empresas portuarias estatales X

De las 10 empresas portuarias estatales hay mayoritariamente contratación de hombres profesionales. Del total de personas (387), solo un 25% son mujeres.

Destaca Empresa Portuaria Coquimbo, con un 50% de mujeres en su dotación, seguido de las Empresas Portuarias de Arica y Austral, con 38% y 32%, respectivamente.

La empresa Portuaria Chacabuco, por su parte posee solo un 8% de mujeres en su dotación de un total de 34 personas.

El informe "Estadísticas sobre licencias de conducir por sexo" recoge datos entregados por el Servicio de Registro Civil e Identificación, los que, a su vez, fueron enviados por los distintos municipios del país a través de los Departamentos de Tránsito y Transporte Público Municipal, para ser ingresados al Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados.

La información a presentar, contempla un análisis descriptivo de brechas, respecto a las licencias de conducir tramitadas los años 2017 y 2018, en los cuales en primera instancia se observa la situación del último año de las variables poblacionales edad y región, además, de los tipos de licencia, todas ellas respecto a la variable sexo, para posteriormente hacer un comparativo respecto del año anterior.

La información recibida vía transparencia, muestra que a nivel nacional durante el año 2018 se tramitaron 1.519.505 licencias de conducir, sobre las cuales se observan notorias diferencias entre la cantidad entre hombres y mujeres, representando una brecha promedio entre del 56,9%.

El tipo de licencia donde se presenta la mayor cantidad de tramitaciones femeninas fue la clase B o licencia básica, con un 31,8% del total. Este dato es de principal interés a la hora de fomentar las licencias profesionales, ya que, esta licencia es un requisito fundamental para obtener las otras documentaciones, por lo tanto, el dato representa una primera aproximación a la capacidad que tiene el mercado en generar nuevas licencias profesionales femeninas. A su vez, se destaca que estos documentos concentran el 93,38% de tramitaciones femeninas.

Respecto a la tendencia entre al año 2017 y 2018, existe un aumento en la cantidad de tramitaciones para ambos sexos, aunque la tasa de crecimiento fue más lenta para mujeres que para los hombres, 11,42% (33.565 casos) y 22,5% (218.988 casos) respectivamente. A su vez, la participación de mujeres disminuyó respecto a los hombres en 1,65%, lo cual significó un aumento en la brecha de 3,29%.

Desde una visión amplia y general de los resultados expuestos en el apartado anterior es posible evidenciar que en las tres regiones de análisis de las EOD 2012, 2014 y 2015, son los hombres quienes en su desplazamiento emplean más tiempo y recorren mayor distancia en promedio que las mujeres.

Esto se relaciona con que, en su mayoría, los viajes realizados por hombres tienen como propósito la actividad laboral, en tanto que los viajes vinculados más a actividades relacionadas al sistema de cuidados, tales como buscar o dejar a alguien, buscar o dejar algo e ir de compras, son realizados más por mujeres que por hombres.

En las tres regiones en cuestión, es posible observar que para motivos de trabajo se recorren las mayores distancias y se emplea el mayor tiempo por viaje tanto para hombres como para mujeres, entendiendo que el trabajo remunerado es una de las principales actividades humanas.

En contraste, actividades relacionadas al trabajo no remunerado, requieren de viajes de menor tiempo y de menores distancias.

Las personas entre los 15 y los 59 años de edad, en las tres conurbaciones, son quienes emplean los mayores tiempos y recorren las mayores distancias promedio de viajes. Coincidentemente las personas en estos tramos de edad pertenecen a la población económicamente activa que se relaciona con los propósitos laborales de desplazamiento.

Asimismo, los tiempos promedio y la distancia promedio de viaje mayores, según el nivel de estudios de los encuestados, es realizado por quienes tienen una escolaridad Técnico-Profesional o Universitario-Normalista, esto para las tres conurbaciones revisadas. Esto puede asociarse a que personas con estos niveles de escolaridad se encuentren más vinculadas a actividades de trabajo remunerado que personas de otros niveles de estudio y por ende utilizan más tiempo al desplazarse y recorren mayores distancias.

2.5 Porcentaje de mujeres infraccionadas por X evasión del pasaje de bus

La cantidad total de mujeres infraccionadas por no pago de la tarifa de transporte público Metropolitano RED, al 30 de noviembre del 2019 es de 16.470 mujeres, lo que equivale a un 34.4% del total de infractores citados a los juzgados de la Policía Local.

De acuerdo a los datos entregados por las empresas, todas ellas cuentan con mujeres en labores de conducción, sin embargo, el porcentaje de participación de estas es disímil entre las distintas empresas, fluctuando entre un 1.4% aquella que menos participación femenina tiene y un 12% la que cuenta con más mujeres en labores de conducción profesional.

3.1 Reporte estadístico respecto de mujeres y hombres en las labores de X conducción en el Sistema de Transporte Público de Santiago

Es necesario seguir observando los datos de integración de conductoras considerando que el Directorio de Transporte Público Metropolitano de Santiago, ha anunciado que para la próxima licitación se exigirá una cuota mínima de contratación de mujeres y adicionalmente se exigirá la Norma Chilena de Equidad de género.

3 Datos desagregados por sexo en sistemas de información, estadísticas y/o estudios.

Se realizaron reportes mensuales respecto a la cantidad de hombre y mujeres que realizan la labor de conducción y acompañantes del servicio de transporte escolar. Esta información se puede observar en el link <http://usuarios.subtrans.gob.cl/estadisticas-transporte-escolar.html>

3.2 Reportes estadísticos mensuales de 'Porcentaje de Mujeres Conductoras X y Acompañantes de Transporte Escolar' publicados en el sitio web institucional

De los datos obtenidos se observa que, en promedio, durante el 2019, el 73.4% de las personas que realizan la labor de conducción son hombres. Caso inverso ocurre con las personas que realizan la labor de acompañamiento, siendo las mujeres el 87.02% del total. Estas diferencias reflejan la división sexual del trabajo, posicionando a los hombres en el rol con mayor importancia en el servicio, con el control del vehículo, y, a las mujeres en el rol de cuidado de los menores, replicando labores asociadas a la función reproductiva.

Para este indicador se comprometió aumentar de 64 a 85 personas capacitadas en materias de género al interior de la Subsecretaría de Transportes. Para esto, se realizó una capacitación el día 6 de agosto en el auditorio del Programa Nacional de Fiscalización, ubicado en Miraflores #178. A la actividad asistieron 25 personas, pasando de 64 a 89 personas, superando la meta comprometida.

Los contenidos presentados fueron los siguientes:

Módulo 1: Género

Historia de las problemáticas de las mujeres

Tendencias y cambios sociales

Conceptualización

Marco legal: Compromisos nacionales e internacionales

Pausa (15 min.)

Módulo 2: Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transportes

Accesibilidad y género en el transporte

Patrones de movilidad de género

El concepto de "movilidad del cuidado"

Seguridad y transporte

Participación

Módulo 3: La Subsecretaría de Transportes y el Género

Unidad de Género y Comisión de Género

Política de Equidad de Género en Transportes

Agenda

4.1 Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del Servicio X

4 Capacitación a funcionarias/os

4.2 Capacitaciones regionales en temas X de género

Se realizaron dos tipos de capacitaciones regionales, en las cuales se abordaron temas de género. Por un lado, las personas que realizan labores OIRS a nivel nacional hicieron la 5° versión del curso E-Learning “herramientas para el abordaje de la violencia contra las mujeres”, en el cual, se tocaron distintos aspectos de la violencia de género y violencia contra las mujeres, como, por ejemplo, el acoso sexual callejero, una de las expresiones de violencia más frecuentes en el transporte público. Con esta capacitación se esperaba que los ejecutivos y ejecutivas OIRS logran identificar y se sensibilizaran respecto a la violencia de género, para que puedan traspasar esos conocimientos y habilidades a sus lugares de trabajo, principalmente, en el marco del protocolo de atención a víctimas de violencia sexual callejera en el transporte.

El curso finalizó con éxito ya que todas las personas aprobaron y algunas entregaron comentarios positivos de su participación.

A su vez, se realizaron algunas capacitaciones a todos los funcionarios y funcionarias de las regiones de Lib. Gral. Bernardo O'Higgins (4 de julio), Antofagasta (18 de octubre) y Metropolitana (25 y 27 de noviembre). En ellas se abordaron temas de género y su relación con transporte, en el marco de la Política de Equidad de Género.

5 Indicadores de desempeño^[3] y actividades estratégicas^[4] que midan inequidades, brechas y barreras de género.

La necesidad de desarrollar un protocolo de denuncias por motivos de acoso, se origina a partir de las distintas actividades de participación ciudadana realizadas por la Unidad de Género de la Coordinación de Usuarios, entre los años 2016 y 2018, y, de las conclusiones de la Mesa intersectorial de Acoso Sexual en Espacios Públicos, dirigida por el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. En ambas instancias, se detectó la falta de un procedimiento claro para la atención de este tipo de denuncias, causando muchas veces victimización secundaria. Además, con la promulgación de la Ley N°21.153, sobre el delito de acoso sexual en espacios públicos o semi públicos, la inexistencia de protocolos ha sido considerada un nudo crítico para la correcta implementación de la legislación. A continuación, se relata el proceso mediante el cual se fue diseñando el protocolo.

El desarrollo del documento fue liderado por la Unidad de Género, quien propuso a la Comisión Interna de Género, conformar un subgrupo dentro de sus representantes para abordar exclusivamente los temas relacionados al acoso callejero. Una vez aprobada la propuesta, se creó la Subcomisión de Acoso Callejero, la cual fue compuesta por la División de Normas y Operaciones, División Legal, Directorio de Transporte Público Metropolitano y Coordinación de Usuarios.

En primer lugar, se discutió sobre la problemática en base al diagnóstico obtenido de las actividades ciudadanas, la bibliografía disponible y bases de datos de OIRS. Posteriormente se planteó la necesidad de definir qué situaciones abordaría el protocolo, ante lo cual, se definió que éste, deberá aplicarse ante distintas manifestaciones de violencia sexual contenidas en la legislación y, no solo al acoso sexual callejero; de esta forma, se incorpora también el concepto de abuso sexual. En consecuencia, el nombre final del documento propuesto es: Protocolo ante Denuncias por Violencia Sexual en el Transporte Público.

Además, se identificó que el tratamiento de las denuncias debe ser distinto dependiendo de la persona que realiza el acto de violencia, considerando por un

Se realizaron las 3 reuniones comprometidas, los días 5 de enero, 30 de abril y 27 de junio, en las cuales resumidamente, se abordaron las siguientes temáticas:

1° Reunión:

Cierre PMG 2018

PMG 2019 y otros compromisos

Seguimiento Agenda

Propuesta trabajo de la comisión:
Creación de subcomisiones

2° Reunión:

Subcomisión capacitaciones: Capacitar liderazgos y crear pack de capacitaciones en base a conceptos metodología y práctica.

Subcomisión interna: Levantar diagnóstico y difusión.

Subcomisión acoso callejero: plan de acción ante denuncias y medidas complementarias.

Subcomisión mercado laboral: levantamiento de datos, visibilización convenio SENCE y campaña comunicacional que potencie liderazgos femeninos.

3° Reunión:

Subcomisión de datos: creación de ficha de sistematización

Subcomisión acoso callejero: se realizó flujograma de denuncias y documento con recomendaciones para abordar las denuncias. Se discute también, sobre obligatoriedad de denunciar delitos por parte de los conductores, así como que mantengan su identificación a la vista. Además, se plantea la prohibición de inscribir conductores con delitos por como femicidio o violación y el desarrollo de campañas comunicacionales.

Agenda de género: reporte irá avanzando de forma paulatina hasta pasar a ser un proceso sistemático a informar en la plataforma de Control de Gestión.

5.2 Comisión Interna
de Género X
Subsecretaría de
Transportes

Durante los meses de enero a noviembre de 2019 se recibieron un total de 22.061 requerimientos a nivel nacional, de los cuales 96,35% corresponden a denuncias y 3,65% a reclamos, mostrando una diferencia sustancial de la cantidad de reclamos, entre el género femenino y masculino, donde el 64% son realizadas por hombres, mientras que en las denuncias no se observan mayores diferencias.

Al analizar la distribución de denuncias mensuales por género, se observan pequeñas diferencias entre hombres y mujeres, de las cuales las mayores brechas se registraron en los meses de septiembre y febrero, representando un 7.54% y 6.31% respectivamente. Además, los meses con mayor número de casos tanto para los hombres (10,79%) como para mujeres (11,79%) fue en el mes de abril.

Observando las denuncias por tramos etarios, se puede apreciar que las mujeres presentan un mayor número de casos respecto a ellas mismas y a los hombres, en las edades más jóvenes, alcanzando el 50% de los casos en el tramo entre 35-39 años, mientras que los hombres lo hacen en el tramo siguiente. Además, en los tres primeros grupos, los casos femeninos superan a los masculinos, desde el tramo 30-34 en adelante, los requerimientos de hombres son mayores a los de las mujeres.

A su vez, los datos muestran que la mayor cantidad de denuncias se concentran en la zona central del país, principalmente las regiones de Valparaíso, Metropolitana, Lib. Gral. Bernardo O'Higgins y Biobío. En las tres primeras se observan pequeñas brechas entre hombres y mujeres (2.02%, -0.36% y 2.3% respectivamente), sin embargo, la octava región presenta una diferencia de 13.94% en favor de los hombres. Por su parte, las regiones con mayor brecha de género, son Arica y Parinacota con 32,97% de casos superiores para el género masculino y Magallanes y la Antártica chilena con 22.41%, pero esta vez, en favor de las mujeres.

Respecto a las brechas identificadas por tipo de denuncia según género, es posible observar diferencias en la

RESULTADOS FINALES INDICADOR DE GÉNERO	DE	META EFECTIVO 2019	
		META	EFFECTIVO 2019
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2019	5	NO	(N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2019/ N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2019) *100% =100%
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2019	0		

[1] Cumple si logra el 95% de la meta propuesta

[2] Cumple si realiza el 100% de la actividad planificada con las características definidas en nota metodológica.

[3] Cumple si logra el 95% de la meta propuesta

[4] Cumple si realiza el 100% de la actividad planificada con las características definidas en nota metodológica.

Anexo 10

Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2019 / Leyes Promulgadas durante 2019

Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2019

Boletín

11934-15

Descripción

Pretende regular las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten con la finalidad de dar mayor seguridad y control para beneficio de los usuarios que los utilizan Seguridad

Objetivo

Regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten Seguridad

Fecha de Ingreso

2018-07-20

Estado de Tramitación

Segundo trámite constitucional

Beneficiarios Directos

Los usuarios que utilizan como transportes vehículos de alquiler o privados con mayor seguridad

Boletín

9252-15

Descripción

Crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290.

Objetivo

Crear un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito (CATI).

Fecha de Ingreso

2014-01-28

Estado de Tramitación

Segundo trámite constitucional

Beneficiarios Directos

Todos los usuarios del sistema de transportes y del uso de infraestructura vial, con control y fiscalización sistematizada y automatizada.

Boletín

13125-15

Descripción

Proyecto de ley sobre el Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera.

Objetivo

Crear un Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera

Fecha de Ingreso

2019-12-17

Estado de Tramitación

Primer trámite constitucional (Senado)

Beneficiarios Directos

El sector transporte de carga por carretera (camiones y tracto camiones)

Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2019

N° de ley

21137

Fecha de Promulgación

2019-01-24

Fecha de entrada en Vigencia

2019-02-06

Materia

Modifica el artículo 62 de la Ley N° 18.290, de Tránsito, con el fin de establecer que en las características técnica y pesos máximos permitidos se tenga presente la necesidad que los vehículos de los cuerpos de Bomberos del Cumplimiento de las Condiciones Técnicas, para que intervengan adecuada y oportunamente en el auxilio de incendios y otros siniestros.

N° de ley

21138

Fecha de Promulgación

2019-02-11

Fecha de entrada en Vigencia

2019-02-26

Materia

Modifica el decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, reservada hasta hoy para la industria nacional.

N° de ley

21147

Fecha de Promulgación

2019-02-20

Fecha de entrada en Vigencia

2019-03-01

Materia

Modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados.

N° de ley

21161

Fecha de Promulgación

2019-05-23

Fecha de entrada en Vigencia

2019-05-30

Materia

Modifica la Ley de Tránsito para precisar las autorizaciones requeridas para transportar desechos

N° de ley

21189

Fecha de Promulgación

2019-12-09

Fecha de entrada en Vigencia

2019-12-13

Materia

La presente ley busca, entre otros objetivos, ampliar desde el año 2022 al 2025, el plazo de entrega de subsidio para establecer rebajas de tarifas para estudiantes en zonas donde no existan concesiones de vías o condiciones de operación; y la de extender por un periodo de 3 años la facultad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de negociar directamente con los operadores de los servicios de transporte público en regiones sobre perímetro de exclusión, posibilitándose de esta forma obtener mejoras de calidad en el servicio o tarifarias en determinadas zonas geográficas.

N° de ley

Decreto Exento N°100, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2018-09-25

Fecha de entrada en Vigencia

2019-03-27

Materia

Modifica Decreto Supremo N° 80, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta el Transporte Privado Remunerado de Pasajeros

N° de ley

Decreto N°110, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2018-11-19

Fecha de entrada en Vigencia

2019-04-03

Materia

Modifica el Decreto Supremo N° 160, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en relación al formato de los C.H.I., deberán cumplir con el formato y con las características que defina mediante resolución el Ministerio y con la normativa vigente para la emisión de documentos con firma electrónica avanzada.

N° de ley

Decreto Exento N°124, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2018-12-31

Fecha de entrada en Vigencia

2019-04-29

Materia

Modifica Decreto Supremo N° 170, de 2016. Licencia de Conducir. Fija elementos de diseño y seguridad transitorios

N° de ley

Decreto N°30, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2017-04-12

Fecha de entrada en Vigencia

2019-05-17

Materia

Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad (IMIV) local derivados de proyectos de crecimiento urbano.

N° de ley

Decreto N°37, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2019-05-06

Fecha de entrada en Vigencia

2019-09-23

Materia

Establece obligación de Pintar o adherir en las Puertas y Techo de Vehículos de Carga que indica, las letras y dígitos de la placa patente única

N° de ley

Decreto Exento N°72, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de Promulgación

2019-08-02

Fecha de entrada en Vigencia

2019-12-10

Materia

Fija criterios especiales sobre dimensiones de los vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos

Anexo 11

Premios y Reconocimientos

No aplica a este Servicio