

Reporte Evaluación Ex Ante de Diseño 2023

Transporte Público Regional
SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES
Revisión de Diseño - Recomendado Favorablemente

I.- ANTECEDENTES

1. Descripción

Impulsar la movilidad de las personas mediante un transporte público moderno, seguro y accesible, tanto en las ciudades como en los sectores más apartados del país, con el fin de construir un país más inclusivo y justo para todos sus habitantes. El Programa Transporte Público Regional, nace con el imperativo de elevar el estándar de calidad de los servicios de transporte público existentes en regiones e impulsarlos donde se requieran, contribuyendo al desarrollo integral de las personas y sus comunidades. Los recursos de la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20.378), son fundamentales para el logro de los objetivos, puesto que permiten realizar inversiones concretas para avanzar en la modernización del transporte público regional. Mediante estos fondos, se implementan subsidios para: proveer de transporte a zonas aisladas del país, rebajar tarifas en el transporte público para adultos y estudiantes, implementar servicios de locomoción gratuita para escolares de sectores apartados, renovar buses y financiar nueva infraestructura vial.

II.- DISEÑO DEL PROGRAMA

1. Propósito

Garantizar sistemas de transportes accesibles, eficientes, seguros y sustentables, para contribuir a la integración territorial del país, el desarrollo social y económico y asegurar servicios con altos estándares, que mejoren la calidad de vida.

2. Componentes

Componente	Unidad de medida de Producción	Gasto estimado 2023 (Miles de \$ (2022))	Producción estimada 2023 (Unidad)	Gasto unitario estimado 2023 (Miles de \$ (2022))
Transporte Público en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes	Servicios	106.681.678	1.892	56.386
Servicios de Transporte Público con rebaja tarifaria	Servicios	168.071.932	9.537	17.623
Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.	Servicios	13.866.964	36	385.193

Evaluación Ex Ante de Diseño – Proceso de Formulación Presupuestaria 2023

Gasto Administrativo		4.854.050
Total		293.474.624
Porcentaje gasto administrativo		1,7%

3. Población

I. Descripción y cuantificación de la población potencial

Estime la población potencial, que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico y su unidad de medida.	12.711.857
Defina la unidad en que se medirá población potencial	personas
Explique la metodología de la estimación de la población potencial. Señale variables, criterios y fuentes de los datos	Corresponde a la población total de Chile excluyendo la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadísticas. La población potencial se considera como toda la población que puede acceder al transporte público subsidiado, y es equivalente a la población objetivo, dado que toda la población que presenta el “problema público”, que puede ser estar aislada por carencia de transporte y alejada de servicios, sea previamente definido en base a la Metodología de Evaluación de Aislamiento y por tanto corresponde también a la población que cumple con los criterios de focalización, es decir, aislamiento geográfico. Para el caso de las áreas reguladas, se considera el mismo criterio de población en donde corresponde a los posibles usuarios del transporte público mayor en zonas con servicios definidos por condiciones de operación y perímetros de exclusi

II. Criterios de focalización para determinar población objetivo

Variable	Criterio
Subsidio en Zonas Reguladas.	Las personas que utilizan transporte público en zonas geográficas distintas a las Provincias de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo
Subsidios a las Zonas No Reguladas.	Las personas que utilizan transporte público en zonas geográficas distintas a las Provincias de Santiago, y las comunas de Puente Alto y San Bernardo y distintas de las señaladas en zonas reguladas
Subsidio al Transporte Zonas Aisladas y Conectividad Rural.	Las personas que utilizan el transporte público en sectores geográficamente apartados o con dificultades de acceso para sus habitantes.
Subsidio al Transporte Escolar.	Estudiantes de zonas con problemas de conectividad que necesitan acceder a sus establecimientos educacionales

III. Población y gasto por beneficiario

Concepto	2023	2024	2025	2026
Población Objetivo	5.803.360	5.803.360	5.803.360	5.803.360
Población Beneficiaria	6.062.643	6.100.757	6.137.379	6.172.567
Cobertura (Beneficiaria/Potencial)	47,69%	47,99%	48,28%	48,56%
Cobertura (Beneficiaria/Objetivo)	104,47%	105,12%	105,76%	106,36%

4. Seguimiento (indicador de propósito y fórmula de cálculo)

Nombre del Indicador	Fórmula de Cálculo	2021 (Efectivo)	2022 (Estimado)	2023 (Estimado)
Porcentaje de recursos utilizados en los programas de subsidios para promover el transporte público en regiones del año t	$(\text{Recursos otorgados en los programas de subsidios para promover el transporte público en regiones del año t} / \text{Recursos totales del programa de subsidio del año t}) * 100$	92,70	92,70	92,70
Porcentaje de micros renovadas por vehículos nuevos durante el periodo t.	$(\text{Número de micros renovadas con vehículos nuevos en el periodo t} / \text{Número total de micros vigentes del parque automotriz del transporte público regional durante el periodo t}) * 100$	1,34	1,71	1,67

III.- EVALUACIÓN EX ANTE (OBSERVACIONES DIPRES)

Calificación final:		Recomendado Favorablemente
Pilar evaluado	Revisión	Cumple con mínimo del pilar
Comentario General	El Diseño del Programa supera los requisitos mínimos para lograr un diseño adecuado y consistente con el problema público identificado.No obstante, cabe señalar que en su implementación deberá asegurar la complementariedad con otro(s) Programas Públicos que abordan similar problema/población.	
Diagnóstico del problema	<ul style="list-style-type: none"> Debilidades en la vinculación de las causas con el problema: <ol style="list-style-type: none"> Escasa regulación y bajo estándar del Transporte Público Regional. Servicio no desarrolla la relación que tiene la causa con el problema, además de no contar con datos que lo respalden. Altas tarifas de transporte público en regiones, en comparación a la Región Metropolitana, dificulta el acceso al sistema. Servicio no desarrolla la relación que tiene la causa con el problema, además de no contar con datos que lo respalden. Debilidades en la vinculación de los efectos con el problema: <ol style="list-style-type: none"> Ausencia de Servicios de Transporte Público: No corresponde como efecto, pues se menciona previamente como causa. 	S
Población	<ul style="list-style-type: none"> Existen criterios de focalización asociados a formatos de pago del transporte público que benefician a estudiantes escolares y a habitantes en zonas geográficas aisladas, que los beneficia a través de una rebaja en la tarifa final del transporte. Esto no corresponde a un criterio de focalización para la utilización del transporte público, sino que apunta a un beneficio de subvención individual. Se entenderá que las variables de focalización son las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> -Zonas Reguladas -Zonas No Reguladas -Zonas aisladas y conectividad rural -Estudiantes escolares 	S
Objetivo y Seguimiento	<ul style="list-style-type: none"> Si bien, el propósito se enfoca en garantizar el acceso al transporte en regiones, cabe revisar la conveniencia de desagregar en más de un programa. 	S
Estrategia y Componentes	Sin observaciones relevantes	S
Uso de recursos	Sin observaciones relevantes	
Calificación diseño		RF

I: Insuficiente, S: Suficiente, RF: Recomendado Favorablemente, OT: Objetado Técnicamente.