



# Balance de Gestión Integral

AÑO 2023

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  | 10 |
| .3. Resultados de la Gestión año 2023   | 14 |
| .4. Desafíos para el período de Gobierno 2024   | 62 |
| .5. Anexos  | 82 |
| .Anexo 1: Recursos Humanos  | 83 |
| .Anexo 2: Compromisos de Gobierno 2023  | 92 |
| .Anexo 3: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo                                    | 93 |
| .Anexo 4: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2023                       | 94 |
| .Anexo 5: Información Estratégica, Financiera e Instrumentos de Gestión de la Institución | 96 |
| .Anexo 6: Estructura Organizacional y autoridades   | 98 |

# 1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del Ramo

## Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) tiene como misión institucional “Proponer, desarrollar y controlar la ejecución de políticas públicas en materias de transporte y telecomunicaciones, que permitan sentar las bases para un país conectado de forma inclusiva, equitativa y sustentable”. Para dar cumplimiento a la misma, se definieron los siguientes objetivos estratégicos del Ministerio para el período 2022 - 2026:

- a. Desarrollar sistemas de transporte público dignos: inclusivos, equitativos, eficientes, sustentables, seguros y que sean un aporte en mejorar la calidad de vida de todos y todas. Poner a las regiones de nuestro país en el centro de este desarrollo.
- b. Definir una política de “visión cero” en seguridad vial, con meta en reducir en un 50% las muertes y lesiones graves por siniestros viales al 2030.
- c. Fortalecer un sistema de movilidad activa con foco en peatones y ciclos.
- d. Planificar, desarrollar y optimizar el transporte ferroviario de pasajeros y carga en las macrozonas centro y sur.
- e. Optimizar el sistema logístico nacional, con foco en la infraestructura portuaria.
- f. Incluir el uso de nuevas tecnologías en los sistemas de transporte de la ciudad.
- g. Modernizar la regulación del sector de telecomunicaciones, definiendo internet como un servicio público, que permita un acceso igualitario para todos y todas
- h. Reducir la brecha digital, con foco en las personas y en sectores aislados, excluidos y vulnerables del país.

## PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS DURANTE EL 2023

### Subsecretaría de Telecomunicaciones

#### Brecha Digital Cero

Para el año 2023, el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones avanzará en los siguientes proyectos:

- **Adjudicación de proyectos de Última Milla:** Los proyectos de infraestructura de fibra óptica generan las rutas de infraestructura para llegar a la gran mayoría de las comunas del país, no obstante, requieren además la generación de proyectos complementarios orientados a servicios para usuarios finales. Así, se ha considerado el levantamiento de información de los Gobiernos Regionales sobre las necesidades de sus regiones en materia de telecomunicaciones, para realizar un diseño de solución conjunto, financiado por los mismos gobiernos. A la fecha se han realizado anteproyectos de Última Milla para todas las regiones, con distintos grados de avance. Los proyectos de Última Milla con mayor grado de avance corresponden a las regiones de Coquimbo, O'Higgins, Los Lagos, Aysén y Magallanes, los cuales serán concursados durante el año 2023, mientras que para las otras regiones se continuará avanzando en los distintos trámites administrativos que permitan contar con los respectivos concursos públicos durante el periodo 2023 - 2024.
- **Adjudicación de proyecto radios comunitarias:** En 2023 se adjudicará este proyecto que busca subsidiar equipamiento asociado a sistemas de transmisión para mejorar la operación de radios comunitarias ciudadanas, ya que se ha constatado que estas, en general, presentan dificultades para renovar equipamiento e infraestructura para una óptima transmisión que den cumplimiento a los fines informativos, comunitarios, sociales o culturales. En este sentido, el subsidio a otorgar posibilitará financiar todo o parte de los siguientes equipamientos que son requeridos para la prestación del servicio en cuestión, esto es, sistemas radiantes, cables, conectores, transmisores, micrófonos, procesadores de audio, respaldos de energía, computadores, entre otros.
- **Adjudicación de proyecto sistemas de transmisión para la televisión digital de canales regionales y locales comunitarios:** Durante el periodo se adjudicará este proyecto que busca financiar equipamiento asociado a sistemas de

transmisión que permitan apoyar en el proceso de migración analógico - digital de las transmisiones televisivas. Con la entrada en vigencia de Ley N° 20.750, que permite la introducción de la televisión digital terrestre, se hace necesario apoyar la migración analógica-digital con subsidios para el financiamiento de los sistemas de transmisión necesarios para la implementación de los servicios de radiodifusión televisiva digital a nivel nacional, debido al alto costo de adecuación de dichos sistemas, siendo esto una inversión inviable para muchos concesionarios de menor tamaño, los que requieren apoyo para continuar con su labor de pluralismo de medios.

- Adjudicación de proyecto ampliación de enlace satelital para Isla de Pascua: Durante el periodo se adjudicará este proyecto que busca proveer una oferta de servicios intermedios de telecomunicaciones que disponga de una mayor capacidad de transporte entre la Isla y Chile continental, posibilitando que operadores de telecomunicaciones puedan prestar servicios directamente a las personas con una calidad comparable a la del resto del país. La población de Isla de Pascua adolece de la brecha digital no por falta de oferta de servicios de telecomunicaciones, sino que por una calidad que no es suficiente para los actuales requerimientos de la comunidad, la cual se busca aumentar debido a la disponibilidad de capacidad de transmisión de las nuevas constelaciones satelitales.
- Adjudicación de proyecto Conectividad en Comunidades Indígenas: Durante el periodo se adjudicará una iniciativa tendiente a proveer de cobertura de servicio público de transmisión de datos con acceso a Internet a hogares y sus respectivas familias pertenecientes a Comunidades Indígenas del país registradas en CONADI, mediante la implementación de redes inalámbricas WISP (Wireless Internet Service Provider). Para efectos de evitar impactar en forma negativa el entorno donde se emplazan las comunidades indígenas a atender debido a la implementación del Proyecto, se consideró no instalar nuevas torres soportes de antenas y sistemas radiantes, sino que arrendar espacio en las que se encuentran autorizadas por esta Subsecretaría, para la instalación de los sistemas radiantes y equipos de radio asociados.
- Adjudicación proyecto última milla internet hogar: Durante el periodo de 2024 se adjudicará un proyecto que busca proveer de cobertura de servicio público de transmisión de datos con acceso Internet a hogares mediante la implementación de

redes de acceso fibra óptica al hogar (FTTH) en localidades urbanas y semiurbanas, así como mediante el despliegue de redes de acceso inalámbricas (WISP) para localidades de carácter rural, aprovechando la infraestructura óptica provista por los proyectos de infraestructura óptica ya subsidiados por el FDT.

- Adjudicación proyecto de solución de servicios de telecomunicaciones para zonas urbanas de baja penetración de internet (zonas rojas): Durante el periodo de 2024 se adjudicará un proyecto que busca atender estas zonas, mediante la implementación de redes de fibra óptica hogar (FTTH) o mediante el despliegue de redes inalámbricas (WISP). A pesar del avance en el uso de los servicios de telecomunicaciones, así como el avance en la adopción de las tecnologías de internet hogar (fijo) por parte de las familias del país, aún es posible observar comunas que, teniendo una población caracterizada como eminentemente urbana, no alcanzan los niveles medios de penetración de internet hogar. Por esto, se busca generar los subsidios requeridos para proveer de oferta de servicios de acceso a Internet domiciliario para estos sectores.

En términos de fiscalización del servicio, este año se continuará con: recepción de obras de las estaciones del proyecto 5G, fiscalización de los servicios adjudicados a través del Fondo de las Telecomunicaciones, fiscalización de servicios, contraprestaciones rurales y roaming automático nacional, fiscalización preventiva y ranking de calidad de servicios y gestión de fallas y emergencias.

## **Modernización de la Normativa**

Durante el año 2023 se destacan los siguientes hitos:

- Dictación y ejecución de normativa para disminuir los equipos robados: Continuar trabajando en normativa que permita bloquear definitivamente los equipos robados o hurtados, considerando que, una vez realizado el bloqueo, muchos equipos son adulterados para ser comercializados de forma ilícita. Para lograr lo mencionado, se debe trabajar con la industria y organismos internacionales de modo que la solución que se implemente sea efectiva.
- Diseño e implementación del equipo de respuesta ante incidentes de seguridad informática (o CSIRT, por sus siglas en inglés): Este equipo estará encargado de apoyar y monitorear la capacidad de respuesta y preparación de las

entidades reguladas, así como establecer recomendaciones para una mejor operación y protección de la red Internet. Junto con la futura Ley de Protección de Derechos Personales, constituirán el marco global de defensa de los ciudadanos, entidades y redes, ante el despliegue de Internet, la digitalización de los sistemas y aparición de nuevos servicios y aplicaciones.

- Elaboración del plan sectorial ante emergencias y desastres: Establecer las condiciones de operación y resiliencia de las redes de telecomunicaciones, así también los mecanismos de interacción y operación ante emergencias y/o desastres en el marco del Sistema Nacional para la Prevención, Mitigación y Atención a Desastres. De esta manera, tener pleno conocimiento del estado, potencialidades y fortalezas, grado de vulnerabilidad y falencias de los sistemas y redes de telecomunicaciones que participan en los eventos de emergencia y, así, servir de fuente de información para que, cada entidad o conjunto de ellas que planifiquen desplegar o reemplazar nuevas redes, puedan orientarse en el mejoramiento de sus coberturas y operación ante emergencias.
- Propuesta de norma para impedir importación de bloqueadores de GPS: Estos bloqueadores se emplean en los robos de vehículos, ya que inhibe su geolocalización. Por ahora, solo se aplicará a los bloqueadores de GPS, pero no se descartan otros tipos de bloqueadores, tal como de celulares e interceptadores de controles remotos.
- Bases y concurso público para 5G en banda 3500 MHz: Realizar concurso público para otorgar concesiones en dicha banda, posiblemente antes de junio 2023, disponiendo de 50 MHz.
- Actualización de la normativa Wi-Fi: Concentrar en una normativa lo relativo a Wi-Fi (actualmente en tres resoluciones), y evaluar la incorporación de la banda total o parcial de 6 GHz para uso outdoor. Esto permitirá mayores alternativas, especialmente para Internet Rural que proporcionan los Wireless Internet Service Provide (WISP).
- Definición de una política nacional de espectro de largo plazo: Incorporar las necesidades de las nuevas tecnologías, en particular se analizará el despeje de más bandas para 5G. Se analizará la conveniencia y la forma de despejar la banda 3650-3700 MHz, que actualmente está subutilizada por

algunos operadores de menor tamaño. Esta banda es parte de la banda mundialmente destinada a 5G.

- Proyecto de modificación al régimen concesional vigente: Se busca establecer un nuevo sistema que permita y facilite a los operadores interesados obtener de manera ágil, simple y eficiente las autorizaciones que requieran. Actualmente, se prestan los servicios por redes convergentes, por tanto, la obligación de disponer de títulos concesionales significa complejos mecanismos de tramitación para cada servicio. En este sentido, se busca modificar el marco regulatorio que disciplina la actividad de concesionarios relacionados a la prestación de servicios de telecomunicaciones desde la infraestructura hasta las aplicaciones que hagan uso de esta. En este sentido, equipos multidisciplinarios de Subtel dispondrán, durante el año 2023, de una nueva propuesta de modificación al régimen concesional.

### **Atención de Usuarios y Trabajo con la Comunidad**

- Atención y Resolución de Reclamos de Servicios de Telecomunicaciones: Durante 2023 y 2024, se continuará con las acciones destinadas a la recepción y tramitación de las reclamaciones presentadas por los usuarios de servicios de telecomunicaciones en conjunto con las actividades de difusión de los derechos de los usuarios en diferentes comunas del país, así como disponer de la información y documentación necesaria para que la Subsecretaría de Telecomunicaciones informe y difunda a la ciudadanía las actuales condiciones de mercado en cada uno de los servicios a contratar, de modo tal de que prime la transparencia, disminuyendo las asimetrías de información para que el usuario pueda comparar y elegir de los proveedores la mejor relación calidad-precio. Lo anterior permitirá reforzar la defensa a los usuarios de servicios de telecomunicaciones, optimizando los procesos de reclamos gestionados por la Subsecretaría y fiscalizando los de la industria, fomentando mejores prácticas comerciales; promoviendo la autodefensa de usuarios a través de mayor educación en derechos y servicios y monitoreo ciudadano de la calidad de los mismos. Finalmente, se deberá continuar impulsando la normativa para enfrentar robos y fraudes a los usuarios bajo la figura del SIM Swapping con la finalidad de establecer requisitos mínimos de verificación y procedimientos de seguridad aplicables con motivo de la entrega, reposición o activación de tarjetas sim por las concesionarias móviles a los usuarios titulares de la numeración respectiva de cada concesionario de servicio.

## Mesa de trabajo de Radios Comunitarias:

- Ampliación de las Mesas de Trabajo junto a Agrupaciones de Concesionarios de RCC, Segegob y la División de Organizaciones Sociales (DOS), a otros organismos: Con la finalidad de ampliar el debate y garantizar instancias de participación es que pretende incluir en las mesas de trabajo a otros organismos tales como AMARC, de carácter permanente y formal, con el objeto de abordar temáticas de interés, fijar compromisos y sus respectivos seguimientos.
- Definición de iniciativas de fomento a la Radiodifusión Comunitaria Ciudadana: Diversos organismos públicos están coordinando diversas iniciativas que contribuyen al fomento de la Radiodifusión Comunitaria Ciudadana, tales como:
  1. Proyecto "Fortalecimiento de los medios públicos y comunitarios en México y Chile", puesto en marcha por Segegob en conjunto con el equipo México del Servicio de Radiodifusión Pública.
  2. Modificación a las Bases Concursales del "Fondo de Fomento de Medios de Comunicación Social Regionales, Provinciales y Comunes", de SEGEGOB, las cuales reducirán las barreras de entradas en postulaciones.
  3. Segegob, en conjunto con la División de Organizaciones Sociales y SUBTEL, trabajan en la elaboración de un proyecto de ley que aborde los límites de publicidad establecidos en los artículos 13 y 17 de la Ley N° 20.433, con miras a ser ingresado en mediados del año 2023.
  4. El Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, mantiene en ejecución las siguientes iniciativas: Programa Puntos de Cultura Comunitaria y Programa Red Cultura.
  5. Levantar perfiles de oficios asociados a radios comunitarias: Subtel ha iniciado coordinaciones con Chile Valora para levantar perfiles de oficios asociados a radios comunitarias para formalizar y certificar. Dicho proceso se llevará a cabo en el transcurso del año 2023 y -posterior a su aprobación por parte de Chile Valora- requerirá de la conformación de comisiones técnicas para el levantamiento de perfiles, dentro de las cuales, se posibilitará la participación del peticionario y sus representantes.

## 2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes fue creada mediante el Decreto con Fuerza de Ley N° 88 del 12 de mayo de 1953, dependiendo en un primer momento del Ministerio de Economía y Comercio. A contar de julio de 1974, mediante D.L. N° 557, esta Subsecretaría pasa a formar parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

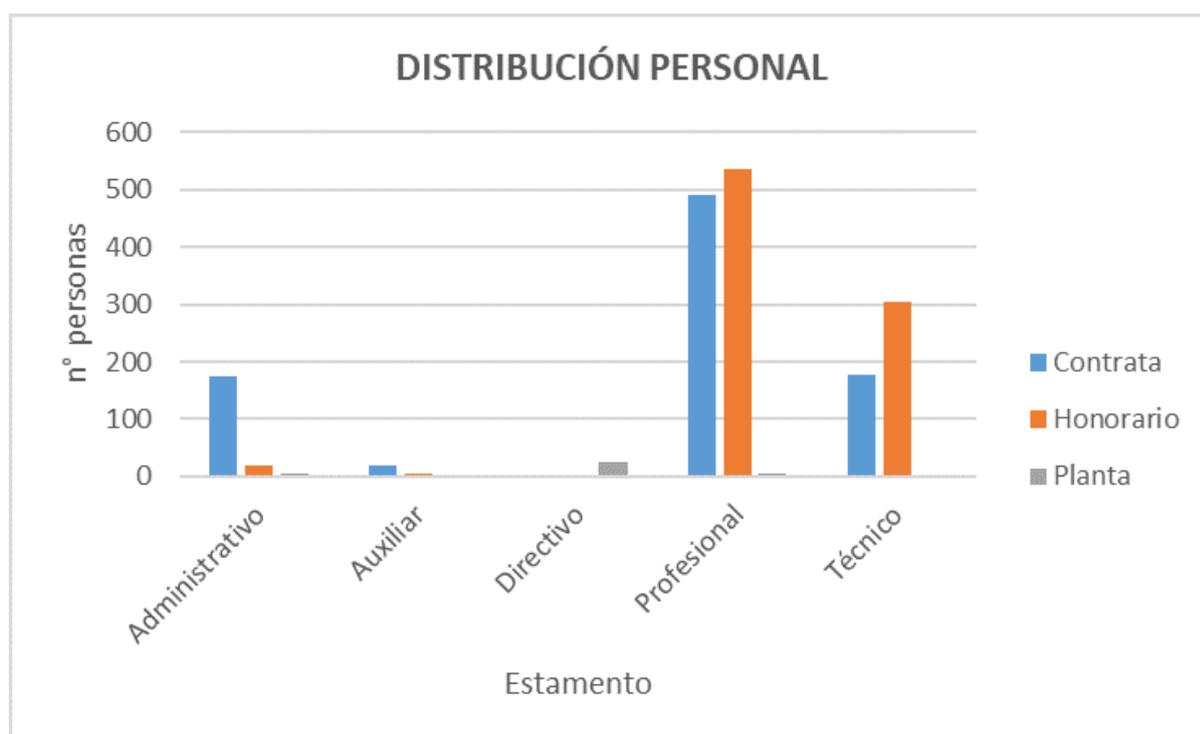
Su principal función apunta a promover el desarrollo de sistemas de transportes eficientes, seguros y sustentables, a través de la definición de políticas y normas y de control de su cumplimiento, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo económico y asegurar servicios de alta calidad a los usuarios y usuarias.

La misión institucional es planificar y desarrollar sistemas de transporte modernos, de calidad, eficientes, inclusivos, seguros, sustentables con el medio ambiente y con perspectiva de género, que contribuyan al desarrollo social, territorial y económico del país, impulsando la conectividad y la movilidad de las y los habitantes. Para lograr este cometido dentro de las definiciones estratégicas se establece que existen siete (7) objetivos estratégicos vinculados a siete pilares que son: planificación de la movilidad, desarrollo de transporte público, fomento de la movilidad activa, elaboración de normativa que permita la modernización del sector, fomento del transporte de bienes a través de una logística eficiente, desarrollo de un entorno vial seguro, e incorporación del de nuevas tecnologías para la implementación de un proceso de transformación digital.

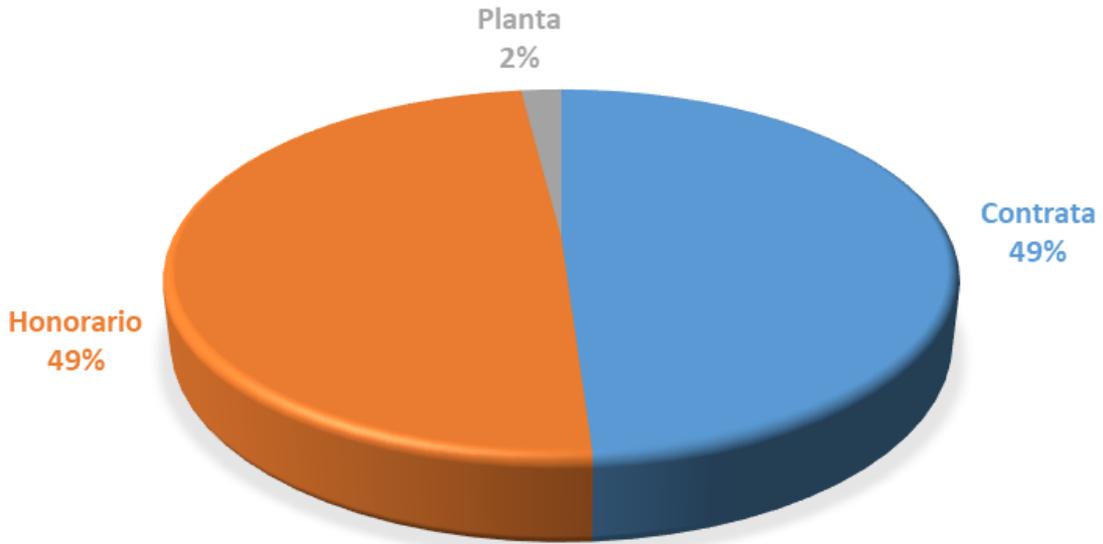
Los/as usuarios de la Subsecretaría de Transportes tienen perfiles diversos dependiendo del producto que se obtenga de la institución, que van desde usuarios/as de transporte público y transporte privado considerando todos sus modos a nivel nacional; también la Subsecretaría se relaciona con las empresas y gremios de transporte, principalmente regulando el sector, entre esto se encuentran fabricantes de vehículos, operadores de transporte mayor, transporte menor y todo quien tenga una vinculación con el sector; además, las redes territoriales permiten que la institución tenga fuerte coordinaciones con los Gobiernos Regionales, Municipalidades, y del Gobierno Central con Ministerio como Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Ministerio de Obras Públicas; otro usuario/a relevante es aquel que está asociado a los subsidios que entrega la institución. Sin embargo, durante estos últimos años se han realizado esfuerzo en mejorar la calidad de atención a las personas usuarias, que son los principales beneficiados con el trabajo que se desempeña dentro de la Subsecretaría de Transportes.

Para lograr los objetivos con mejores estándares de calidad para los usuarios/as, la Subsecretaría de Transportes se estructuró durante el 2023 en: la División de Normas y Operaciones; Directorio de Transporte Público Metropolitano; Unidad Operativa de Gestión de Tránsito y Sistemas Inteligentes de Transporte; Programa Nacional de Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); División de Transporte Público Regional; División del Programa de Desarrollo Logístico; y, Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA. Entre las áreas de apoyo se encuentran: la Coordinación de usuarios/as; División de Administración y Finanzas (DAF); la Coordinación de Personas; División Legal; División de Gestión, tecnología y procesos; y la Unidad de Auditoría Interna. Por otro lado, la desconcentración territorial se concreta en 16 Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones correspondientes a una por cada región.

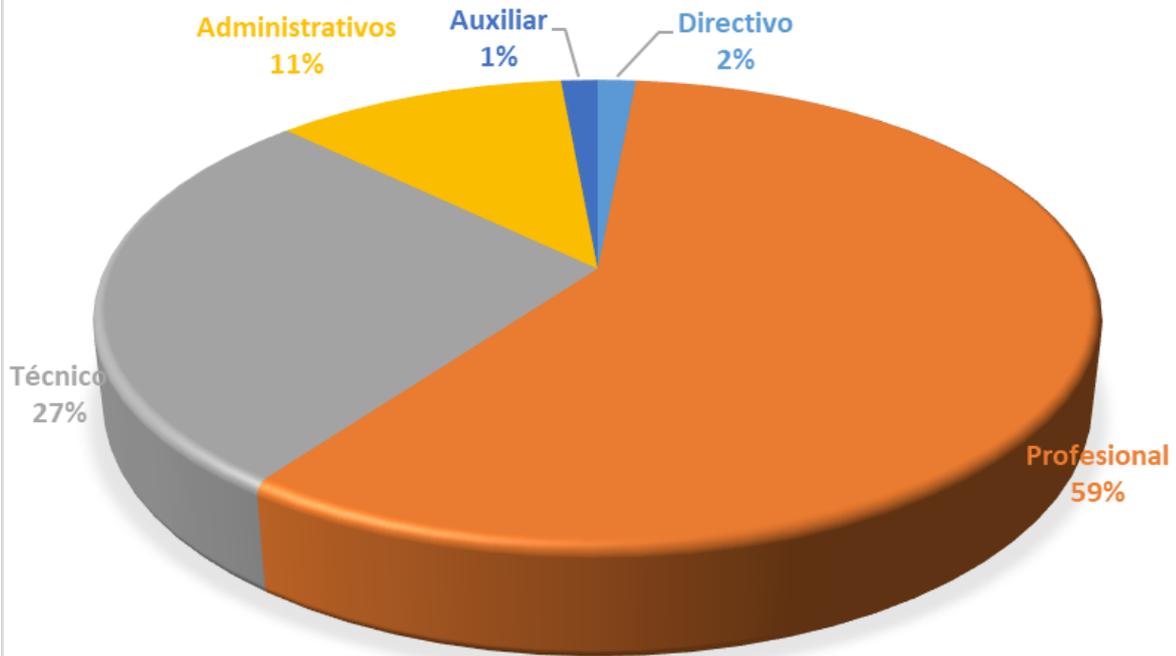
Con relación a lo anterior, el personal de la Subsecretaría de Transportes se distribuye de la siguiente manera:



### DISTRIBUCIÓN POR CALIDAD JURÍDICA



### DISTRIBUCIÓN POR ESTAMENTO



Fuente: Fuente propia

En términos presupuestarios para el año 2023 la Subsecretaría de Transporte representó el 95,82% del presupuesto total del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de este porcentaje, el 91,88% fue distribuido al Programa presupuestario 06 de Transporte Público Regional. De lo anterior, el Programa 06 destina el 98% de su presupuesto para los subsidios de transporte público para todas las regiones del país.

Durante el año 2023 uno de los ejes más significativos con relación al desarrollo del transporte público en el país se concretó en las iniciativas de innovación y tecnología. Por un lado, la implantación de 40 buses en la ciudad de Antofagasta con estándar RED, permite mejorar la calidad en la experiencia de todos/as los/as usuarios/as del transporte público, tal como el pago electrónico y el fomento de la electromovilidad. En sistema de transporte RED MOVILIDAD, se destaca la implementación que ha tenido el proyecto de pago electrónico “Código QR- Monto máximo mensual”, esta forma de permite a las personas acotar el gasto mensual de las personas usuarias del Sistema de Transporte Público Metropolitano que pagan tarifa adulta a través del pago con QR.

Por otro lado, se implementó en el Gran Concepción la Comisión Asesora Ministerial para la Infraestructura y Movilidad del Gran Concepción con el nombre de “Plan Más Movilidad del gran Concepción”. Esta Comisión surge como una solución que busca establecer una visión compartida del problema, generar un trabajo intersectorial, multidisciplinario e integrado de las reparticiones públicas para establecer planificación, gestión e inversión en infraestructura de movilidad y transporte público, a través de tres ámbitos: Gobernanza, Infraestructura y Transporte Público.

Finalmente, no se puede dejar de nombrar la inclusión de procesos de participación ciudadana que permiten estructurar un Plan de Mejoramiento de los estándares de calidad de los servicios de transporte público, tomando en consideración los mecanismos de participación ciudadana. La idea es instalar un modelo de la participación ciudadana que se focalice en mejorar la calidad de los servicios de transporte público que se entregan a las personas, mejorando así la movilidad en los territorios. Dentro de los proyectos más emblemáticos se encuentran “Creando REDES” y el proceso de licitación de transporte público mayor de Valparaíso.

La Subsecretaría de Transportes tiene para el 2024 diversos desafíos, además de seguir replicando los modelos exitosos de incorporación de tecnología e innovación en las distintas regiones del país, existen dos proyectos que continuarán su desarrollo, estos son el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) y la implementación de la Ley 21.553 que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten. Otro de los desafíos es cumplir con una mayor cantidad de kilómetros de ciclovías diseñados que permitan fomentar la movilidad activa en las ciudades del país.

# 3. Resultados de la Gestión año 2023

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

---

### 1. NUEVO ESTÁNDAR TRANSPORTE PÚBLICO EN SANTIAGO

#### 1.1 PROCESOS DE LICITACIÓN

IMPLEMENTACIÓN 2022 - 2023 “Red Avanzamos Contigo”.

Desde diciembre 2022 hasta mayo de 2023, se desarrolló la implementación de la licitación del 40% del sistema de buses, bajo el programa “Avanzamos Contigo”. La transformación del sistema trajo consigo la renovación de 1.640 buses, de los cuales 992 son eléctricos y 648 diésel EURO VI de bajas emisiones.

Esto permitió alcanzar que 2 de cada 3 buses del sistema sean de estándar Red, establecido como una vara más alta de calidad mediante los siguientes elementos: más sustentables, con acceso de piso bajo para dar accesibilidad universal, inclusión de aire acondicionado, puertos USB, Wi Fi a bordo, asientos desplegados, entre otras características. Esto permite que la experiencia de movilidad sea de mayor calidad y comodidad, de acuerdo con recomendaciones recolectadas en procesos de participación ciudadana.

LICITACIÓN USO DE VÍAS 2023.

El 20 de diciembre 2023 se dio inicio al proceso de licitación de vías 2023 con la publicación oficial del llamado. Este corresponde a 5 unidades de servicio, 121 recorridos y 2.100 buses, de los 1.200 serán de tecnología “cero emisiones”. Este recambio beneficiará a 20 comunas de la Región Metropolitana, y 13 de ellas contarán con al menos 40% de sus recorridos licitados. El alcance será de 3,5 millones de personas usuarias aproximadamente.

#### 1.2 NUEVAS CONECTIVIDADES.

EXTENSIÓN RED MOVILIDAD

Durante el año 2023 se realizaron una serie de extensiones de cobertura para dar mayor conectividad a la ciudadanía. Se creó el Servicio 555 que por primera vez conecta el Aeropuerto de Santiago

con una opción de transporte público integrado y nota 6,0 de evaluación usuaria promedio.

Este año se extendió la cobertura de Red Movilidad a dos nuevas comunas rurales: Padre Hurtado y Lampa. Con ello, Red Movilidad alcanza cobertura en 36 comunas de la Región Metropolitana. Se trata del servicio I35, utilizado por 32.000 vecinos de Padre Hurtado cada semana; y el servicio B13, que conecta a la localidad de Valle Grande en Lampa con la Línea 3 del Metro. También se creó el recorrido G37 en El Romeral, comunidad de San Bernardo localidad que llevaba 50 años sin acceso al transporte público.

En conjunto, estos nuevos servicios junto a otras extensiones han permitido que un 94% de las personas del Gran Santiago tengan un servicio Red a 300 metros o menos de sus hogares.

### **1.3 MEDIOS DE PAGO.**

#### **PAGOS DIGITALES.**

Uno de los pilares para mejorar el acceso al transporte público ha sido diversificar los medios de pago para validar en buses, metro y trenes del sistema integrado. En el año 2022 se realizó el lanzamiento del pago con código QR, y durante 2023 se ha consolidado como parte importante de las transacciones del sistema.

En 2023 se realizaron más de 59 millones de transacciones con código QR, alcanzando en diciembre la mayor cantidad de personas enroladas en el sistema con 688.938 usuarios activos. El sistema se encuentra en constante evaluación para su modernización y aumento de alcance.

#### **DALE QR! - MONTO MÁXIMO MENSUAL.**

Con la finalidad de aumentar el enrolamiento por pago digital, incentivar el pago de tarifa y también dar un beneficio a usuarios frecuentes, en septiembre 2023 comenzó la implementación del Monto Máximo Mensual (MMM) o “Dale QR”. Se trata de un nuevo límite tarifario para aquellos usuarios que realicen 47 validaciones mensuales en el sistema de transporte público integrado, tras las cuales viajan de forma gratuita en lo que resta del mes.

El beneficio es personal y aplica para las personas usuarias que prefieran utilizar como método de pago el código QR. Durante el primer mes de implementación 8.327 personas alcanzaron el MMM. En diciembre de 2023 esto aumentó 16.661 beneficiados. En marzo 2024 se alcanzaron 19.112 personas beneficiadas, quienes ahorraron \$8.247 en promedio.

## N° beneficiados/as código QR

| Año                | Mes        | N°beneficiados/as |
|--------------------|------------|-------------------|
| 2023               | septiembre | 8327              |
| 2023               | octubre    | 15592             |
| 2023               | noviembre  | 19135             |
| 2023               | diciembre  | 16661             |
| 2024               | enero      | 18505             |
| 2024               | febrero    | 12020             |
| 2024               | marzo      | 19112             |
| Total beneficiados |            | 109352            |

Fuente: Fuente propia

### PLAN ANTIEVASIÓN.

Con la implementación del Plan Antievasión conseguimos disminuir en 6 puntos porcentuales el índice de evasión, cerrando el segundo semestre del año 2023 con 39%. Esto fue resultado del aumento de los controles y zonas pagas. En el periodo, se realizaron 286.021 controles, 123% más que en el 2022, y se incrementó el número de zonas pagas en un 54% (184 a 283). Asimismo, se inició una campaña comunicacional informando sobre las sanciones del no pago de tarifa o mal uso de beneficios.

## 2. NUEVO ESTÁNDAR DE TRANSPORTE PÚBLICO EN REGIONES

Durante el año 2023 se ejecutaron más de 369 mil millones de pesos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el transporte público en regiones. Con estos recursos se pudieron implementar servicios en sus distintos modos de transporte tanto terrestres como de otros modos, renovaciones de flota, proyectos de infraestructura, entre otros subsidios. Sobre esto mismo, durante el 2023 se innovó diseñando y desarrollando un nuevo estándar transporte público en regiones, trabajo que fue encabezado por la División de Transporte Público regional; fue así como, en un hito histórico, la electromovilidad llegó a regiones con el inicio de la operación del primer servicio de buses eléctricos en la ciudad de Antofagasta compuesto por una flota de 40 máquinas estándar RED, que disponen de aire acondicionado, wifi, accesibilidad universal y cargadores USB, en paralelo, se adjudicaron servicios eléctricos en Coquimbo y Valparaíso, además de conseguir financiamiento con los Gobiernos Regionales (GORES) para disponer de transporte mayor eléctrico en Calama, Coyhaique y Punta Arenas.

Junto a lo anterior, durante 2023 se renovaron, en un trabajo conjunto a los GORES, 649 buses y 787 taxis colectivos antiguos mediante un subsidio cercano a los \$22 mil 600 millones, esta renovación fue por vehículos más modernos y seguros para todas las personas.

Por su parte, Chillán- Chillán Viejo se transformó con éxito en la primera ciudad de regiones en disponer de recaudo electrónico en su sistema de buses. Además, se abrieron licitaciones para implementar este sistema de pago en Temuco - Padre Las Casas y Punta Arenas.

En el marco del Programa de Fortalecimiento para el Transporte Público, durante 2023 se implementaron cuatro servicios de buses en las comunas de Quilpué y Villa Alemana, a cargo de una nueva empresa, tras la cancelación del anterior operador.

Red Regional fue lanzada en el Gran Valparaíso, Gran Concepción y Arica. La app opera en 6.184 buses y está presente en 17 ciudades, con más de 300 mil personas que la utilizan para planificar y ahorrar tiempo en sus viajes.

En la Región del Biobío se implementó un perímetro de exclusión en las comunas del Gran Concepción: Penco, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Hualpén, San Pedro de la Paz y Talcahuano, que permitirá mejorar de forma paulatina las condiciones de los servicios de transporte público.

### **3. PUERTOS Y LOGÍSTICAS**

#### **3.1 LOGÍSTICA**

Tren Valparaíso - Santiago.

Esta iniciativa que se realiza en conjunto con la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la Dirección de Concesiones del Ministerio de Transportes, avanzó en la elaboración de los términos de referencias para materializar la licitación del Estudio Integral de la iniciativa. Esto permitió que con fecha 17 de agosto 2023 se hiciera el llamado a licitación del Estudio Integral, cumpliendo con los plazos que se habían acordado entre los distintos intervinientes del proyecto.

Tren Alameda - Melipilla.

Se realizó una revisión completa del proyecto, que se inició en abril de 2021, lo que significó una nueva fecha de término para junio del 2029, con un desplazamiento de 98 meses. Esto, porque hubo nudos que estaban atrasando el desarrollo de las licitaciones.

La planificación actualizada, refleja un cambio en la estrategia de licitación del proyecto, es decir, se planifica y controla la liberación de restricciones como son la gestión de expropiaciones, cambios de servicio y arqueología de los activos puntuales del proyecto, para luego dar curso a la ejecución de las obras según la secuencia de liberación. La actualización de los estados de avance de la liberación de estas restricciones, además de la identificación de nuevas restricciones como el requerimiento de ejecutar rescates arqueológicos en el tramo

soterrado del proyecto, permitió revisar la estrategia de licitación y ejecución de las obras del proyecto, la que incorpora una mirada de sectorización geográfica, denominada tramificación.

La ruta crítica queda definida por la ejecución del soterramiento de la llegada a la Alameda, el que se vio impactado en el inicio de sus obras por los requerimientos de rescates arqueológicos no contemplados en la modelación original.

Tren Santiago Batuco.

Para este proyecto, durante el 2023 se hizo el llamado a las siguientes licitaciones:

- Construcción de Obras Ferroviarias y Obras Complementarias Tramo Mapocho - Batuco para el Proyecto Tren Santiago - Batuco.
- Construcción de Obras Menores Proyectos Tren Alameda Melipilla y Tren Santiago Batuco.

### **3.2 HIDRÓGENO VERDE.**

Se ejecutó un convenio de colaboración entre los Ministerio de Energía y el Programa de Desarrollo Logístico, dependiente de la Subsecretaría de Transportes. A través del convenio se ejecutaron cuatro estudios: Ferrocarril e Hidrógeno Verde (H2V), Proyecciones y Alternativas Colaborativas en la Región Metropolitana y en la Región de Valparaíso; Apoyo al Proceso de Definición de un Llamado Concursal para Implementación de un Proyecto Piloto de Camión de Hidrógeno en Chile; Análisis Normativo Respecto del uso del Hidrógeno Verde como Vector Energético en Trenes y Camiones en Chile; y Análisis del parque vehicular frente a política de uso de etanol en gasolina.

### **3.3 PLATAFORMA DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL**

Marcha Blanca y Masificación de Plataformas de Transformación Digital.

Actualmente está en desarrollo la plataforma de la Ventanilla Única Marítima (VUMAR), la que entró en fase de prueba con la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente.

## **4. SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL**

### **4.1 PROGRAMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS (PAV)**

Mediante el Decreto Exento n°640 del 15 de mayo del 2023, la Subsecretaría de Transportes suscribió con la Subsecretaría de Prevención del Delito un convenio de colaboración con el objetivo de que ambos organismos públicos, diseñen, desarrollen y participen conjuntamente en políticas e iniciativas de asistencia victimológica. Durante el año 2023 se trabajó junto con el Programa de Atención a Víctimas (PAV), en el diseño de un protocolo de intervención a víctimas de lesiones graves, gravísimas y de muertes por conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol o de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, en el marco del “Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, de los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que contiene el texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito”, así como cuasidelitos de homicidios en contexto de accidentabilidad vial, exceptuando los casos de exposición imprudente al daño de víctimas. En particular, por medio de este instrumento, el PAV podrá brindar atención psicosocial y jurídica a las personas víctimas de delitos acaecidos con ocasión de siniestros de tránsito, derivadas desde CONASET como víctimas directas o indirectas, hacia sus centros de atención en todas las regiones del país. Este convenio contempla, también, la capacitación a los funcionarios/as y profesionales de ambas instituciones respecto de las temáticas desarrolladas. El protocolo antes mencionado, fue probado por el Programa de Atención a Víctimas (PAV), pero se encuentra pendiente que comience de manera formal su funcionamiento en los Centros de Apoyo a Víctimas en todo Chile.

### **4.2 LICENCIA DIGITAL**

Durante el año 2023 se continuó el desarrollo informático de la plataforma, se mantuvo el trabajo colaborativo entre las instituciones relacionadas -Carabineros de Chile, Registro Civil e Identificación, División de Gobierno Digital, Municipalidades- y CONASET y se continuó con el plan de charlas a las Direcciones de Tránsito para preparar a los funcionarios/as Municipales con respecto al uso del SGL y las características del proyecto.

El Sistema de Gestión de Licencias (SGL), generará un único canal de interoperación con Registro Civil e Identificación y los Municipios, con el fin de que la información sea almacenada correctamente en el Registro Nacional de Conductores, manteniéndolo siempre actualizado. De cara a la ciudadanía, se creará una Licencia de Conductor Digital, que facilitará la acreditación como conductor(a) ante cualquier institución.

### **4.3 GUÍA PARA CICLISTAS EN CHILE**

La Guía para Ciclistas en Chile fue lanzada el año 2023, y entrega toda la información necesaria para una conducción segura de ciclos: desde recomendaciones básicas hasta aspectos normativos, con el fin de que las personas se puedan movilizar y convivir de forma segura. Este proyecto considera una guía para niñas, niños y adolescentes, con el fin de acercarles al correcto uso de este medio de transporte y también un desplegable de bolsillo los que son repartidos en actividades oficiales de CONASET. Todo el material señalado anteriormente se encuentra disponible en el sitio web: [https:// mejoresconductores.conaset.cl](https://mejoresconductores.conaset.cl) y es difundido a través de las redes sociales de CONASET.

### **4.4 PLAN MOTO**

Es importante seguir mejorando los estándares de seguridad en todos los modos de transportes, por eso es que debido al alza del parque de motocicletas junto al aumento de la siniestralidad y fatalidad de este tipo de vehículo, se evaluó el plan anterior para desarrollar un nuevo plan con miras a los desafíos en torno al uso de la motocicleta, tales como: mayores exigencias a modelos nuevos, acreditación de calidad de casco, subclasificación de la licencia clase C, nuevo examen práctico, entre otros. Este nuevo plan contó en su elaboración con la participación ciudadana y expertos en la materia y se publicará durante el 2024.

### **4.5 REGLAMENTO DE METODOLOGÍA PARA INSTALACIÓN DE CÁMARAS PARA EL CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES.**

En octubre 2023 ingresó a la Contraloría General de la República el reglamento de metodología para instalación de cámaras para el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Durante el año 2023 la Subsecretaría se focalizó en generar una metodología de público conocimiento para la ubicación de los dispositivos de fiscalización que ayudarán a prevenir más muertes y lesionados(as) graves en el tránsito, al ubicar los lugares de alta siniestralidad.

### **4.6 SISTEMA DE INFORMACIÓN DE DATOS INTEGRADO COMPLETO Y PRECISO**

En el 2023 se realizó a nivel nacional el piloto que busca modernizar las plataformas y bases de datos relacionadas con siniestros de tránsito, a través de la actualización y mejora de sus plataformas tecnológicas y procesos existentes para esta recolección y la publicación de un mapa público de siniestros, los resultados de este se esperan visualizar durante el 2024. Los resultados han permitido la

implementación y análisis de políticas públicas que utilicen estos datos, a partir de que se cuenta con un entendimiento parcial del problema ante la falta de información disponible.

#### **4.7 MANUAL DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO**

Durante el 2023 se trabajó en la incorporación de mejoras que se han levantado mediante diversas mesas de trabajo, tanto con personas e instituciones internas como externas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en las cuales se buscó cambiar, agregar y mejorar distintos contenidos de todos los capítulos del referido manual, de forma integral. Esta actualización se encuentra en proceso de revisión por parte de Contraloría General de la República.

#### **4.8 PROYECTO DE ENTORNOS ESCOLARES.**

Durante 2023 se implementaron una serie de intervenciones en la Región Metropolitana a través de la metodología de iRAP star rating for schools, la que busca medir la seguridad de un entorno específico para proponer mejoras a través de la implementación de medidas de bajo costo de infraestructura y gestión. Adicional a esto, CONASET ha incorporado estrategias de urbanismo táctico para visibilizar la infancia e incrementar el respeto por todos los usuarios/as y así tener desplazamientos más seguros.

### **5. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LA MOVILIDAD URBANA**

#### **5.1 MOVILIDAD ACTIVA**

Durante el 2023, se inició el desarrollo de cinco planes de ciclovías para seis comunas del país, mientras que se encuentran dos planes más en desarrollo para tres comunas. Junto a esto, se licitaron once planes de movilidad sustentable a lo largo del territorio nacional, incluyendo Rapa Nui, donde dos de ellos comenzaron su desarrollo en 2023; además de cinco estudios para el diseño de proyectos cicloviales que permitirán desarrollar 150 kilómetros de ciclovías para ser ejecutados.

Por otra parte, la modificación realizada al Decreto supremo N°102 que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías permitirá mejorar y agilizar las gestiones para la revisión y aprobación de los proyectos de ciclovías por parte de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones. Con el fin de nivelar y actualizar conocimientos en línea a la modificación, se llevaron a cabo cinco capacitaciones, con la participación de más de 300 funcionarios a nivel nacional. Además, se lanzó una plataforma de ingreso digital, y un sitio web<sup>[1]</sup> con herramientas de apoyo para la formulación de proyectos cicloviales.

## **5.2 ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Durante este período, el esfuerzo se ha focalizó en fortalecer y consolidar la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible como eje fundamental en la planificación de mediano y largo plazo, intentando ampliar el impacto territorial de nuestras iniciativas, llegando a zonas rezagadas y excluidas con proyectos definidos y trabajados a nivel regional.

## **5.3 DIAGNÓSTICO DE LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD**

Para poder planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. En este sentido, durante este período se cuenta con los resultados de la encuesta origen destino de movilidad en las ciudades de Talca-Maule, Chillán-Chillán Viejo, Los Ángeles y Purránque, mientras que se ha continuado con el desarrollo de las encuestas origen destino de movilidad en las ciudades de Arica y Ovalle.

## **5.4 PLANIFICACIÓN CON FOCO EN TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD ACTIVA**

Antes de detallar las diversas iniciativas desarrolladas durante 2023 y, en concordancia con la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible, los estudios de SECTRA tienen una clara orientación hacia el transporte público y movilidad activa, donde sobre el 45% del presupuesto se invirtió en las iniciativas de este tipo.

En materia de planificación y movilidad urbana, los Planes Maestros de Transporte Urbano (PMTU) son la herramienta clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Al respecto, el último PMTU actualizado fue en la ciudad de Punta Arenas. Además, se encuentran en desarrollo los PMTU de Linares y del Gran Concepción.

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, se dio

inicio a dos estudios de transporte público masivo en las ciudades de Antofagasta y Quilpué-Villa Alemana, además se licitó el estudio para contar con un Teleférico en Viña del Mar, mientras que se encuentra en desarrollo el estudio de Teleférico en Talcahuano.

Por último, finalizaron cinco estudios relacionados con proyectos viales que mejorarán la conectividad, disminuyendo brechas territoriales y entregando facilidades explícitas para usuarios de transporte público, peatones y ciclistas en 6 ciudades del país: Coquimbo, Gran Valparaíso, Gran Santiago, Curicó, Melinka y Puerto Cisnes.

## **5.5 PLAN DE CORREDORES DEL GRAN CONCEPCIÓN**

El plan ha logrado generar una visión conceptual compartida de los principales problemas de movilidad existentes en el Gran Concepción, generando un trabajo intersectorial, multidisciplinario e integrado, que permita la consolidación de una cartera de 24 proyectos, con una inversión estimada de MM\$2.263.138, a ejecutarse en el corto, mediano y largo plazo.

Entre los logros se destacan la Construcción de Terceras Pistas en la Ruta 160, el diseño de la Conexión del Puente Industrial con el Sector de Boca Sur, la licitación para diseño y ejecución de la Ruta Pie de Monte, la obtención de Recomendación Favorable para la ejecución del Electrocorredor en la Ruta 160, y la Implementación del Perímetro de Exclusión de Transporte Público del Gran Concepción.

## **5.6 GESTION DE TRÁNSITO**

Durante el 2023, SIT-UOCT continuó con las sinergias construidas desde el trabajo colaborativo territorial, al integrar nuevas comunas, sobre todo en localidades que se encuentran fuera de las principales conurbaciones, como también aquellos sectores que estaban pendientes, mejorando sosteniblemente la calidad de vida de quienes residen y se mueven por la zona.

De esta manera, a nivel nacional hubo un incremento de un 11% en el número de comunas integradas a los centros de control en comparación con el año 2022, aumentando la cobertura de UOCT al concretar importantes acuerdos en materia de gestión de tránsito. En esta línea se destaca la interconexión de Calama en la región de Antofagasta; Illapel en la región de Coquimbo; Los Andes, Catemu y San Felipe en la región de Valparaíso; Calera de Tango en la Región Metropolitana; Peumo, Requínoa, Chépica, Graneros, Placilla y San Francisco de Mostazal en la región de O'Higgins; y Ancud en la región de Los Lagos.

## **6. MODERNIZACIÓN Y NORMATIVA**

### **6.1 REGLAMENTACIÓN**

En materia regulatoria y de acuerdo a lo que mandata la Ley N° 21.539, promulgada y publicada en febrero del 2023, referida a la circulación de vehículos sin patente, se avanzó en la elaboración de dos reglamentos. Por un lado, el D.S N°61/2023, que establece el procedimiento de la entrega de patentes provisorias por parte de los municipios; y, el D.S N°107/2023, que establece el procedimiento para que los vehículos pesados que sólo puedan desplazarse por sus propios medios, puedan transitar sin placa patente única por las vías públicas, siempre y cuando lo hagan para efectos de traslados a dependencias del comercializador, ambos en trámite en la Contraloría General de la República. Se destaca que la ley referida a la circulación de vehículos sin patente, otorgó a las motocicletas que circulan por las calles y caminos del país, sin contar con documentación reglamentaria, un plazo de doce meses desde su publicación, para regularizar su situación y puedan de esta manera obtener el certificado de revisión técnica, su placa patente única e inscribirse en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación.

Se avanzó en la elaboración de un Nuevo Manual de Señalización de Tránsito, actualmente en trámite en la Contraloría General de la República, mediante el D.S N°63/2023 que modifica el D.S N°78/2012 actualizando las señales y demarcaciones en concordancia con la normativa vigente.

En el marco de la Ley N° 21.549, que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) del tránsito, se avanzó en la elaboración y dictación de los tres reglamentos que ordenan esta ley: el D.S N°88/2023, correspondiente a la metodología de localización de dispositivos automatizados de detección de infracciones; el D.S N°89/2023 referido a las especificaciones técnicas de los dispositivos y; el D.S N°90/2023 referido a la estructura orgánica de la División de Fiscalización, actualmente todos ellos en la Contraloría General de la República.

En el marco de la Ley N° 21.553, que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se prestan (Ley EAT), se dictó el D.S N°1/2024 que aprueba el reglamento que mandata dictar la referida ley. Dentro de los principales aspectos, el reglamento regula las características del registro electrónico que contendrá, entre otros datos operacionales, la nómina de las empresas de aplicación de transportes, vehículos y conductores habilitados, actualmente en trámite en la Contraloría General de la República.

En septiembre del 2023 se publicó la Ley N° 21.601 que modifica la ley de tránsito para prevenir la venta de vehículos motorizados robados y sancionar conductas, y se dictan los reglamentos conforme a la ley: el D.S N°13/2024 referido a grabado de patentes en vidrios y espejos

laterales de vehículos, el D.S N°11/2024 que modifica el D.S N°22/2006 relativo al uso indebido de luces o focos distintos.

Con el objeto de actualizar las pautas de acreditación de los cascos reglamentarios para conductores y ocupantes de vehículos (motos) se inicia el trabajo de modificación del D.S N°231/2000 en concordancia con la ley.

Mediante decreto D.S N°95/2023 (D.O 04.08.2023) se reglamentó lo ordenado por la Ley N° 21.425, que determina la forma en que se realiza la carga, transporte y descarga de minerales y concentrados de minerales, como también las obligaciones del generador de la carga en tal procedimiento y se elaboró la REX N°4.820/2023 que determina las características técnicas, parámetros de verificación y procedimiento, en el marco de lo instruido por el decreto antes citado.

En el marco de la Ley N° 21.411 se dictó el D.S. N° 82/2023 (D.O 10.02.2023), que reglamenta el procedimiento para solicitar el informe para el establecimiento de cierres o implementación de medidas de control de acceso en calles, pasajes o conjuntos habitacionales urbanos o rurales que enfrenten vías de la red vial básica, y las condiciones para otorgarlo.

Así mismo, durante el año 2023, fueron publicados los reglamentos referidos a Seguridad, entre los que destaca el D.S N°136/2023 (D.O 12.04.2023) que modifica el D.S N° 37/2019 del MTT, que establece la obligación de pintar o adherir en las puertas y techos de vehículos de carga, las letras y dígitos de la placa patente única.

En el ámbito de la tramitación digital, se publicaron tres decretos que dicen relación al sistema de transporte público; el D.S N°88/2023 (D.O. 22.05.2023) que aprueba el reglamento que establece las condiciones de habilitación y operación de los servicios especiales que pueden realizar los vehículos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros en servicios de locomoción colectiva derogando el D.S N°237/1992; el D.S N°89/2023 (D.O 22.05.2023) que aprueba el reglamento que establece las condiciones de habilitación y operación de los servicios de apoyo al transporte público urbano remunerado de pasajeros prestados mediante buses.

Se modifica el D.S N°212/1992 que reglamenta los servicios nacionales de transporte público de pasajeros, mediante el D.S N°35/2021 (D.O 09.02.2023) incorporando las condiciones de operación y de inscripción de algunos itinerarios de los servicios de transporte de modalidad interurbana en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, estableciendo además las formas de verificación de cumplimiento de dichos requisitos a través de mecanismos tecnológicos.

Así mismo, se modifica el D.S 80/2003 mediante D.S N°133/2022 (D.O 16.05.2023) estableciendo el procedimiento de reemplazo de los buses inscritos en el registro nacional de servicios de transporte de pasajeros y que prestan servicios rurales en la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Se extiende la vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones de contaminantes, otorgados en la Región del Maule, mediante D.S N°66/2023 (D.O.28.07.2023), en atención al desborde del río Mataquito y de un estero que afectaron la operación de las plantas revisoras de las comunas de Licantén, Constitución y Parral producto del anegamiento.

De igual manera, mediante el D.S N°8/2024 (D.O 13.03.2024) se extiende la vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones de contaminantes, otorgados en la provincia de Marga Marga y las comunas de Valparaíso, Viña del Mar y Concón, todas de la región de Valparaíso, producto de los incendios forestales que afectaron reservas naturales, infraestructura y zonas residenciales en dichas zonas.

Se modifica el D.S N°55/1998 mediante el D.S N° 65/2023 (D.O 30.08.2023) estableciendo los requisitos para el uso de gas natural comprimido (GNC) y gas licuado de petróleo (GLP) como combustible en vehículos cuyos motores hayan sido adaptados para utilizar GNC o GLP como combustible, extendiendo la antigüedad máxima de siete a quince años, para que los vehículos puedan ser adaptados a GNC.

Y, por último, con el objeto de otorgar seguridad en el proceso de cobro y mitigar la adulteración de los dispositivos que utilizan los taxis básicos en el país, se dictó la resolución N°2.058/2023 (D.O 09.06.2023), modificando la resolución N°46/1993; fijando las características de los taxímetros y de su funcionamiento, de manera que los fabricantes o proveedores de taxímetros acrediten el cumplimiento de las características y especificaciones técnicas ante el Centro de Control y Certificación Vehicular.

## **6.2 IMPLEMENTACIÓN DEL LABORATORIO DE EMISIONES PARA MEDICIÓN EURO 6C Y EPA BIN 70**

El Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), realiza el procedimiento de homologación de vehículos, el cual tiene por objeto certificar que determinados modelos de vehículos motorizados, destinados a circular en las calles y caminos del país, cumplan con las normas técnicas vigentes que establezca para ello el MTT.

Para llevar a cabo las funciones antes descritas, el 3CV cuenta con un Laboratorio de Emisiones de Vehículos Livianos, Medianos, y Motocicletas, con equipos analíticos de alta complejidad para dar cumplimiento a la normativa internacional de emisiones y estipulados en el Reglamento (CE) N°692/2008 del Parlamento Europeo y en el

llamado “Code of Federal Regulation” título 40, parte 86- Control of air pollution for new vehicle engines, método FT-75 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica (USEPA).

En el año 2019 se promulgaron los Decretos Supremos N° 40 y N° 41 ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Energía y Ministerio de Medio Ambiente, que introdujeron modificaciones a los límites de emisiones definidos en los Decretos Supremos N° 211 y N° 55. Específicamente, estos Decretos reemplazan la norma Euro 5 y EPA tier 2 bin 5, por las normas de emisiones Euro 6b, EPA bin 125, que entró en vigencia a partir del 30 de marzo de 2023. A posterior, y en concordancia con el Decreto Supremo N°45 de 2023 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Energía y Ministerio de Medio Ambiente, el 30 de septiembre de 2025 entran en vigencia la norma Euro 6c y EPA bin 70 para los vehículos motorizados livianos y medianos.

Es importante señalar que la emisión máxima de contaminantes permitida a los vehículos para norma Euro 6c son los mismos que en la norma Euro 6b, con una diferencia sustancial en el procedimiento con el cual se obtienen y se miden estas emisiones. Al respecto, la Euro 6c innova utilizando para las mediciones un nuevo ciclo de conducción, denominado Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (en adelante e indistintamente “WLTP”), reemplazando con ello el ciclo de conducción vigente para la medición de Euro 6b y su equivalente EPA bin 125 denominado New European Driving Cycle (en adelante e indistintamente “NEDC”), mientras que la Euro 6b y EPA bin 125 utiliza el mismo ciclo de conducción que la Euro 5 y EPA tier 2 bin 5.

La introducción de estas nuevas normativas de emisiones conllevó la necesidad de adquirir, instalar, e integrar nuevos equipos analíticos en el Laboratorio de Emisiones, con una inversión de M\$1.153.960, con ello el citado Laboratorio de 3CV desde abril de 2024 está habilitado técnicamente en la medición de emisiones vehiculares más estrictas en 18 meses de anticipación a su entrada en vigencia.

## **7. CALLES PROTEGIDAS**

### **7.1 PROGRAMA NACIONAL DE FISCALIZACIÓN**

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.

## 7.2 CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES

En abril de 2023 se publica la Ley 21.549 que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones de tránsito y modifica las leyes N°18.827 y N°18.290. Durante este período, se participó activamente en la elaboración de los reglamentos derivados de dicho cuerpo legal. Dichos reglamentos fueron ingresados a Contraloría General de la República (CGR) el 13 de octubre de 2023. Reglamento N°88, que establece la metodología para determinar la localización y cantidad de equipos de registro del Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito, Reglamento N°89, que establece los requerimientos técnicos de fiabilidad y certeza que deben cumplir los dispositivos y equipos del Registro Automatizado de Infracciones de Tránsito, las condiciones en que deben ser utilizados, los controles que deben realizarse en su vida útil, y el tratamiento de la información y audiovisual capturada mediante estos, Reglamento N°90, que establece la orgánica de la División de Fiscalización y Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito. Además, se incorporó iniciativa específica CATI en el anteproyecto de presupuesto 2024, con una implementación paulatina en 6 años, instancia en la que se obtuvo financiamiento para los siguientes componentes de la implementación:

---

[1] <https://sites.google.com/mtt.gob.cl/solicitantes/inicio>

### Presupuesto CATI

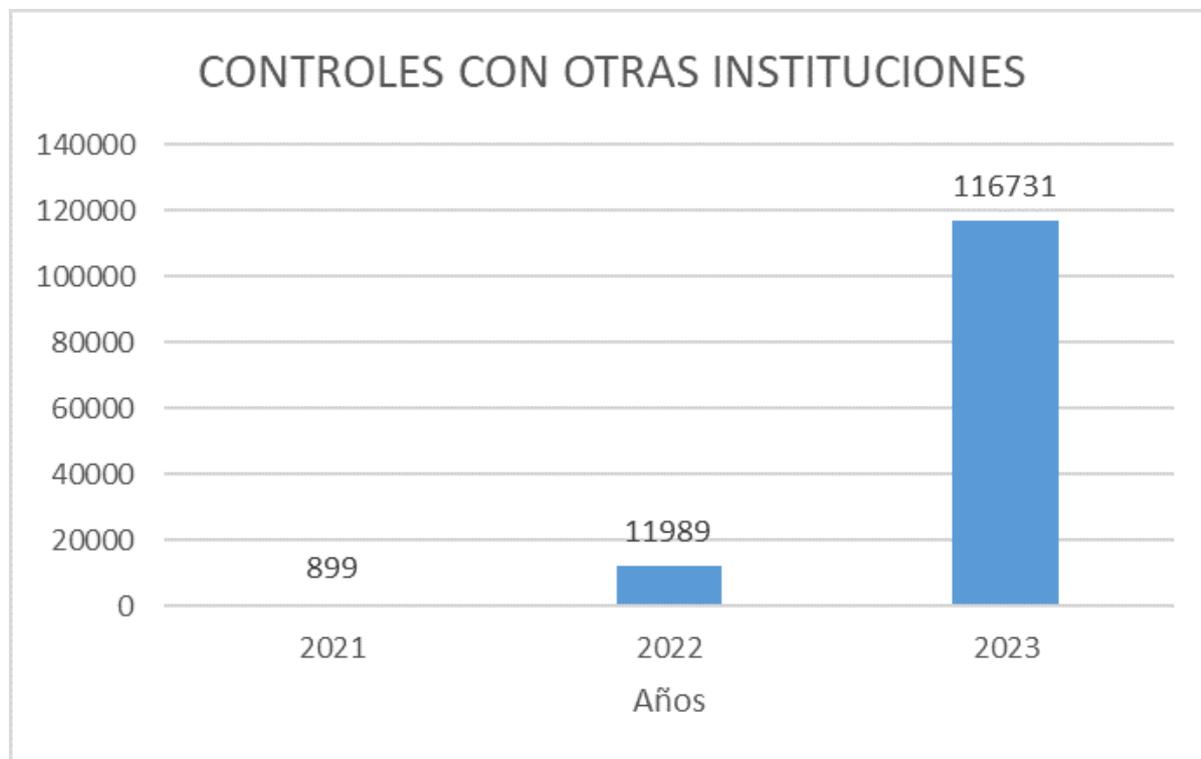
| Componente del proyecto  | Monto asignado M\$ |
|--|--------------------|
| Personal nuevo para ingresar en 2024                                       | 277.000            |
| Plataforma de gestión del proyecto   | 885.600            |
| Infraestructura de servidores  | 820.000            |
| Motor de base de datos   | 128.000            |
| Contrato de servicio de comunicaciones y publicidad                        | 201.790            |
| Estudios relacionados a la metodología de instalación de puntos de control | 161.210            |
| Computadores personales para nuevo personal                                | 13.540             |
| Mobiliario adicional   | 2.440              |

Fuente: Fuente propia

## 7.3 PLAN NACIONAL DE FISCALIZACIÓN

En el Plan Anual, que dice relación con la “Atención Ciudadana”, en el ámbito de “Coordinación con otras entidades”, se incluye entre otras la tarea el “Trabajo conjunto con otras instituciones” (Carabineros, Municipalidades u otros relacionados).

Durante el año 2023, se aumentó la cantidad de operativos con otras instituciones, de manera de poder lograr más presencia y controles en las calles. Siendo uno de los principales logros durante el año el aumento de un 538% respecto al año 2022, en la cantidad de operativos con otras instituciones a nivel nacional. Donde se obtuvo 116.731 controles de fiscalización.



Fuente: Fuente propia

#### **7.4 EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE CÁMARAS DE FISCALIZACIÓN VÍAS PRIORITARIAS DEL GRAN SANTIAGO**

Dado los resultados de las gestiones en el periodo y a los avances de ampliación de la Etapa IV, se realizaron las siguientes actividades:

- Luego de la aprobación por parte de Contraloría General de la República del Contrato de provisión de 300 puntos de monitoreo en un plazo de tres años, se envían las primeras órdenes de compra de 50 puntos.
- Se inicia proceso de adquisición de las licencias del Sistema de Gestión de Infracciones (SGI) concretando exitosamente la entrega en el mes de diciembre, quedando pendiente la adaptación e integración del sistema para adecuarlo a los más de 500 con que se contará a mediano plazo.
- Se inicia proceso de adquisición de la infraestructura de servidores de circuito cerrado para dar servicios a estos nuevos puntos de control, con una exitosa entrega de todo el

equipamiento en diciembre de 2023. Quedando pendiente su instalación definitiva y puesta en marcha.

- Se inicia proceso de adquisición de servidores del Sistema de gestión de Infracciones

## **8. PARTICIPACIÓN CIUDADANA, ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN**

### **8.1 CAMPAÑA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO**

La Subsecretaría de Transportes, durante el año 2023 difundió por primera vez la Campaña contra el acoso callejero “Familia Miranda”, con el fin de educar a la población en esa materia y visibilizar un hecho presente en el transporte público. Asimismo, la institución sigue desarrollando iniciativas internas de capacitación y sensibilización, además de la publicación de estadística en la página web.

### **8.2 PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

En materias de participación ciudadana durante el periodo se desarrollaron diversos diálogos participativos en la región de Valparaíso “el transporte que queremos” con el fin de conocer la opinión de las usuarias y usuarios de la región.

“¿Qué te Mueve?”

Consistió en un proceso participativo implementado en marzo, abril y mayo 2023 para incluir, ad-ports del nuevo proceso de licitación, la opinión ciudadana en este proceso de transformación de Red Movilidad. Mediante instancias de diálogo y encuestas que incluyeron a 15.300 personas, se recogieron elementos para analizar y considerar su incorporación.

Se realizaron un total de 20 diálogos comunales con una perspectiva de género y movilidades diversas, que contaron con la participación de 555 personas. También se desarrollaron encuentros con grupos de interés, como personas cuidadoras, adultos de la tercera edad, estudiantes, personas con discapacidad, y niños, niñas y adolescentes. Adicionalmente, también se realizaron encuestas en formato online y presencial en sitios de afluencia.

El proceso culminó con la entrega de resultados a la ciudadanía, expresando aquellos elementos que pudieron ser incorporados y aquellos que, si bien no pudieron incluirse, constituyen insumos valiosos para eventuales cambios futuros.

## CREANDO REDEs.

El programa Creando REDEs fue iniciado durante el año 2022, para realizar la planificación de servicios de transporte público con procesos de participación ciudadana por medio de cartografías participativas. Durante el año 2023 continuó su curso, resultando en la creación de los siguientes servicios o extensiones:

- i. G43 - San Bernardo.
- ii. G37 - San Bernardo (El Romeral)
- iii. I35 - Padre Hurtado.
- iv. B13 - Lampa (Valle Grande)

## Licitación Gran Valparaíso

Para avanzar en el proceso de diseño e implementación de un nuevo sistema de buses en el Gran Valparaíso, durante 2023 se realizaron 32 diálogos participativos en las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana, que congregaron a más de 1.100 personas que analizaron sobre 160 recorridos. Asimismo, se levantó una consulta web en donde 3.000 usuarios y usuarias evaluaron recorridos, frecuencias, horarios y tipología de buses, opiniones que serán incorporadas en las futuras bases de licitación.

## 8.3 CONTACTO CIUDADANO

En el área de contacto ciudadano de la Coordinación de Usuarios de la Subsecretaría de Transportes, se desarrolló un diagnóstico institucional, de la mano del programa de mejoramiento de gestión (PMG) de calidad de servicio y experiencia usuaria, lo que reflejó una serie de fortalezas, amenazas, riesgos y ámbitos de acción que apuntan directamente a mejorar la experiencia ciudadana con la institución. Paralelamente se puso en marcha el proyecto de contratación de un call center de atención, iniciativa que reducirá significativamente el ingreso de las consultas en el SIAC.

## **3.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía**

---

### **1. REGULACIÓN QUE RIGE AL TRANSPORTE.**

Descripción: 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.

#### **1.1 RESULTADOS DEL PROYECTO EXPERIMENTAL “EVALUACIÓN DE CONVERSIÓN A GNC EN VEHÍCULOS CON ANTIGÜEDAD HASTA 15 AÑOS**

El proyecto experimental, fue una solicitud de la Secretaría Regional Ministerial de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, y tuvo como objetivo evaluar el aumento de la antigüedad de los vehículos que puedan ser adaptados para usar gas natural comprimido (GNC) como combustible, pasando de un máximo de 7 años a 15 años.

El proyecto se realizó en un período de tres meses, con 6 vehículos (3 pasajeros y 3 comerciales), en la ciudad de Punta Arenas, evaluándose sus emisiones conforme al procedimiento aplicado en Plantas de Revisión en Técnica a vehículos en uso, y aspectos técnicos de la conversión. El resultado obtenido fue el siguiente:

- El 62,5% no presenta diferencias estadísticamente significativas en las mediciones.
- El 33% presenta disminución de emisiones al utilizar GNC.
- El 100% de las mediciones quedaron bajo los límites normativos chilenos establecidos para CO (Monóxido de Carbono) y HC (Hidrocarburos) a vehículos en uso y medidos PRT.

En consecuencia, y en atención que el proyecto experimental no evidenció un riesgo ambiental al permitir el aumento de la antigüedad de los vehículos para ser adaptados al uso de GNC, desde 7 a 15 años, se procedió a modificar el reglamento D.S N° 55/1998 del MTT permitiendo la conversión de vehículos de hasta 15 años de antigüedad, mediante el D.S N° 65/2023 (D.O 30.08.2023), que establece requisitos para el empleo de gas natural comprimido (GNC) y gas licuado de petróleo (GLP) como combustibles en vehículos que indica.

## 1.2 ASUNTOS INTERNACIONALES

En relación a **asuntos internacionales**, se puede indicar la ejecución de los acuerdos de canje o reconocimiento de licencia de conductor extranjeras vigentes, teniendo actualmente ocho tratados internacionales, los cuales se detallan en tabla a continuación.

### Certificados emitidos como respuesta a solicitudes ingresadas el año

| País   | Tipo           | Nº certificados |
|--|----------------|-----------------|
| España   | Cane           | 437             |
| Surcorea   | Canje          | 69              |
| Perú   | Canje          | 3.116           |
| Ecuador  | Canje          | 1.165           |
| Colombia   | Reconocimiento | 5.182           |
| Argentina  | Canje          | 3.061           |
| Japón  | Reconocimiento | 159             |
| Paraguay   | Canje          | 331             |
| <b>Total de certificados emitidos a solicitudes 2023</b> |                | <b>13.522</b>   |

Fuente: Fuente propia

## 2. FISCALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

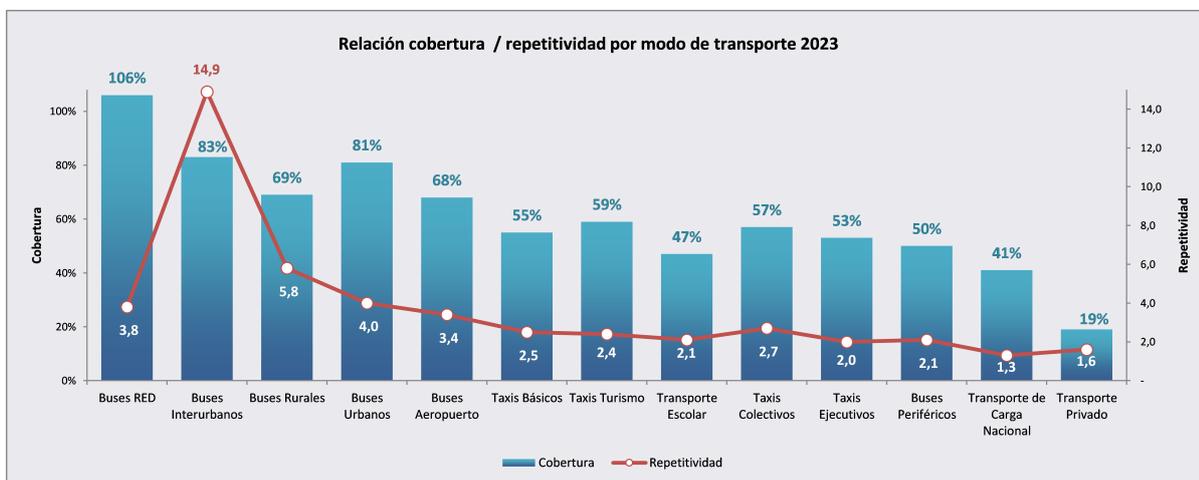
Descripción: La Fiscalización de Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones relativas a la inspección y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga, Plantas de revisión técnica, Escuela 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.

### 2.1 FISCALIZACIÓN DE VEHÍCULOS

Durante el período 2023, la labor fiscalizadora alcanzó cifras sobre 720 mil fiscalizaciones, superando las obtenidas en años anteriores, con algunas restricciones sanitaria. Dichas fiscalizaciones tuvieron como resultado más de 133 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local por incumplimientos a la normativa vigente. De esta manera pudo

controlarse el transporte remunerado de pasajeros, tanto público como privado, el control al transporte de carga y a los vehículos particulares existentes en el país.

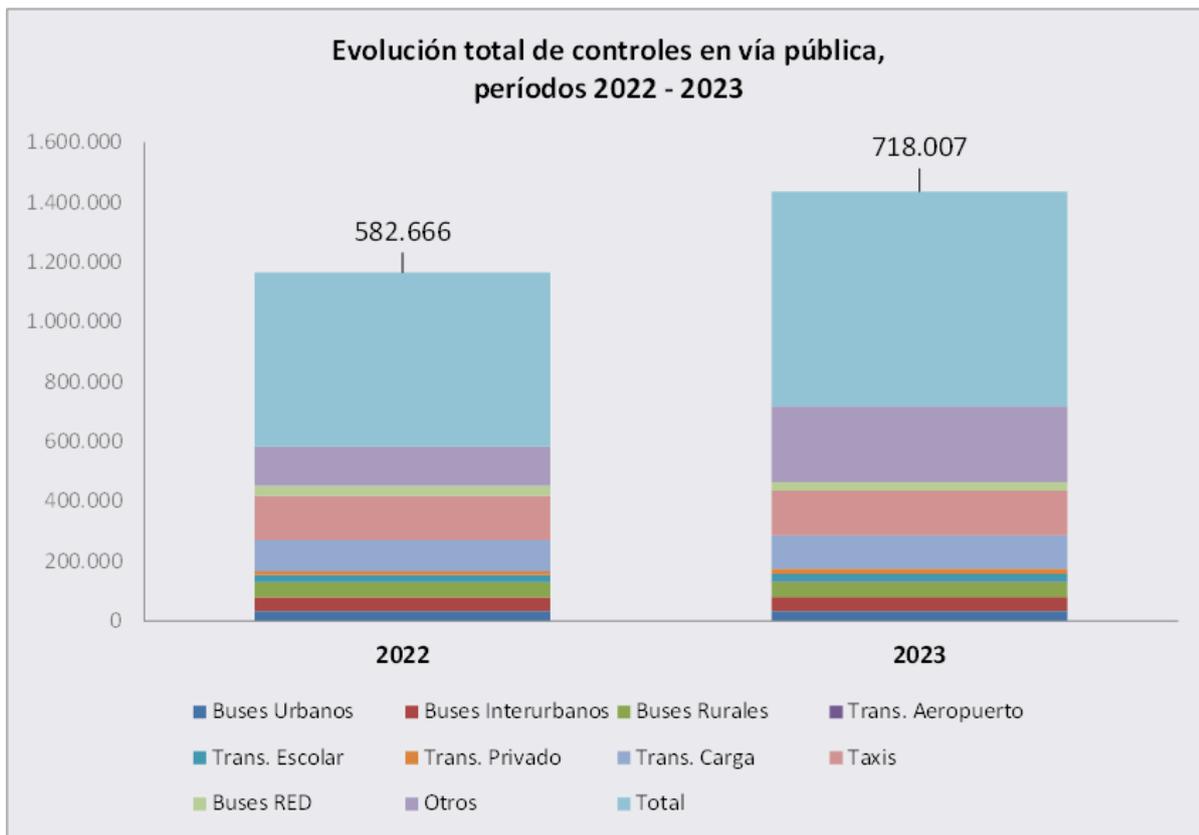
En el siguiente cuadro se muestran los resultados de cobertura y repetitividad alcanzados en la fiscalización a los diferentes modos de transporte a nivel nacional:



Fuente: Fuente propia

La más alta cobertura de fiscalización, se alcanzó para buses Red con un 106% del parque, seguida por la obtenida en buses urbanos de regiones diferentes a la Metropolitana, con un 83%, para continuar con la alcanzada para buses interurbanos, con un 81% y por buses urbanos con un 81% de cobertura.

Con respecto a la repetitividad en la fiscalización, la mayor cantidad de controles en promedio por vehículo se alcanzó en buses interurbanos con 14,9 fiscalizaciones por bus.

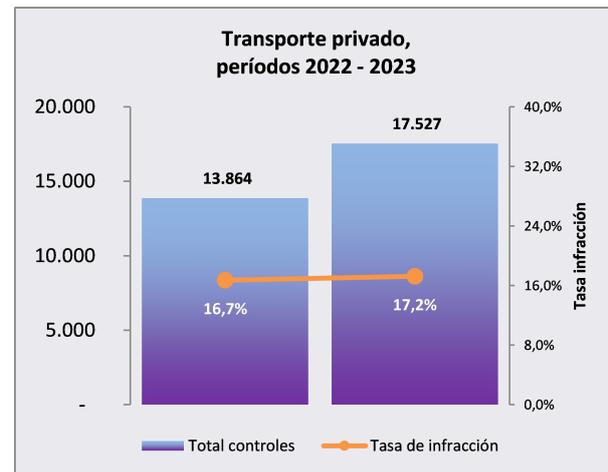
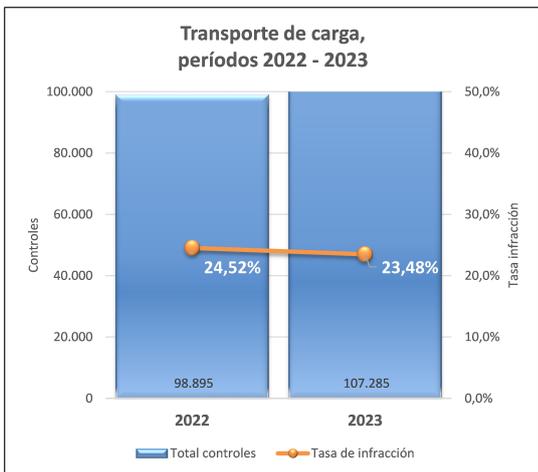
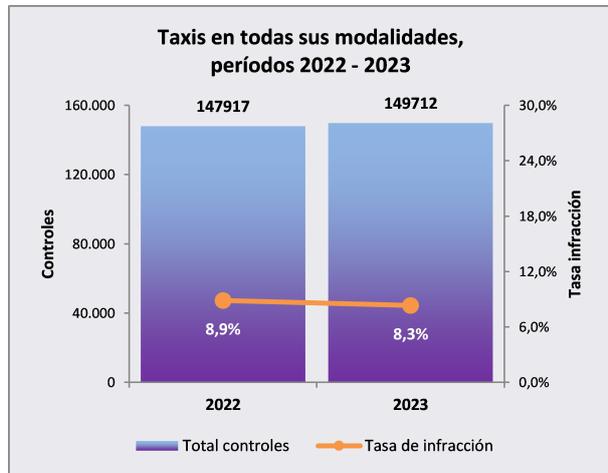
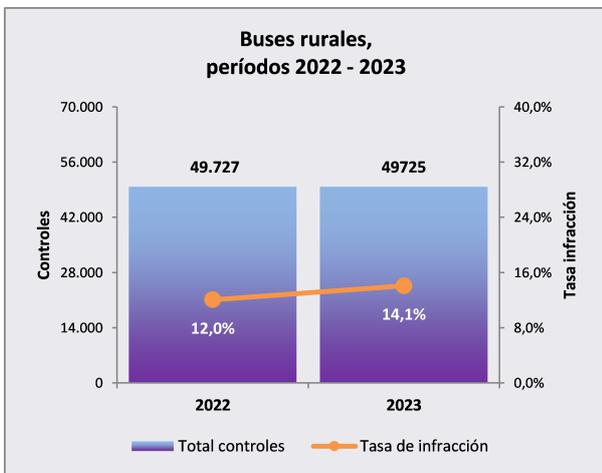
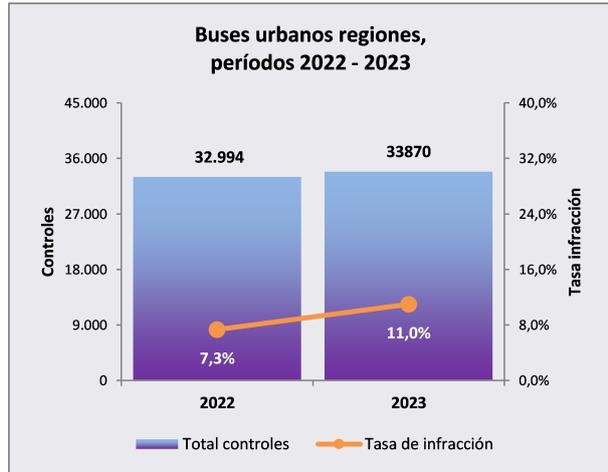
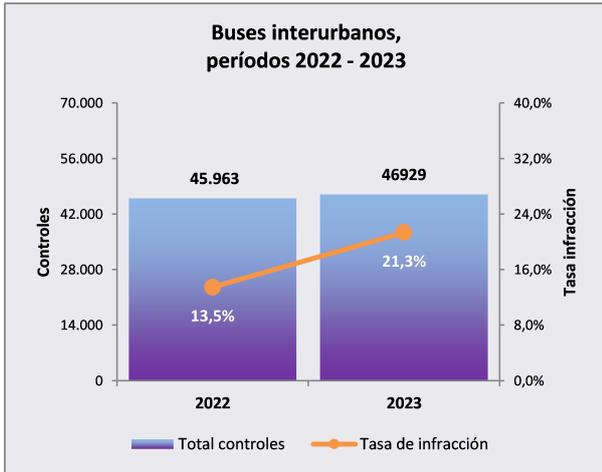


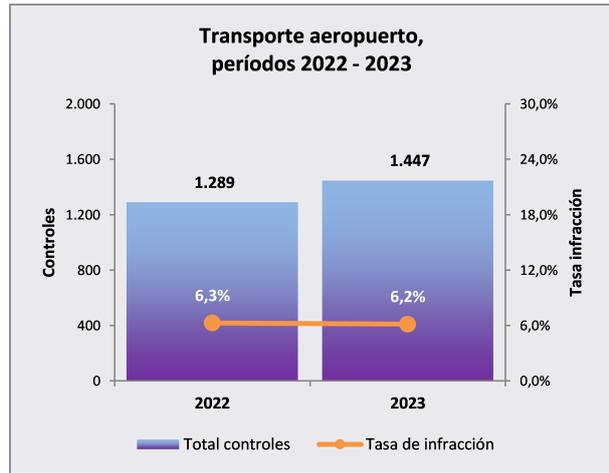
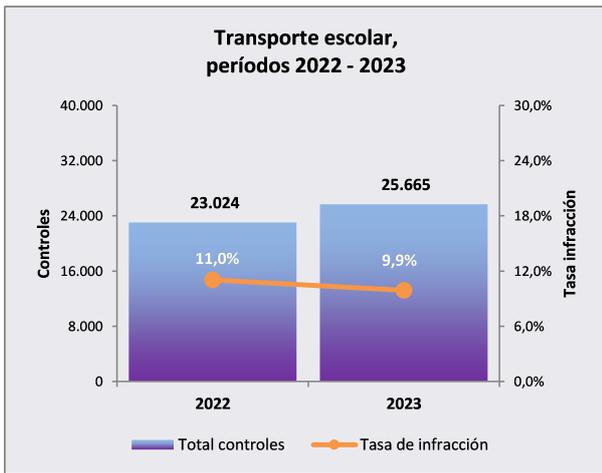
Fuente: Fuente propia

A continuación, se presenta una serie de gráficos que muestran la evolución de controles y la tasa de infracciones realizadas por inspectores fiscales de transporte en los últimos dos años (Período 2022-2023), a servicios interurbanos, urbanos, rurales, transporte privado, de carga y taxis, en vía pública a nivel nacional.

Se observa un importante aumento en el número de controles con respecto al año 2022.

## EVOLUCIÓN DE CONTROLES PERÍODO 2022 - 2023



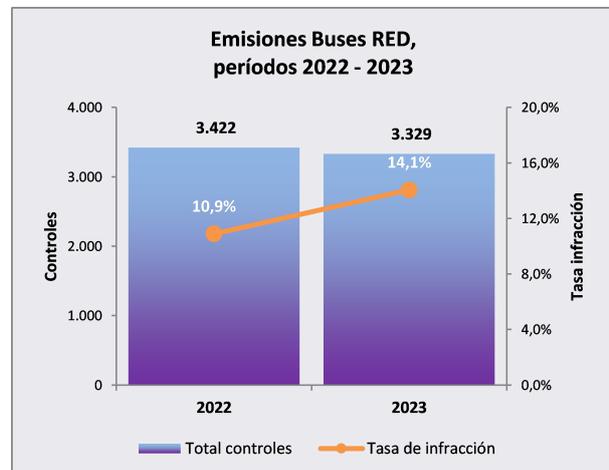
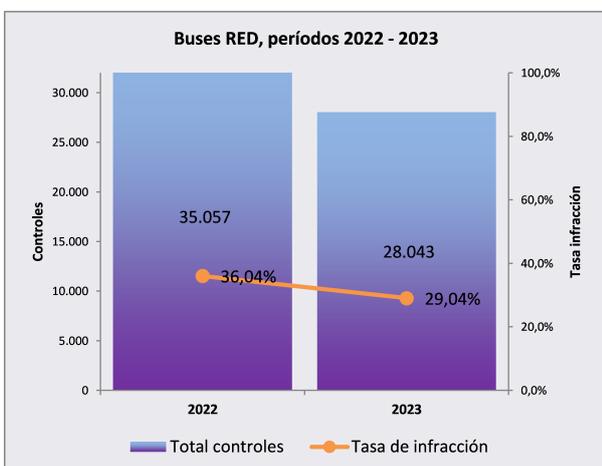


Fuente: Fuente propia

Las fiscalizaciones realizadas al sistema de Transporte Público Metropolitano (RED), durante el período comprendido entre 2022 y 2023, alcanzó cifras sobre los 63 mil controles. En el año 2023 en particular, se efectuaron más de 28 mil controles, a la Red Metropolitana de Movilidad (RED), para verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad. También se verificó la correcta detención en los paraderos, por parte de los conductores, con más mil setecientas inspecciones e infraccionando a aquellos conductores que, contando con capacidad para transportar pasajeros, no se detuvieron cuando un usuario lo solicitara.

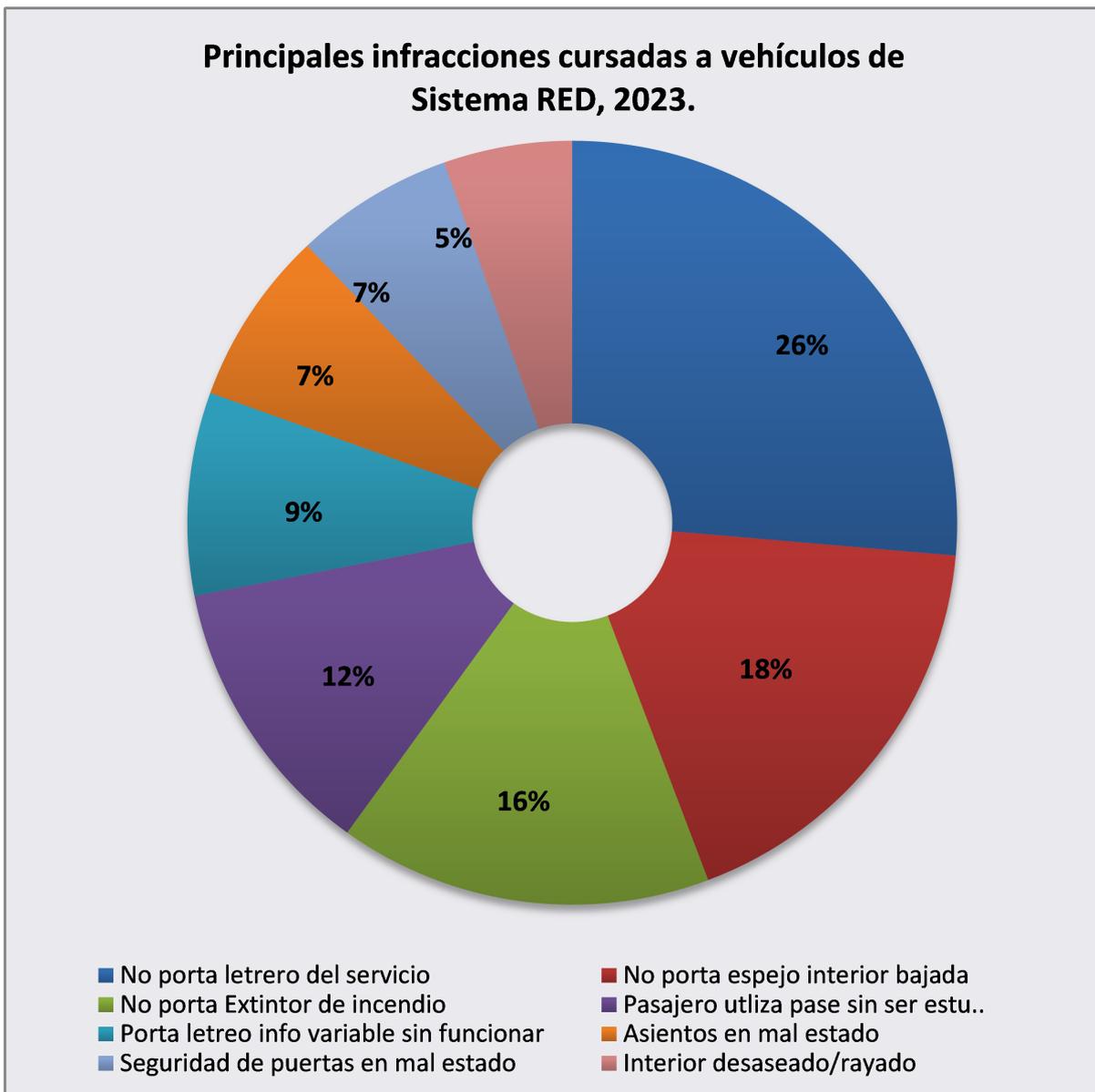
Con respecto a los controles de emisiones a buses RED, durante el 2023 se superaron los 3 mil 300 controles, cifra similar al año 2022, pero con un importante aumento en la tasa de infracciones por incumplimiento en los niveles de emisión.

### EVOLUCIÓN DE CONTROLES AL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO (RED) PERÍODO 2022- 2023



Fuente: Fuente propia

Las principales infracciones a buses del Sistema RED, se detectaron por no portar letreros reglamentarios, con un 26% de las causas de rechazo, en segundo lugar, están los incumplimientos relacionados con problemas en espejos, con un 18% del total, seguida por la causal de no portar extintor de incendios con un 16% de participación. Otras infracciones recurrentes son los problemas detectados en los asientos de los buses y puertas en mal estado, con un 7% respectivamente.



Fuente: Fuente propia

### 3. CERTIFICACIONES Y HOMOLOGACIÓN VEHICULAR Y CERTIFICACIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Descripción: 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 que realiza el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) sobre la flota de buses en uso del Sistema Red, control de opacidad de buses infraccionados en la vía pública por el Departamento de Fiscalización (DF), y además la verificación de conformidad a vehículos homologados dispuestos por los importadores para su comercialización. Se pueden observar los volúmenes de actividad del 3CV desde el 2018 al 2023:

#### N° de homologaciones y Certificaciones

| Productos/ bienes o servicios   | Unidad de medida | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------------------|------|------|------|------|------|------|
| Proceso de homologación vehículos livianos y medianos                                     | Unidades         | 295  | 273  | 253  | 314  | 265  | 452  |
| Proceso de homologación de motocicletas   | Unidades         | 90   | 116  | 69   | 175  | 135  | 157  |
| Proceso de certificación de vehículos y motores pesado                                    | Unidades         | 101  | 92   | 74   | 88   | 97   | 73   |
| Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas                                | N° modelos       | 53   | 125  | 53   | 106  | 88   | 51   |
| Proceso de verificación de conformidad  | Unidades         | 41   | 83   | 7    | 0    | 0    | 37   |
| Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación            | Unidades         | 613  | 563  | 135  | 57   | 18   | 60   |
| Controles de opacidad en buses, en recinto de 3CV   | Unidades         | 333  | 338  | 88   | 333  | 236  | 355  |
| Controles de opacidad en camiones, en recinto de 3CV                                      | Unidades         | 1    | 0    | 0    | 1    | 0    | 1    |
| Análisis combustible diesel   | Unidades         | 264  | 318  | 65   | 273  | 77   | 278  |
| Certificación vehículos de importación directa, nuevos                                    | Unidades         | 145  | 59   | 62   | 30   | 40   | 45   |
| Programa piloto de experimentación de nuevas tecnología para control de emisión           | Unidades         | 0    | 3    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Certificación requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y ruidos para RED | Unidades         | 9    | 17   | 9    | 2    | 13   | 19   |
| Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva RM                       | Unidades         | 23   | 33   | 22   | 13   | 17   | 12   |
| Control del 1% de la flota de Buses RED   | N° vehículos     | 165  | 159  | 142  | 248  | 243  | 238  |
| Proceso para automatización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas             | N° talleres      | 6    | 9    | 7    | 0    | 7    | 0    |
| Certificación de segunda carrocería buses interurbanos                                    | Unidades         | 20   | 18   | 9    | 20   | 14   | 33   |
| Certificación individual emisiones camiones y tracto camiones                             | Unidades         | 18   | 19   | 12   | 19   | 17   | 9    |

|  |          |       |       |       |       |       |       |
|--|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Certificación capacidad de pasajeros para programa de renovación buses | N° buses | 10    | 12    | 14    | 2     | 2     | 0     |
| Acreditación simuladores de inmersión total                            | Unidades | 0     | 3     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| Ensayo calibración de detectores de alcohol en aliento                 | Unidades | 2.332 | 2.188 | 1.694 | 2.149 | 2.095 | 2.077 |
| Certificación de sillas de niños                                       | Unidades | 59    | 51    | 24    | 41    | 46    | 41    |
| Acreditación cascos  | Unidades | 0     | 25    | 28    | 42    | 38    | 20    |

Fuente: Fuente propia

## 4. MONITOREO Y GESTIÓN DE TRÁNSITO

Descripción: 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.

### 4.1 RELACIONAMIENTO CON EL ECOSISTEMA

El área de Sistemas Inteligentes de Transportes - Unidad Operativa de Control de Tránsito (SIT-UOCT) desarrolló un trabajo sistemático en cada UOCT regionales, fortaleciendo el acercamiento a las comunidades y organismos locales para potenciar su impacto y mejorar la efectividad de su gestión.

El resultado de ese trabajo trajo consigo una serie de proyectos entre los que destacan:

- Ejecución de Planes de Movilidad propuestos por UOCT que permitieron, por ejemplo, disminuir en un 7% los tiempos de viaje y una reducción del 15% de la extensión de la congestión vehicular en la conurbación Rancagua-Machalí. Lo que se suma a los indicadores obtenidos durante el año 2022 que correspondieron a una reducción de un 22% en los tiempos de viaje y de un 15% en la extensión de la congestión vehicular.
- Ejecución de proyectos para la implementación de vías exclusivas para el transporte público y redistribución de trazados de buses urbanos y diseño para el mejoramiento de ciclovías para el acceso de colegios en la región de O´Higgins.
- Mejoramiento de la capacidad vial en establecimientos educacionales en la comuna del Maule, beneficiando a más de 30.000 habitantes.
- Desarrollo de proyecto de onda de verde (Hurry Call) en la comuna de Temuco, que otorga una progresión de luces verde

facilitando el traslado de vehículos de emergencia, reduciendo tiempos de viaje en hasta un 40%.

- Los buenos resultados de estas Mesas de Movilidad nacional trajeron consigo una coordinación permanente con profesionales del GORE, Municipios, Delegaciones Presidenciales, Carabineros y otras reparticiones públicas, reconociéndose la labor de los Centros de Control de Tránsito a nivel nacional como un ente técnico estratégico en materia de movilidad.
- También se destaca la participación en el Comité Regional del Cambio Climático en la región de Antofagasta para la construcción de medidas y una visión estratégica con el propósito de eficientar la movilidad y disminuir los altos niveles de polución de la región.
- La firma de convenios para la alianza con la Academia para efectos de fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico con la finalidad de abordar desafíos críticos relacionados con la movilidad territorial en materias como congestión vehicular, conectividad y seguridad vial. De lo anterior, se desprende la organización del primer evento “Hackathon 2023 Sostenibilidad y Movimiento en la región de Coquimbo, liderada por la UOCT regional en conjunto con la Universidad de La Serena, Corfo, Corporación Regional de Desarrollo Productivo, Comunidad Puerto de Coquimbo y Seremitt, que permitió descubrir las capacidades de cada universidad y continuar planteando desafíos ante las necesidades en este ámbito en cada centro de estudios.
- La Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI) colaboró en la generación del primer taller local Do! Smart City Magallanes que congregó actores locales ligados a diversos sectores como la Academia, el sector público, empresas privadas y emprendedores. La instancia se desarrolló en torno a la idea de los desafíos de movilidad de la región y contó con presentaciones de SIT-UOCT y de la Seremi de Transportes. En dicha actividad se fomentaron iniciativas y el traspaso de conocimientos entre actores relevantes, de cara a la concreción de iniciativas para el futuro de la movilidad en la zona Austral del país.
- Iniciativa Biciclearte y activación de Escuchas Creativas para el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Durante el 2023 se generaron iniciativas, en el marco del convenio de colaboración con la Subsecretaría de las Culturas y las Artes, ligadas al proyecto de Cecrea “Biciclearte”, que tuvieron por objetivo visibilizar la cultura ciclista en niños, niñas y adolescentes, material que servirá como insumo en el contexto del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sustentable.

## **4.2 DESARROLLO Y BÚSQUEDA DE FINANCIAMIENTO DE NUEVOS PROYECTOS DE MOVILIDAD**

Gracias al trabajo colaborativo logrado en los últimos años con los Gobiernos Regionales, Serviu y Municipios, SIT-UOCT obtuvo el financiamiento para diversos proyectos en materia de seguridad vial los que ascienden a más de \$1.700 millones de pesos.

Se relevan los proyectos semaforicos desarrollados en los municipios de Los Vilos, Salamanca e Illapel en la región de Coquimbo; Los Andes en la región de Valparaíso; Codegua, Coltauco, Graneros, Malloa, Navidad, Palmilla, Rancagua, Rengo, Machalí y San Vicente en la región de O'Higgins; Concepción, Los Álamos, Lota, Nacimiento y Tomé en la región de Biobío; Temuco en la región de La Araucanía, Puerto Montt y Osorno en la región de Los Lagos, que permitirán la construcción y futura integración de cruces semaforizados a los Centros de Control regional. Se suman los proyectos de mejoramiento de accesibilidad universal en cruces de alto tráfico peatonal, comunas de Puerto Montt y Osorno.

## **4.3 INCORPORACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD**

Estar a la vanguardia de las demandas de movilidad de las ciudades, adecuándose a los avances tecnológicos registrados en los ámbitos de la informática, telecomunicaciones, electrónica y ciencias de materiales, son parte de los objetivos de SIT-UOCT. En esa línea se avanzó en el proyecto "Centros de monitoreo integrados", para interconectar e intercambiar las visualizaciones de las cámaras de los centros municipales y autopistas con las Unidades Operativas de Control de Tránsito del país.

Gracias a este trabajo, el 2023 aumentó el número de cámaras a nivel nacional en un 86% en comparación con el 2022. Destacan los convenios suscritos entre la UOCT de la región Metropolitana, que ya cuenta con 655 cámaras nuevas cedidas por los municipios de Santiago, Lo Barnechea y Conchalí, sumando a las entregadas por Autopista Central, que amplían la gestión de la movilidad en puntos donde no se tenía visibilidad. En el caso de regiones, se sumaron 13 cámaras en la región de O'Higgins y 9 en la región de Los Ríos.

La incorporación de la tecnología inalámbrica 3G/4G posibilita la integración de elementos y la consiguiente gestión directa en la movilidad del sector, mejorando inmediatamente las condiciones de seguridad de peatones, ciclistas y otros modos de transporte, sobre todo en sectores rurales o de difícil acceso. Gracias al uso de esta tecnología, a fines de 2023 ya se cuenta con 524 cruces semaforizados conectados a los Centros de Control del país, lo que representa un 65% de incremento con respecto al año anterior. Las regiones con mayores conexiones de semáforos 3G/4G fueron Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins y Los Ríos.

Con el fin de automatizar la información proveniente de fuentes como Waze y de los Centros de Control, se ejecutó un piloto de tiempos de viaje automático proyectados en Letreros de Mensajería Variable (VMS) con información de Waze en la región de O'Higgins. Como resultado de este proyecto se envía en forma automatizada información capturada por Waze hacia los paneles de mensajería variable existentes en la región de O'Higgins en tiempo real. Su impacto redujo los tiempos en la publicación de 15 minutos por letrero a 1 minuto por el total, lo que se traduce en casi 4 horas de labor que se realizaba en forma manual por los operadores de sala de control (reducción de horas hombre).

Entendiendo la complejidad y los desafíos en materia de movilidad que tienen las ciudades en crecimiento, como es el caso de algunas en la región del Biobío, el equipo de la Secretaría Ministerial de Transportes, a través de la Unidad Operativa de Control de Tránsito, gestó y apoyó la creación del programa "Soluciones Innovadoras para el tratamiento de congestión en Biobío", con la colaboración financiera y técnica del Gobierno Regional (GORE), aprovechando las capacidades locales de las Universidades del Biobío y de Concepción, en ámbitos de gestión de tránsito, para abordar los desafíos y necesidades de 20 puntos críticos relevados en el plan de trabajo regional para el mejoramiento de la movilidad. Dentro de este programa está previsto analizar posibles iniciativas de solución o mitigación que requieren medidas de gestión para el mejoramiento vial en las comunas de Concepción, Penco, Lota, Hualpén, Tomé, Talcahuano, San Pedro de la Paz, Coronel, Los Ángeles, Hualqui y Chiguayante.

En materias de software especializados para la gestión de tránsito, la UOCT de Antofagasta está utilizando una nueva versión del sistema de control Hermes, que se destaca por ser un sistema más amigable e intuitivo que permite visualizar semáforos, cámaras de televisión, letreros de mensajería VMS y el uso de software integrados como Waze, de manera que el operador de la sala de control pueda revisar las congestiones en tiempo real y hacer cambios a las redes de semáforos. El sistema posee, además, una plataforma automatizada de gestión de incidencias, fallas o cambios, donde el operador puede dejar registrado el motivo del incidente, para mejorar la comunicación con su contra turno, contando también con un historial de incidencias. Además, permite tener una mejor idea de la situación vial de otras comunas, mediante su gestor de mapa con múltiples proveedores destacándose TomTom y OpenStreetMap de Google. Y posee integración con sistemas pertenecientes a terceros como Waze, permitiéndole al operador reportar incidencias desde el propio Sistema, en lugar de recurrir a WazePartnerHub. Su potencial es tal que, en caso de requerirlo, se podrían integrar con otros sistemas ITS, permitiendo gestionar letreros VMS, cámaras CCTV e inclusive realizar gestión en túneles.

#### **4.4 REVERSIBILIDAD ANDRÉS BELLO**

La reversibilidad del eje Cardenal José María Caro - Costanera Andrés Bello, emplazado en las comunas de Santiago, Providencia y Las Condes, fue una medida de gestión tránsito implementada en los años 60, época en que la mayor parte de los empleos de alto nivel se ubicaba en el centro de Santiago.

Entendiendo el comportamiento de la ciudad y los distintos modos de transporte, el Ministerio de Transportes, a través de SIT-UOCT vio una oportunidad de replanteamiento de la distribución del espacio público, de modo de potenciar el mejoramiento de la conectividad local, la seguridad vial y de acceso hacia centros de educación y de salud ubicados en la ribera norte del río Mapocho, en horas de punta mañana y punta tarde.

En esa línea, se desarrolló un proyecto innovador y de impacto en el comportamiento de los conductores al eliminar la reversibilidad existente en los horarios punta. De esta manera, SIT-UOCT ejecutó los trabajos de habilitación de bidireccionalidad del eje Cardenal José María Caro - Costanera Andrés Bello, que consideró la reconfiguración de controladores de semáforo del eje, el retiro e instalación de señalizaciones y el reforzamiento de demarcaciones, además de un estudio de programación, que modelará las intersecciones del eje y aquellas ubicadas en la ribera norte del río Mapocho y algunos cruces de las vías paralelas ubicadas al sur del eje, dada su fuerte interacción operativa, abordando un total de 48 intersecciones semaforizadas.

### **5. 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.

#### **5.1 CONTACTO CIUDADANO**

Durante el año 2023 la Subsecretaría de Transportes, por medio de la Unidad de Contacto Ciudadano, acogió, gestionó y resolvió un total de 51.792 requerimientos ciudadanos a nivel nacional, 18,9% más que el año anterior.

Estos requerimientos, desglosados en solicitudes, denuncias, consultas, reclamos y sugerencias, son recibidos mediante los distintos canales de atención vigentes (digital, telefónico y presencial) siendo tramitados y

resueltos por las Oficinas Informaciones Reclamos y Sugerencias (OIRS) de la institución a nivel nacional.

Por otra parte, la Subsecretaría de Transportes, a través de su Unidad de Gestión de Solicitudes de Acceso a la Información pública SAIP, recibió, gestionó y respondió un total de 2.430 Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP).

Finalmente, en relación la gestión de requerimientos ciudadanos derivados desde Presidencia de la República, es posible dar cuenta de que se acogieron un total de 106 consultas para su respuesta por parte de este Servicio, es decir un 32,5% más que el año anterior.

En resumen, durante 2023 la Subsecretaría de Transportes recibió, gestionó y respondió un total de 54.328 requerimientos ciudadanos.

#### Requerimientos ciudadanos por tipo

| Tipo requerimiento                    | N° 2023       |
|---------------------------------------|---------------|
| Requerimientos OIRS                   | 51.792        |
| Requerimientos SAIP                   | 2.430         |
| Requerimientos presidencia y Gabinete | 106           |
| <b>Total requerimientos 2023</b>      | <b>54.328</b> |

Fuente: Fuente propia

## 5.2 DIÁLOGOS PARTICIPATIVOS

Otro de los grandes proyectos de la Subsecretaría fue el desarrollo de 34 Diálogos Participativos en el Gran Valparaíso durante los meses de abril y agosto de 2023. El proceso llamado "El transporte que queremos" tuvo como objetivo conocer las necesidades de los usuarios del transporte público de la región, con una participación de 1.008 personas en las comunas de Quilpué, Villa Alemana, Concón, Viña del Mar y Valparaíso. Además, se impulsó una Consulta Ciudadana para el mismo proyecto, entre el 22 de septiembre y 02 de octubre de 2023, para validar las opiniones de las personas respecto a las problemáticas que se identificaron en los Diálogos Participativos sobre trazados, horarios e infraestructura de los buses, recibiendo 2.915 respuestas.

Finalmente, mediante el Decreto Exento N° 3324 del 7 de septiembre del 2023 se aprobó la Norma General de Participación Ciudadana del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la que permitirá mejorar los mecanismos participativos, relevando la incidencia de la ciudadanía sobre el diseño, implementación y evaluación de los proyectos de movilidad.

### **5.3 PERSPECTIVA DE GÉNERO**

Uno de los desafíos para el equipo de Género, fue construir una nueva agenda de género 2023-2026, la que compromete ejecutar la institución, con 91 medidas internas que buscan integrar las temáticas de género, discapacidad, medio ambiente, inclusión, libertad, dignidad y seguridad para mujeres, niñas, personas mayores y diversidades sexo-genéricas en cada uno de los proyectos y acciones institucionales.

Al igual que años anteriores, se analizan los datos estadísticos de denuncias ciudadanas y personas con licencia profesional. Es así como, las denuncias ciudadanas (SIAC) revelaron que durante el periodo enero - noviembre de 2023 se registraron 26.082 denuncias; de estas, 93 son relativas a casos de abuso/acoso sexual en el transporte público. El análisis realizado permite entender ciertas dinámicas y riesgos persistentes en el sistema de transportes. En relación a las personas con licencia profesional A3, se realiza el cruce de información con los años 2019 y 2022 en lo que se detectó que sólo un 9% (8.596) del total son mujeres habilitadas con esa licencia; de ese universo anterior se puede mencionar que para el año 2023 hubo 7.566 mujeres realizando labores de transporte escolar, 1.526 trabajando en el sistema licitado de transporte público Metropolitano y 753 en la operación de transporte público a nivel nacional, aumentando en un 14% el número de mujeres habilitadas con licencia profesional, destacando la importancia de ese espacio laboral para un rubro masculinizado.

#### **OBSERVATORIO LATINOAMERICANO DE GÉNERO Y MOVILIDAD**

En marzo de 2023 se fundó el Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM) junto a seis ciudades: La Paz, Lima, Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México y Santiago de Chile. Se definieron dos objetivos principales. En primer lugar, compartir buenas prácticas para la movilidad con perspectiva de género. En segundo lugar, generar indicadores comunes para fortalecer diagnósticos y favorecer el trabajo local y conjunto.

El 9 y 10 de noviembre realizamos el primer encuentro presencial de OBGEM en Santiago. Se contó con la participación de agencias públicas y mujeres conductoras de las ciudades fundadoras del Observatorio. También participaron de esta instancia agencias internacionales como el BID, CAF, GIZ, Banco Mundial, CEPAL, ONU Mujeres y World Resources Institute. Durante las jornadas, se realizaron exposiciones de expertas y representantes de cada país, dinámicas de diálogo e intercambio de ideas, y una salida a terreno a un electroterminal. El Encuentro fue sistematizado en un libro digital de acceso abierto pronto a ser lanzado.

Por último, se mantiene el trabajo de sensibilización interna, acción que responde al compromiso ministerial, que menciona la formación y capacitación en igualdad de género con pertinencia en el sector, llegando actualmente al 41% de la institución.

## PARADAS SEGURAS, ACCESIBLES Y CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Debido a las altas cifras de percepción de inseguridad en el transporte público[1], particularmente de parte de las mujeres y en paraderos, en 2023 se construyeron 143 Paradas Seguras, Accesibles y con Perspectiva de Género. Esto significa la instalación de nueva infraestructura en paradas de bus identificadas como “críticas”. Dichos paraderos entregan mejores condiciones de seguridad e información a las personas usuarias, incluyendo más iluminación, paneles de información variable con la llegada del bus, botón de información audible y botón de pánico que conecta con la seguridad municipal.

## CONDUCTORES Y CONDUCTORAS.

En 2023 se continuó el trabajo de refuerzo para la dignificación de la labor de conducción en el sistema de transporte público. Se levantaron mesas de trabajo permanentes con el personal de conducción para abordar temas de seguridad e higiene laboral. Uno de los productos que resultaron de estas mesas fueron el Programa Denuncia Seguro junto a la Subsecretaría de Prevención del Delito. Este programa permitió el aumento de patrullaje en zonas identificadas por los conductores como más peligrosas, y la creación de un número especial de denuncia.

Se realizó la premiación a los mejores conductores y conductoras del sistema, reconociendo su trabajo y valor en la conducción, otorgando un servicio con profesionalismo y amabilidad. Además, por segunda vez se entregó el premio a la trayectoria, donde destacamos a los conductores por sus años de servicio, compromiso y buen desempeño.

## 5.4 CAPACIONES Y DIFUSIÓN EN SEGURIDAD VIAL

En el ámbito de las capacitaciones, difusión y diversos programas de acercamiento a la ciudadanía se destaca para el 2023:

**PROGRAMA “EMBAJADORES DE LA SEGURIDAD VIAL” PARA COMUNIDADES ESCOLARES.**

Durante el 2023, se propuso el programa nuevamente al Gobierno Regional Metropolitano. Asimismo, se comenzó en la construcción de un modelo similar al ejecutado en la Región Metropolitana para las regiones de Maule, O'Higgins, Ñuble, Antofagasta y Los Ríos, los cuales se mantienen en proceso de revisión y análisis por parte de cada una de dichas regiones.

## PROGRAMA DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA GENDARMERÍA DE CHILE.

En el 2023, se firmó el convenio de colaboración entre Gendarmería de Chile y la Subsecretaría de Transportes con el objeto de desarrollar en conjunto y ejecutar un Programa de Formación a los delegados de Gendarmería en todos los aspectos relevantes para la reeducación de los conductores que se encuentran privados de libertad por delitos asociados a la Ley de Tránsito.

## CAPACITACIONES PATRULLEROS MUNICIPALES REGIÓN METROPOLITANA.

Durante el año 2023 en el marco del desarrollo e implementación del Plan Regional de Seguridad Pública y su eje transversal de fortalecimiento de competencias para la gestión local en seguridad, coordinado por la Subsecretaría de Prevención del Delito se generó una colaboración con el equipo de educación y de conductores de la Comisión de Seguridad de Tránsito, CONASET, con la finalidad de implementar en conjunto un módulo de capacitación en seguridad vial a patrulleros e inspectores de comunas de la región Metropolitana.

## ACTIVIDADES PREVENTIVAS PARA ESTUDIANTES.

Durante el año 2023, se desarrollaron múltiples actividades como ferias, charlas y talleres educativos dirigidas a estudiantes de instituciones públicas y privadas en materias de educación vial. Entre ellas destacan las siguientes: Jornadas de Educación Vial a 8° básicos de la comuna de La Cisterna y de enseñanza básica para establecimientos rurales de la comuna de Paine. Ambas iniciativas fueron coordinadas por el municipio respectivo y el Área de Educación de CONASET.

## CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA EQUIPOS DE SALUD.

Durante el 2023 se realizó la guía técnica con los lineamientos en seguridad vial para los equipos de salud que se encuentra en revisión por el Dpto. Jurídico del Ministerio de salud para su aprobación y publicación. Asimismo, el curso de capacitación se encuentra diseñado y se realizó en el mes de noviembre de 2023, un curso piloto de prueba con diversos profesionales de equipos de salud y de CONASET para realizar ajustes a sus contenidos y diseño.

## CAMPAÑAS COMUNICACIONALES DE SEGURIDAD VIAL

En el 2023 se realizaron campañas comunicacionales permanentes a través de redes sociales para abordar las distintas líneas de trabajo de Conaset: regulación, prevención, educación, difusión y reparación, potenciando, además, las acciones que las empresas privadas adscritas al Pacto Nacional por la Seguridad Vial desarrollan sobre estas temáticas y agregando valor al trabajo que realizan las distintas áreas técnicas de la Comisión. Sobre distracción, se mantuvo la publicación de información preventiva y educativa sobre la ley “No chat” y los riesgos del uso de dispositivos móviles durante la conducción y, como novedad, se desarrolló una campaña dirigida específicamente a jóvenes de entre 17 y 25 años, a través del proyecto Re:Act, que convocó a estudiantes de publicidad y diseño de la Universidad Nacional Andrés Bello y que contó con el apoyo de empresas miembros del Pacto Nacional por la Seguridad Vial.

Se desarrolló material promocional nuevo dirigido a ciclistas y se actualizaron los contenidos sobre velocidad, uso de Sistemas de Retención Infantil y el reglamento de convivencia vial, potenciando la difusión directa en actividades con grupos ciudadanos y actividades masivas.

Para las fiestas patrias y de fin de año, se desarrolló una campaña específica que, comparó las estadísticas de siniestros viales actuales con las de hace tres décadas y actualizó un anuncio comercial del año 1992 para llamar la atención sobre las causas y consecuencias de los siniestros viales. De esta forma, se abordó la responsabilidad personal en el tránsito y cómo malas conductas afectan la calidad de vida de todas y todos. La campaña se difundió por televisión, radios y redes sociales, alcanzando un muy buen desempeño en impacto medido a través de redes sociales y en conversaciones en medios de comunicación masiva, haciéndose, incluso, acreedora del premio “El ojo de Iberoamérica” a la mejor campaña de bien público del año.

A lo anterior se sumó el desarrollo de una agenda mediática para aumentar la presencia de la institución y su quehacer en los medios de comunicación tradicionales, generando nuevas instancias de participación en entrevistas y notas de prensa, en coordinación con el área de Comunicaciones del MTT, para instalar los distintos temas relacionados con la seguridad vial en la agenda de los medios.

## **6. PLANIFICACIÓN, DISEÑO Y DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y DE CARGA**

### **6.1 CONSTRUCCIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO LOGÍSTICO - PORTUARIO.**

Actualmente la propuesta de política está siendo trabajada en base a las principales conclusiones de los tres diálogos realizados durante el 2023 hasta la fecha, así como también se incluyen los avances que

lidera el Ministerio del Trabajo respecto al ámbito laboral, para construir una Política Nacional Logística Portuaria. Las materias abordadas son: a) Institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario, que busca dar los lineamientos para la definición de una autoridad para el sector y eliminar las asimetrías regulatorias que actualmente están vigentes; b) Facilitación del desarrollo económico, que implica impulsar la inversión en infraestructura logístico-portuaria, con una planificación estratégica y de largo plazo, mejorando la articulación público-privada, para fomentar de forma colaborativa la competitividad de los sistemas logístico-portuarios; c) Planificación territorial y sostenibilidad integral, que tiene como fin asegurar la armonía entre el sistema logístico y los distintos usos.

## **6.2 ESTUDIOS DE MOVILIDAD**

Debido al desarrollo de 7 planes de ciclovías más 11 estudios de movilidad sostenible que comenzaron su desarrollo o fueron licitados, se estima que se pueda contar con una cartera de 700 km aproximados de ciclovías a nivel de plan. Además, con el desarrollo y licitación de un total de 4 estudios de transporte público masivo (corredores de transporte público y teleféricos en Antofagasta, Quilpué-Vila Alemana, Viña del Mar y Talcahuano), se ha invertido sobre un 45% del presupuesto en iniciativas sostenibles, versus un 20% que éstas sumaban en 2022, debiendo llegar a sobre un 70% en 2024.

Por último, finalizaron 5 estudios relacionados con proyectos viales que mejoran la conectividad, disminuyendo brechas territoriales y entregando facilidades explícitas para usuarios de transporte público, peatones y ciclistas en 6 ciudades del país: Coquimbo, Gran Valparaíso, Gran Santiago, Curicó, Melinka y Puerto Cisnes.

## **7. INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN**

Teniendo en consideración el avance en la industria automotriz, los nuevos modos de transporte, las diversas formas de movilidad, y la aplicación de las ciencias de la información al transporte, es que se han desarrollado nuevas tecnologías las que, por su propia naturaleza y especialidad, trascienden la regulación actual vigente. Previo a dictar una normativa que regule adecuadamente los cambios tecnológicos que está experimentando la industria automotriz, es necesario establecer condiciones que anticipen la circulación de dichos vehículos, de manera de poder supervisar y hacer seguimiento de su operación, para evaluar los impactos que ellas y sus dispositivos tengan en la vía pública. Es por este motivo es que se elaboró el Decreto Supremo N°67 de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece los requisitos técnicos y administrativos que se deben cumplir para la autorización de proyectos experimentales, que son instancias de evaluación de nuevas tecnologías para el transporte de vehículos y para cuya ejecución requieren ser eximidos de una o más normativas emanadas del MTT, con el objetivo de ser puesto a disposición

para el estudio, análisis y monitoreo de parámetros, cuyas conclusiones pueden resultar necesarias para avanzar con su desarrollo o aplicación en la regulación en materia de transportes.

En este marco, las iniciativas impulsadas durante el año 2023 fueron:

Degradación de baterías de taxibuses eléctricos reconvertidos para traslado de personal que se desempeña en faenas mineras.

- Solicitante: Linkmas S.A.
- Objetivo y descripción del proyecto: Proveer datos empíricos sobre la degradación de baterías en vehículos eléctricos, mediante validación de vida útil de las baterías, el uso del vehículo eléctrico, reubicación y reciclaje de baterías.
- Estado proyecto: solicitado, pero aún no autorizado.
- Situación actual: Elaboración del acto administrativo que autoriza el proyecto, que va durar 18 meses desde la autorización.

Factibilidad técnica e implementación de transporte privado de personas usando hidrógeno como combustible.

- Solicitante: Comercial Motores de los Andes SpA.
- Objetivo y descripción del proyecto: Evaluar la factibilidad del uso de hidrógeno como combustible en vehículos de transporte privado de pasajeros, desde el punto de vista técnico, económico y administrativo.
- Estado proyecto: solicitado, pero aún no autorizado.
- Situación actual: la inspección del vehículo con el sistema instalado se encuentra realizada y observada por 3CV, solicitante no ha dado respuesta a las observaciones.

Transformación de camioneta con motor de combustión a eléctrica.

- Solicitante: EVS Industrial SpA.
- Objetivo y descripción del proyecto: demostrar que la conversión de un vehículo nuevo con motor de combustión interna, a motor eléctrico es factible y efectiva.
- Estado del proyecto: solicitado, pero aún no autorizado.
- Situación actual: la inspección del vehículo con el sistema instalado se encuentra realizada, y solicitante en gestiones administrativas de inscripción del vehículo.

## **8. MOVILIDAD ASESORIA EN SEGURIDAD VIAL**

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 la primera causa de muerte externa en niños de 1 a 14 años y en jóvenes hasta 29 años.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en su último Informe sobre la situación mundial de Seguridad de Tránsito, estima que su costo económico para la mayoría de los gobiernos es de aproximadamente un 3 % del Producto Interno Bruto (PIB) y podría llegar a un 5% en países de ingresos bajos <sup>[1]</sup>. La OMS clasifica a Chile como país de “ingresos altos” y, de acuerdo a las metodologías vigentes en el país, el año 2022 los siniestros de tránsito tuvieron un costo social de 2,21% de su PIB anual, lo que equivale a más de US\$6.627 millones de dólares. <sup>[2]</sup>

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en siniestros de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la Tabla N° 1 se aprecia que la meta proyectada para el año 2023 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 2,86 y el resultado efectivo fue 2,53.

#### Indicadores de Desempeño

| Indicador  | 2019 |           | 2020 |           | 2021 |           | 2022 |           | 2023 |           |
|--|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|------|-----------|
|  | Meta | Resultado |
| Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos | 3,1  | 2,8       | 2,8  | 2,7       | 2,83 | 2,93      | 2,83 | 2,74      | 2,86 | 2,53      |

Fuente: Fuente propia

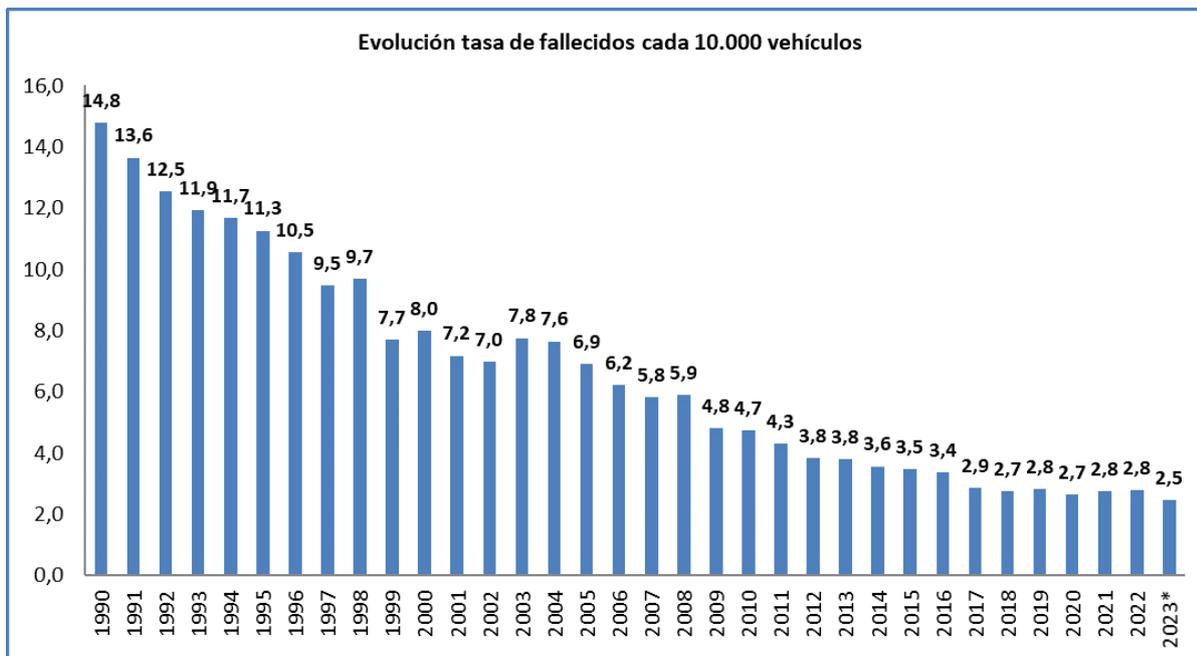
En el año 2023 los fallecidos aumentaron en un 11% en relación al año 2022, sin embargo, la meta establecida se cumplió en 113,1%.

La variación porcentual de los siniestros con resultado de muerte con respecto al año anterior, se debe en gran parte a las condiciones propias del año 2022 donde aún seguía presente el estado de alerta sanitaria por la pandemia Covid-19 y cuidados más estrictos por parte de la ciudadanía, además, variantes como el teletrabajo y la situación económica del país posibilitan mayor o menor cantidad de viajes interurbanos durante los meses de referencia. Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), entre agosto y octubre de 2023 las personas desocupadas se situaron en un 8,9% y la Región Metropolitana y de Valparaíso registraron la mayor cantidad de pernотaciones en alojamientos turísticos con motivos laborales y recreacionales.

Otro factor importante en la disminución de los fallecidos a partir de junio tiene que ver con el impacto de la fiscalización, que, según cifras del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, alcanzó 720.220 controles durante el primer año del Plan Calles Protegidas. La reciente sensación de fiscalización puede haber influenciado la baja de siniestros con resultado de muerte en los últimos meses. Aun así, las cifras de fallecidos se comportan de forma errática y están fuertemente influenciadas por los feriados, fines de semana largo y viajes interurbanos que aumentan el riesgo de siniestros con resultado de muerte. El factor humano, la imprudencia o la falta de conciencia siempre serán factores de riesgo que influyen en este indicador y provocan un alza de fallecidos por siniestros de tránsito.

Asimismo, Conaset en estos 30 años de funcionamiento como Comisión, sigue trabajando en la consecución de los proyectos estratégicos en cartera, que se centran en acciones orientadas a la difusión, cambios normativos y en la promoción de la educación vial, además de incrementar la fiscalización de Carabineros y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante el año. Asimismo, 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.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 30 años <sup>[11]</sup> :



Fuente: Fuente propia

## **9. 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: en zonas urbanas reguladas y no reguladas, sectores 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.

Para el año 2023, los principales logros alcanzados son las primeras flotas eléctricas en regiones, programas de renovación de flota, licitación del Gran Valparaíso, el programa de fortalecimiento al transporte público, regulación transporte, recaudo electrónico - Chillan, App Red, Programa mejoramiento de la experiencia de viaje, barcazas para Chile, transporte escolar y PIV.

### **9.1 PRIMERA FLOTA ELÉCTRICA EN REGIONES.**

Durante el año 2023, se implementaron distintos servicios eléctricos de autobuses de alta calidad en la región de Antofagasta, mientras que también se logró la adjudicación de servicios eléctricos en Coquimbo y Valparaíso.

El primer lugar en beneficiarse de esta iniciativa fue Antofagasta, donde se introdujo una flota de 40 autobuses eléctricos de estándar RED. Estos autobuses están equipados con características como aire

acondicionado, conexión wifi, accesibilidad universal y puertos USB de carga. Durante el transcurso del año 2023, se aseguró la financiación para la adquisición de autobuses eléctricos en Punta Arenas, Coyhaique y Calama, en colaboración con los respectivos gobiernos regionales, quienes contribuirán económicamente a la implementación de esta iniciativa en las comunas mencionadas. Además, se ha avanzado en las negociaciones con los Gobiernos Regionales de Arica y Parinacota, Atacama, Araucanía y Los Lagos. Como parte del programa de renovación de la flota, conocido como "Renueva tu Micro", se espera que para marzo de 2024 estén en funcionamiento 10 autobuses eléctricos de estándar RED en la ciudad de Rancagua.

## 9.2 PROGRAMAS DE RENOVACIÓN DE FLOTA.

Los programas "Renueva tu Micro" y "Renueva tu Colectivo", auspiciados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, están concebidos para modernizar la flota de vehículos de transporte público a nivel nacional, mediante asignaciones financieras gestionadas por los Gobiernos Regionales. "Renueva tu Micro" promueve la adquisición de microbuses más eficientes y respetuosos del medio ambiente, con el propósito de mejorar la calidad del servicio y disminuir el impacto ecológico. Por otro lado, "Renueva tu Colectivo" se enfoca en la renovación de taxis colectivos, fomentando la incorporación de vehículos más seguros y tecnológicamente avanzados, con el fin de elevar los estándares en el transporte público y fortalecer la movilidad urbana. Dado que numerosas regiones iniciaron el proceso de postulación hacia finales de 2023, aún hay varios procedimientos en las etapas inicial o intermedia. Debemos aguardar su culminación para disponer de los datos finales. Sin embargo, se prevé que la mayoría haya completado al menos la segunda etapa para marzo de 2024, lo que nos permitirá ofrecer información más precisa. Hasta la fecha, podemos informar que:

### RENUEVA TU MICRO (RTM)

En el año 2023 se renovaron 413 buses a lo largo del país. Sin embargo, de las 10 regiones que abrieron procesos de convocatorias en el año 2023, algunas aún no cierran el proceso por lo que falta considerar estos datos para tener los valores finales.

#### Nº buses renovados por monto subsidio

| Nº buses renovados | Monto subsidiototal |
|--------------------|---------------------|
| 644                | \$19.927.230.000    |

Fuente: Fuente propia

Respecto del año 2023, se detalla:

### Renovaciones buses por región

| Región                             | Convocatoria | Nºrenovaciones 2023 | Monto renovaciones 2023  | Estado           |
|------------------------------------|--------------|---------------------|--------------------------|------------------|
| Arica y Parinacota                 | 0            | 0                   | 0                        | Sin convocatoria |
| Tarapacá                           | 0            | 0                   | 0                        | Sin convocatoria |
| Antofagasta                        | 1            | 1                   | \$ 84.510.000            | Cerrado          |
| Atacama                            | 1            | 1                   | \$ 828.070.000           | Cerrado          |
| Coquimbo                           | 1            | 47                  | 965.800.000              | Cerrado          |
| Valparaíso                         | 0            | 0                   | 0                        | Sin convocatoria |
| Metropolitana                      | 0            | 0                   | 0                        | Sin convocatoria |
| Lib. B. O´higgins                  | 1            | 49                  | \$ 1.973.700.000         | Cerrado          |
| Maule                              | 1            | 150                 | \$ 4.491.760.000         | Cerrado          |
| Ñuble                              | 1            | -                   | -                        | Pendiente        |
| Biobío                             | 1            | -                   | -                        | Pendiente        |
| La Araucanía                       | 1            | 150                 | \$ 4.461.980.000         | Cerrado          |
| Los Ríos                           | 1            | 88                  | \$ 2.964.600.000         | Cerrado          |
| Los Lagos                          | 1            | 124                 | \$ 3.956.810.000         | Cerrado          |
| Aysén del Gral C. Ibáñez del Campo | 1            | -                   | -                        | Pendiente        |
| Magallanes y la Antártica Chilena  | 0            | 0                   | 0                        | Sin convocatoria |
| <b>Total</b>                       | <b>11</b>    | <b>644</b>          | <b>\$ 19.927.230.000</b> |                  |

Fuente: Fuente propia

### Renueva tu colectivo RTC

En el año 2023, se han renovado 508 taxis colectivos a lo largo del país. Sin embargo, de las nueve regiones que abrieron procesos de convocatorias en el año 2023, algunas aún no cierran el proceso por lo que falta considerar estos datos para tener los valores finales.

### Nº taxis colectivos renovados por monto subsidio

| Nº Taxis colectivos renovados | Monto subsidiototal |
|-------------------------------|---------------------|
| 785                           | \$19.927.230.000    |

Fuente: Fuente propia

Respecto del año 2023, se detalla:

### Renovaciones taxis colectivos por región

| Región                              | Convocatoria | N°renovaciones 2023 | Monto renovaciones 2023 | Estado  |
|-------------------------------------|--------------|---------------------|-------------------------|---|
| Arica y Parinacota                  | 2            | 41                  | \$ 161.400.00           | Cifras preliminares-<br>Segunda convocatoria<br>abierta |
| Tarapacá                            | 1            | -                   | -                       | Pendiente   |
| Antofagasta                         | 1            | 68                  | \$ 201.500.000          | Cerrado   |
| Atacama                             | 1            | 88                  | \$ 243.800.000          | Cerrado   |
| Coquimbo                            | 1            | 215                 | \$ 656.500.000          | Cerrado   |
| Valparaíso                          | 0            | 0                   | 0                       | Sin convocatoria  |
| Metropolitana                       | 0            | 0                   | 0                       | Sin convocatoria  |
| Lib. B. O'higgins                   | 1            | 105                 | \$ 321.800.000          | Cerrado   |
| Maule                               | 1            | 85                  | \$ 280.800.000          | Cerrado   |
| Ñuble                               | 1            | -                   | -                       | Pendiente   |
| Biobío                              | 1            | -                   | -                       | Pendiente   |
| La Araucanía                        | 1            | 83                  | \$ 269.500.000          | Cifras preliminares-<br>Pendiente                       |
| Los Ríos                            | 1            | 78                  | \$ 265.300.000          | Cerrado   |
| Los Lagos                           | 1            | -                   | -                       | Pendiente   |
| Aysén del Gral. C. Ibáñez del Campo | 1            | -                   | -                       | Pendiente   |
| Magallanes y la Antártica Chilena   | 1            | 22                  | \$ 77.100.000           | Cerrado   |
| <b>Total</b>                        | <b>15</b>    | <b>785</b>          | <b>\$ 2.477.700.000</b> |   |

Fuente: Fuente propia

### 9.3 LICITACIÓN GRAN VALPARAÍSO

A lo largo del año 2023, se llevaron a cabo un total de 32 encuentros participativos en las cinco comunas que conforman el Gran Valparaíso: Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana. En estos encuentros, más de 1.100 personas participaron activamente, dedicando su tiempo al análisis detallado de más de 160 recorridos de transporte.

Adicionalmente, se puso en marcha una consulta en línea que atrajo la participación de cerca de 3000 residentes de la región. En esta consulta, los participantes evaluaron aspectos como rutas, frecuencias, horarios y características de los autobuses que servirán a la región. Los datos obtenidos se integrarán en las bases futuras del sistema de transporte, garantizando así una planificación acorde a las necesidades y preferencias de la comunidad.

#### **9.4 PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO**

Debido a la rescisión de contrato de un operador de servicios perimetrales por problemas de calidad, durante el año 2023 se establecieron cuatro nuevos servicios en las comunas de Quilpué y Villa Alemana, bajo la gestión de una nueva empresa.

Durante el primer semestre del mismo año, se llevó a cabo el proceso administrativo para la selección del operador de estos servicios. Finalmente, en septiembre (08-sept) se iniciaron las operaciones. Para respaldar la operación de estos autobuses, se entablaron negociaciones con EFE Valparaíso, lo que permitió que esta empresa facilitara validadores para el pago con tarjeta en los autobuses mencionados. Además, estos autobuses desempeñan un papel crucial como alimentadores de las estaciones de EFE Valparaíso, lo que posibilita a los usuarios acceder a la integración modal y tarifaria entre autobús y metro.

#### **9.5 REGULACIÓN DE TRANSPORTE**

En la región del Biobío se ha instaurado un perímetro de exclusión en las comunas del Gran Concepción: Penco, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Hualpén, San Pedro de la Paz y Talcahuano. Este perímetro tiene como objetivo mejorar progresivamente las condiciones de los servicios de transporte público, beneficiando tanto a los usuarios y usuarias como a los operadores y conductores. A partir del 1 de enero de 2024, las 35 empresas afiliadas, junto con sus más de 1.600 empleados, están sujetas a las regulaciones establecidas por este perímetro de exclusión.

Además, en abril se inició la implementación del perímetro en Puerto Montt, el cual contempla una flota total de 390 autobuses equipados con GPS integrado, conexión wi-fi, sistema de monitoreo en línea, cámaras de seguridad, sistema de conteo de pasajeros y el cumplimiento obligatorio de frecuencias, regularidad y puntualidad en los servicios. Este sistema también contempla la extensión de los horarios de operación, la adopción de una normativa gráfica uniforme para los autobuses y su integración en la aplicación móvil Red Regional, permitiendo a los usuarios planificar de manera más eficiente sus desplazamientos.

## **9.6 RECAUDO ELECTRÓNICO**

A partir del 1 de enero de 2024, se implementó el sistema de recaudo electrónico en todos los microbuses que operan en Chillán y Chillán Viejo. Durante el mes de enero del mismo año se registraron un total de un millón 66 mil pagos electrónicos. De estos, 722 mil correspondieron a adultos, 132 mil a estudiantes y casi 212 mil a adultos mayores.

Durante este periodo, el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, en colaboración con Carabineros de Chile, llevó a cabo un total de 1.607 inspecciones, identificando únicamente a 30 pasajeros que evadieron el pago del pasaje. Estos infractores fueron sancionados y citados al Juzgado de Policía Local.

## **9.7 APP RED**

Esta aplicación representa un avance significativo en el proceso de descentralización y ofrece un soporte tecnológico invaluable a los usuarios de regiones para la planificación de sus desplazamientos diarios. En la primera semana de mayo de 2023, se lanzó la aplicación Red Concepción, la cual fue descargada más de 25 mil veces en su primer mes de disponibilidad en la región. Desde entonces, ha experimentado un crecimiento notable, alcanzando más de 119.000 descargas hasta la fecha, con aproximadamente 85.000 usuarios activos de manera regular.

Además, el 22 de diciembre del mismo año, la comuna de Arica se sumó a esta iniciativa con un período de prueba destinado a realizar ajustes y mejorar la usabilidad de la aplicación. A tan solo un mes de su implementación, la app ya cuenta con 1.600 descargas en esta región.

En total, 17 sistemas de transporte urbano están integrados a esta herramienta, que cubre la operación de 6.184 autobuses. Se espera que durante el año se sumen seis sistemas adicionales, lo que elevará el total de autobuses conectados a 7.700. A nivel nacional, se han registrado cerca de 300 mil descargas de la aplicación, evidenciando su amplia aceptación y utilidad.

## **9.8 PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE ESTÁNDAR DE TRANSPORTE PÚBLICO EN REGIONES**

El programa tiene como objetivo principal elevar el estándar de los operadores de transporte público en las distintas regiones, mediante la colaboración financiera con los Gobiernos Regionales. Esto permitirá una transición gradual de los operadores hacia la electromovilidad, con servicios regulados, lo que no solo mejorará la experiencia de viaje de los usuarios, sino también las condiciones laborales de los conductores del transporte público.

En la actualidad, el programa se encuentra en la fase final de ajustes de las Bases Tipo, las cuales establecerán las pautas para todas las convocatorias futuras a nivel nacional. Se prevé que estas bases sean presentadas ante la Contraloría durante el mes de marzo del año en curso.

## **9.9 BARCAZAS PARA CHILE**

La iniciativa, anunciada en agosto de 2023, tiene como propósito fundamental mejorar los servicios marítimos, lacustres y fluviales mediante un nuevo marco licitatorio orientado hacia los usuarios, con el objetivo de elevar tanto la calidad como la experiencia de viaje. Este nuevo modelo licitatorio para los servicios subsidiados de barcas y transbordadores abordará las estructuras contractuales para mejorar el servicio a largo plazo, abarcando aspectos como la disponibilidad de embarcaciones, un mejor control operativo y una mayor conexión con los usuarios.

En el marco de esta iniciativa, se ha planificado iniciar un total de 27 licitaciones adicionales bajo este modelo, abarcando el período desde el segundo semestre de 2023 hasta fines de 2027. Estas licitaciones beneficiarán a servicios operativos en las regiones de Valparaíso, Biobío, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

Para lograr estos objetivos, se están llevando a cabo acciones de participación comunitaria en cada licitación con las comunidades beneficiarias. Además, se están implementando iniciativas como consultas al mercado y la publicación de Contenidos Esenciales para informar a los posibles interesados sobre el alcance del servicio antes de la publicación de las bases correspondientes.

## 9.10 TRANSPORTE ESCOLAR

A través de los recursos que entrega la Ley de Subsidio, se generaron 848 contratos que beneficiaron a más de 64.000 estudiantes que habitan -a lo largo del país- en zonas aisladas o rurales. Así, los alumnos y alumnas lograron llegar de forma gratuita a sus recintos de educación en un transporte escolar digno.

## 9.11 PANELES DE INFORMACIÓN VARIABLE

Se receptionaron las obras de los paraderos con Paneles con Información Variable en Valdivia e Iquique.

---

[1] 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).

---

[1] Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, OMS 2018

[2] Dicho valor fue calculado en base al PIB del año 2022

<https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2023/08/Costos-Siniestros-2022.pdf>

---

[1] El 63% de las personas se sienten inseguros en los paraderos de locomoción colectiva (Paz Ciudadana, 2022); 78% de las mujeres se sientes inseguras en el transporte público (Claves Ipsos, 2024).

# 4. Desafíos para el período de Gobierno 2024

## 1. TRANSPORTE PÚBLICO

### 1.1 SISTEMA RED

#### LICITACIONES DEL SISTEMA SISTEMA RED

El cronograma de la licitación de vías 2023 contempla su proceso de licitación durante todo el año 2024, incluyendo la presentación de ofertas (julio 2024), y dictado de la resolución de adjudicación (octubre 2024). El proceso corresponde al 30% del sistema Red Movilidad, beneficiará a más de 20 comunas del Gran Santiago, con un especial enfoque en el sector sur y poniente de la ciudad para continuar avanzando en el proceso de transformación de Red Movilidad con un enfoque de equidad territorial.

Adicionalmente, se dará curso a procesos de licitaciones tecnológicas, con fechas definitivas por anunciar. Esto incluye gestión de flota para un servicio de alto nivel, sistemas de información a pasajeros, sistema de ticketing moderno y adaptable, y herramientas avanzadas de programación para operaciones.

#### PROGRAMA CONDUCTORAS/ES

Comenzamos el 2024 implementando el programa de mujeres conductoras en las comunas de Huechuraba, La Pintana y además por primera vez se está realizando el programa Iron Woman con enfoque en conductoras de transporte público, esto permitirá a más mujeres tener una nueva oportunidad laboral en el rubro de la conducción. Seguiremos reforzando la colaboración público - privado para financiar que más mujeres puedan tener la oportunidad de transformarse en conductoras de Red Movilidad.

#### INFRAESTRUCTURA SISTEMA RED

Avanzaremos en aumentar las vías exclusivas para el sistema de transporte, y también trabajaremos en incorporar más buses eléctricos que cumplan con nuestros estándares de sostenibilidad y calidad de servicio. De momento, hay 1,200 buses de este tipo considerados en el proceso de licitación de uso de vías en curso.

Continuamos transformando las paradas de buses en espacios accesibles y con perspectiva de género para todas las personas usuarias de nuestro sistema.

Seguiremos mejorando y conservando la infraestructura vial existente del sistema de transporte para asegurar una experiencia acorde a nuestros estándares.

## **1.2 TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL**

Para el año 2024, la División de Transporte Público Regional tiene las siguientes iniciativas, como objetivos principales:

### **PLAN BARCAZAS PARA CHILE**

Se realizarán participaciones ciudadanas en cada licitación con las comunidades beneficiarias a lo largo del país. Para el año 2024 se programan actividades asociadas en los siguientes servicios:

- Región de Los Ríos: Lago Pirihueico, Isla Huapi
- Región de Los Lagos: Lago Tagua - Tagua, Quinchao, Queilén, Calbuco, Puerto Montt.
- Región de Aysén: Villa O'Higgins
- Región de Magallanes: Río Verde, Puerto Edén.

Asimismo, se enviarán a toma de razón las primeras bases de licitación asociados al Plan Barcazas Para Chile con un horizonte de 8-10 años de operación y propiciando la construcción o compra de nuevas naves de los primeros servicios como:

- Canal Yal, Región de Los Lagos.
- Niebla - Corral, Región de Los Ríos.
- Punta Arenas - Puerto Williams, Región de Magallanes.
- Isla Santa María - Lota, Región del Biobío.
- Lago Tagua Tagua, Región de Los Lagos.
- Isla Mocha - Lebu, Región del Biobío.
- Archipiélago Juan Fernández - Valparaíso, Región de Valparaíso.

En el caso de las Bases del contrato en el Canal Yal, se proyecta licitar dentro del año 2024.

Por último, se destaca que, en el marco del Plan Barcazas para Chile, se han implementado, y se seguirá implementando durante 2024, importantes mejoras en servicios de conectividad prestados con barcazas/transbordadores:

- Servicio Archipiélago Juan Fernández - Valparaíso: Incorporación de segunda nave (octubre 2024).

- Servicio Niebla - Corral: Operación tercera nave en ruta Niebla - Corral (enero 2024).
- Servicio Lago Tagua Tagua: Incorporación segunda nave privada de mejores características (abril 2024).
- Servicio Canal Yal: Aumento de frecuencias y horarios. Formalización de contrato con dos naves mayores y una menor (mayo 2024).
- Servicio Fiordo Mitchell: Incorporación de segunda nave privada al servicio (febrero 2024).
- Servicio Litoral Norte Aysén: Aumento de viajes en tramo Puerto Cisnes - Quellón (clave para movimiento carga hacia/desde la región).

## PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Para el año 2024, se está trabajando en implementar tres servicios de emergencia en Viña del Mar, que se encuentran en la misma causal de caducidad que los servicios ejecutados en 2023. Se considera la implementación de 30 buses, con una proyección del proceso concursal para el mes de marzo, de esta manera, a principios del segundo semestre, los 30 buses se encuentren operando en calle. Estos buses también contarán con validadores y mantendrán una tarifa integrada con EFE Valparaíso. Además, se realizarán concursos que fortalecerán los horarios nocturnos de transporte público en las Regiones de Valparaíso y Metropolitana.

## LICITACIÓN DE VILLARRICA

Es una licitación del sistema de transporte público mayor completo, para proveer los servicios a través de buses eléctricos y donde, además, se consideran dos centros de carga. La importancia de este proyecto radica en que es la primera ciudad en regiones en la que se usará un modelo distinto de tenencia en la propiedad de los bienes estratégicos, siendo el estado, a través de Desarrollo País, el que procurará la construcción y disponibilidad de los centros de carga. Durante este 2024 se espera iniciar el proceso de licitación y también, para finales de año, se espera el inicio de las obras de los centros de carga.

## RECAUDO ELECTRÓNICO

En Temuco se implementará un nuevo sistema que elimina el uso de efectivo y eleva el estándar de las condiciones de acceso de las personas con beneficio de rebaja tarifaria (estudiantes y adultos mayores). Junto con el pago electrónico, este proyecto considerará la implementación de más de 250 puntos

presenciales de carga de saldo y venta de tarjetas de transporte en la zona de operación, incluso en zonas aisladas como San Ramón, Quepe, Niágara Oriente, General López y Boyeco. Asimismo, se crearán dos centros de atención a usuarios en Temuco y Padre Las Casas.

Tendrá un servicio de recaudo híbrido -efectivo y tarjeta- durante los primeros seis meses de implementación, para luego pasar a pago 100% con tarjeta. En un futuro se espera contar con integración tarifaria con la aplicación Red Regional e incluso con otros modos de transporte como el tren.

Respecto de las personas mayores, se considera un proceso de enrolamiento para registrarlas en el sistema y orientarlas sobre este nuevo medio de pago, que les respetará la tarifa rebajada a través de una tarjeta de transporte nominativa.

Asimismo, se iniciará el pago abierto con tarjetas bancarias en Chillán y Chillán Viejo.

## INICIO DE OPERACIÓN

En Valparaíso tendrá lugar el inicio de operación de los 44 buses eléctricos a cargo de la empresa Trolebus. Asimismo, ocurrirá con los servicios de transporte público en Santa Juana, Tocopilla y los 42 buses eléctricos de Coquimbo- La Serena.

## ELECTROMOVILIDAD.

En Copiapó se espera el llamado a licitación de todo el sistema para la ciudad, con un total de 121 buses eléctricos de alto estándar, durante el primer semestre de este año, para tener el sistema en calle en junio del 2025. En el caso de Ovalle, durante el segundo semestre de este año se hará un llamado a licitación por un total de 35 buses eléctricos. El plan es estar operando durante el primer semestre del 2025.

También en Valparaíso, se espera contar con 90 buses eléctricos de alto estándar operando para el 2025. Por ello, habrá una licitación para el segundo semestre de este año. En la Región Metropolitana, específicamente en Tiltil, se espera que CGR tome razón del contrato para la operación de 40 buses eléctricos tipo Pullman durante el segundo semestre de este año, y que los servicios estén en calle durante el primer semestre de 2025. Para la ciudad de Rancagua, se espera durante el segundo semestre del presente año, el llamado a licitación por 20 buses eléctricos de alto estándar, que deberían comenzar a operar en el segundo semestre del 2025. Para Lota Coronel, el segundo semestre de 2024 se espera el ingreso de las bases de licitación, para un

proyecto que involucra 60 buses eléctricos de alto estándar. Se espera que los buses estén operando durante el segundo semestre del 2025. Osorno, este primer trimestre del 2024 espera el ingreso de las bases de licitación a Contraloría, para comenzar su operación en el segundo semestre del 2025. Para Coyhaique, se está trabajando en un llamado a licitación por 37 buses eléctricos de alto estándar, que se realizará durante el segundo semestre del 2024, para comenzar a operar en el segundo semestre del 2025. Punta Arenas espera el ingreso de las bases concursables para el primer semestre de 2024 de un proyecto que contará con 100 buses eléctricos de alto estándar, que se espera estén operando para el segundo semestre del 2025.

## PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN

Respecto a este sistema regulatorio, se dará inicio los siguientes Perímetros de Exclusión:

- Perímetro Rancagua - Región de O'Higgins
- Perímetro Machalí - Región de O'Higgins
- Perímetro Curicó - Región del Maule
- Perímetro Talca - Región del Maule
- Perímetro Temuco - Región de la Araucanía
- Surponiente - Región Metropolitana Rural

## RENOVACIÓN DE FLOTA

Respecto a proyecciones para el 2024, se debe trabajar en las bases para los procesos de este año y enviarlo a las regiones, los montos reajustados ya fueron publicados, pero seguimos a la espera de que Hacienda dé el visto bueno al reajuste del monto adicional por bus eléctrico.

## TAXIS COLECTIVOS ELÉCTRICOS

Se está trabajando en un primer piloto en la ciudad de Lebu que contempla una nueva regulación, con mayores exigencias de calidad y tecnología, para el sistema de transporte público menor, en esta ciudad. Asimismo, está evaluando realizar el piloto en una segunda ciudad.

## **2. MOVILIDAD**

### **MOVILIDAD ACTIVA**

Durante los próximos 2 años, se pretende aumentar los kilómetros de ciclovías diseñadas, alcanzando los 300 km priorizando a las regiones. Además, el inicio del primer piloto de ejecución de obras en Concepción permitirá la participación activa del MTT en todo el ciclo de vida de los proyectos cicloviales, consolidando un modelo que reduce significativamente los tiempos de desarrollo. Con el objetivo de apoyar la formulación de buenos proyectos, se está desarrollando una nueva Guía de Diseño CicloInclusivo, acompañada de nuevas capacitaciones a nivel nacional con la presencia de expertos internacionales. Además, se formalizará una nueva metodología de evaluación social para planes de ciclovías, simplificando y agilizando el desarrollo de dichos planes. Con todo lo anterior, se espera reducir en un 50% los plazos, que hoy toman aproximadamente 7 años, desde que se inicia el plan hasta la obra, avanzando más rápido y mejor hacia la cicloinclusión en nuestras ciudades.

### **PLAN DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO (PSMACC)**

Se dará inicio al proceso de Consulta Ciudadana, con talleres presenciales en cada región del país, y consulta a entidades de apoyo y se elaborará el proyecto definitivo del PSMACC, incluyendo el desarrollo del Informe Financiero del Plan Seccional de Mitigación. Se espera lograr la aprobación de DIPRES y del Consejo de Ministros para la Sustentabilidad, y la promulgación del Decreto Supremo de aprobación, para dar inicio al proceso de difusión del Plan y su articulación con otros instrumentos de gestión del Cambio Climático, además de la vinculación con los Instrumentos de Reducción de Riesgo de Desastres de SENAPRED. También se espera Iniciar el proceso de implementación del sistema de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) para el Plan de Mitigación y de Monitoreo y Evaluación (ME) para el Plan de Adaptación.

### **DIAGNÓSTICO DE LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD**

En este periodo se encontrarán actualizadas las encuestas origen destino de movilidad en las ciudades de Arica, Ovalle, Valdivia y Puerto Varas.

## PLANIFICACIÓN CON FOCO EN TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD ACTIVA

En este periodo se contará con la actualización de los PMTU en las ciudades de Linares y Gran Concepción.

Además, como parte de la agenda ferroviaria y de transporte público informada por Su Excelencia en la Cuenta Pública del año 2023, se contará -entre iniciativas de arrastre y nuevas que comienzan el año 2024- con 13 estudios finalizados en nueve regiones del país, impactando en más de 20 ciudades, con el objetivo de mejorar la movilidad de las personas a través de sistemas eficientes y amigables con el medio ambiente, como son el metro, el ferrocarril, el tranvía, el teleférico y sistemas de redes de transporte público de buses, esto en el marco de la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible.

Sumado a esto, finalizarán 25 estudios de movilidad sostenible en territorios generalmente excluidos -entre iniciativas de arrastre y nuevas que comienzan el año 2024-, con medidas de infraestructura exclusivas para peatones y ciclistas para todas las regiones del país, abarcando a 28 ciudades, incluida Rapa Nui.

Por último, se contará con siete estudios relacionados con proyectos viales que mejoran la conectividad, disminuyendo brechas territoriales y entregando facilidades explícitas para usuarios de transporte público, peatones y ciclistas en cuatro ciudades del país: Arica, Antofagasta, Copiapó, Viña del Mar y Gran Santiago.

En resumen, en los próximos años se invertirá alrededor del 75% del presupuesto en iniciativas de movilidad sostenible, como es el ferrocarril, el metro, tranvía, teleférico, buses, junto a infraestructura para ciclistas y peatones.

### **3. GESTIÓN DE TRÁNSITO**

#### INTEGRACIÓN DE NUEVOS CRUCES A LOS CENTROS DE CONTROL DE TRÁNSITO

- Habilitación y conexión del primer semáforo de la comuna de Placilla y de la comuna de Quinta de Tilcoco, región de O´Higgins.
- Integración primer cruce semaforizado en la comuna de Puerto Varas en la región de Los Lagos.
- Avance de obras de integración de semáforos en la comuna de La Unión en la región de Los Ríos.
- Se instalarán dos nuevos semáforos en Calama en la región de Antofagasta.
- Se inicia la segunda fase de las obras para la integración del 100% de los semáforos de Algarrobo y el 60% de los semáforos de El Quisco.

- Integración de dos nuevos semáforos en la comuna Lo Lobo en zona rural con alta tasa de siniestralidad de la región de O´Higgins.
- Proyecto de semaforización de la comuna de San Vicente de Tagua, que permitirá la integración de 12 nuevos cruces y 3 cámaras de monitoreo. Se espera que las obras culminen en octubre de 2024 y con esto el 100% de las comunas de la región de O´Higgins cuenten con al menos un cruce conectado a la UOCT, lo que se traduce en la primera región con mayor cobertura semafórica del país.
- Inicio de obras de conexión de las comunas de Chonchi y Quellón en la región de Los Lagos.
- Construcción de nuevo semáforo en la comuna de Los Vilos.
- Inicio de obras de construcción de nuevos semáforos de la comuna de Los Andes aprobados por fondos municipales.

## RELACIONAMIENTO CON EL ECOSISTEMA

- Inicio de obras proyecto de ciclovías en la región de O´Higgins.
- Continuación del proyecto “Soluciones Innovadoras para el tratamiento de congestión en Biobío”
- Continuación labores en el proyecto de “Habilitación Bidireccionalidad eje Cardenal José María Caro - Costanera Andrés Bello”.
- En el marco del Segundo Foro para la Descentralización, realizado el 9 de agosto de 2022, en Frutillar, Región de Los Lagos, el Presidente de la República, Gabriel Boric, manifestó su disposición de transferir competencias a los Gobiernos Regionales (GORE), respecto de algunas instituciones, entre ellas las “Unidades Operativas de Control de Tránsito”, con la finalidad de profundizar la democracia en los territorios, empoderando a quienes están más cerca de los ciudadanos que los eligieron. Este proceso de Descentralización y Traspaso de Competencias, desarrollado durante el 2023, que incluye a las regiones Metropolitana, de O´Higgins, del Biobío y Los Lagos, contempló la elaboración de un informe que fue aprobado por los gobiernos regionales y el comité interministerial que remitió los antecedentes a Contraloría para aprobar el Decreto identificatorio de traspaso de competencias. Uno de los aspectos relevantes del traspaso de competencias de las Unidades Operativas de Control de Tránsito dice relación con ser el “primer servicio público” que será traspasado desde un Ministerio al Gobierno Regional a nivel nacional.

## INCORPORACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

- Instalación y encendido de cuatro nuevos Letreros de Mensajería Variable (VMS) en región de Antofagasta

- Proyecto de incorporación Unidad de Respaldo Energético (UPS) región de Los Lagos. Inicio de obras para la instalación de 183 UPS, distribuidas en la comuna de Osorno (80) y Puerto Montt (103), con una inversión de \$980 millones de pesos.
- Nueva alianza estratégica con el Área de Seguridad Pública de la Municipalidad de Illapel, que permitirá compartir la visión de nuestras cámaras de circuito cerrado de televisión.
- Cierre de convenio de trabajo colaborativo entre Subtrans/ Gobierno Regional y Google para testear tecnología en base a Inteligencia artificial y Machine Learning para generar sistema recomendador de programaciones semaforicas para la Región Metropolitana. Este piloto se desarrollará durante el 2024 y Santiago será una de las primeras capitales Latam en probar esta tecnología enfocada 100% en la movilidad y la sostenibilidad. Se espera mejorar los tiempos de traslado de los distintos modos, además de disminuir la congestión y con ello los gases contaminantes de los vehículos a combustión.

## DESARROLLO Y BÚSQUEDA DE FINANCIAMIENTO DE NUEVOS PROYECTOS DE MOVILIDAD

- Inicio de obras para la conexión de un nuevo y único semáforo de la comuna de Casablanca, proyecto presentado por la UOCT de la región de Valparaíso al Municipio de Casablanca.

## 4. LOGÍSTICA

Ley de Cabotaje (2024-2025). Actualmente en trámites en el Senado, Comisión de Transportes.

Ventanilla única Marítima (VUMAR). En condiciones de operación en régimen último trimestre de 2025.

Política Nacional de Logística Portuaria (2024-2025). Ya se realizó el desarrollo de 3 diálogos: a) Institucionalidad y regulación del sector logístico-portuario; b) Facilitación del desarrollo económico; c) Planificación territorial y sostenibilidad integral, durante el año 2024.

Está pendiente el desarrollo del cuarto diálogo: d) Modernización laboral, que está liderando del Ministerio del Trabajo.

Estrategia de Desarrollo de Logística Urbana (2024-2025). Comenzará su desarrollo en el segundo semestre de año 2024.

## 5. FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE

### FISCALIZACIÓN MEDIANTE TECNOLOGÍA

Se espera durante el año 2024, con motivo de la ejecución y continuidad de la etapa IV del proyecto de fiscalización automatizada con cámaras en la Región Metropolitana (RM), se deberán realizar las siguientes actividades:

- Dar recepción a los primeros 50 puntos de control de órdenes de compra ya emitidas en el 2023.
- Completar la implementación de al menos 50 puntos adicionales durante el año 2024.
- Seguir avanzando en la Instalación de cámaras de reemplazo, en puntos de control más antiguos, correspondiente a etapas anteriores (I, II y III).
- Completar hitos de adquisiciones de Infraestructura de servidores CCTV.
- Completar hitos de adquisiciones de licencias SGI, adaptación e integración final.
- Publicar nuevamente licitación de servidores de SGI en el periodo.

Además, debe desarrollarse el diseño funcional de la plataforma de tratamiento de infracciones que establezca el procedimiento de aplicación y notificación de las mismas y los requisitos no funcionales de ella que considera aspectos tales como rendimiento, seguridad y especialmente la interoperabilidad con otros sistemas de servicios externos como Juzgados de Policía Local, Tesorería General de la República, y con los infractores.

Por último, en 2024, con la Ley CATI, corresponde avanzar en la incorporación de los diferentes componentes del sistema requeridos como diseño plataforma y otros, y que se encuentran en distintas etapas del proceso de compra.

### INICIATIVAS LEGALES

El PNF está en proceso de implementación y cooperar en la gestión de los proyectos que serán operados por el Programa Nacional de Fiscalización para mejorar la seguridad en los sistemas de transporte que se encuentran aprobados o en tramitación en el Congreso, se indican:

- A contar de la publicación de la Ley 21.549 (CATI), que crea el sistema automatizado de tratamiento de infracciones de tránsito, durante el año 2024, se espera la aprobación y toma de razón de la CGR, a los tres reglamentos que el cuerpo legal establece. Estos son los Decretos N°88, 89 y 90.

- Se continuará capacitando y reforzando la función del PNF, respecto de la aplicación de la Ley N° 21.539 (Patente Cero), que impide a los vehículos cero kilómetros transitar sin su placa patente única (PPU) definitiva.
- Continuar capacitando y reforzando la labor de fiscalización a buses, con motivo de esperar la total tramitación y aprobación de la Ley Florencia, en el transporte que tengan que ver con buses de manera que se cumpla la normativa y condiciones mínimas de seguridad exigidas.

## IMPLEMENTACIÓN DE CÁMARAS CORPORALES

El PNF espera en el periodo 2024, implementar e incorporar las cámaras corporales, para potenciar los diferentes procedimientos de fiscalización en terreno de nuestros inspectores e inspectoras, por cuanto se cuenta con el presupuesto autorizado, para posteriormente presentar y publicar las bases de licitación.

## TRABAJO SISTEMATIZADO Y COLABORATIVO CON OTRAS INSTITUCIONES

En el contexto del Plan de Calles Protegidas y de las actividades de control sistematizadas y colaborativas con otras instituciones (Carabineros, Municipalidades, Dirección del Trabajo, PDI, SAG, SERNAC, etc.), como para el cumplimiento de los indicadores contenidos en el Plan Nacional de Fiscalización, será requisito realizar trabajos colaborativos con otras instituciones, y extender la red de colaboración en materia de fiscalización vial y capacitación a otros actores de la seguridad integral en materias de norma de tránsito.

## **6. SEGURIDAD VIAL**

### PROGRAMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS (PAV)

Mediante el Decreto Exento N°640 del 15 de mayo del 2023, la Subsecretaría de Transportes suscribió con la Subsecretaría de Prevención del Delito un convenio de colaboración con el objetivo de que ambos organismos públicos, diseñen, desarrollen y participen conjuntamente en políticas e iniciativas de asistencia victimológica. Como parte del proceso de trabajo en conjunto, la contraparte del Programa de Atención a Víctimas (PAV) solicitó la creación de un protocolo formal de derivación, el cual fue diseñado por la contraparte de CONASET y posteriormente aprobado por el Departamento Jurídico

de la Subsecretaría de Prevención del Delito, mediante el Memorándum DJ-042. Actualmente, estamos esperando información del equipo del Programa de Atención a Víctimas (PAV), sobre los pasos a seguir para comenzar con el funcionamiento del protocolo antes mencionado, lo cual esperamos pueda ser durante el primer semestre del año 2024.

## LICENCIA DIGITAL

El Sistema de Gestión de Licencias (SGL), generará un único canal de interoperación con Registro Civil y los Municipios, con el fin de que la información sea almacenada correctamente en el Registro Nacional de Conductores, manteniéndolo siempre actualizado. De cara a la ciudadanía, se crea una Licencia de Conductor Digital, que facilitará la acreditación como conductor(a) ante cualquier institución; durante el año 2024 se continuará con el desarrollo informático de la plataforma, se mantendrá el trabajo colaborativo entre las instituciones relacionadas -Carabineros de Chile, Registro Civil, División de Gobierno Digital, Municipalidades- y CONASET y se continuará con el plan de charlas a las Direcciones de Tránsito para preparar a los funcionarios(as) Municipales con respecto al uso del SGL y las características del proyecto. Una vez que el Decreto Supremo N° 69 de 2021 sea publicado en el Diario Oficial, se comenzará con la implementación gradual del sistema, desde las regiones extremas del norte y sur, hacia el centro del país, lo que se espera ocurra durante el segundo semestre del 2024.

## PROYECTO NEXTEO Y ACTUALIZACIÓN DEL MATERIAL DE ESTUDIO

Como parte de las iniciativas de modernización al proceso de otorgamiento de licencias, durante el 2023 se desarrolló, mediante licitación con una empresa proveedora de tecnología, un nuevo sistema de examen teórico. Este sistema permitirá garantizar un servicio continuo a los municipios, ya que el actual sistema no cuenta con soporte, documentación técnica ni acceso a la infraestructura de los servidores, imposibilitando la respuesta ante incidencias y la implementación de mejoras correctivas y evolutivas. A fines del 2023 se informó a las Municipalidades sobre esta mejora tecnológica y se espera que la implementación se realice durante el primer semestre del 2024.

Por otro lado, el 2023 se inició el trabajo de actualización del material de estudio para las clases B, C y profesionales. El objetivo es actualizar los contenidos que sean necesarios, línea gráfica y utilizar un lenguaje más cercano para el mejor entendimiento por parte de las personas. Los libros actualizados de la clase B y C esperan ser lanzados durante el primer semestre del 2024 y el material de estudio para clases profesionales, será abordado por medio de un estudio licitado.

## PLAN MOTO

Es importante seguir mejorando los estándares de seguridad en todos los modos de transportes, por eso es que debido al alza del parque de motocicletas junto al aumento de la siniestralidad y fatalidad de este tipo de vehículo, durante el 2024 se realizará la publicación del nuevo plan con miras a los desafíos en torno al uso de la motocicleta, tales como: mayores exigencias a modelos nuevos, acreditación de calidad de casco, subclasificación de la licencia clase C, nuevo examen práctico, entre otros.

## PUESTA EN MARCHA DEL REGLAMENTO DE METODOLOGÍA PARA INSTALACIÓN DE CÁMARAS PARA EL CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI)

Es una de las labores en que se enfoca la Subsecretaría, en generar una metodología de público conocimiento para la ubicación de los dispositivos de fiscalización que promueva la seguridad vial a lo largo del territorio nacional. Se espera para el 2024 el pronunciamiento de Contraloría.

## PROYECTO DE ENTORNOS ESCOLARES

Continuar generando proyectos que permitan aumentar la seguridad de desplazamiento de peatones, mediante la mejora de la infraestructura vial, urbanismo táctico y actividades de concientización, para minimizar el riesgo de siniestros en el entorno de los establecimientos educacionales, de salud, entre otros, como también generar rutas seguras a los puntos de interés. Se espera implementar durante 2024 más y nuevos entornos escolares en distintas comunas del país.

- **Incorporación del Concepto de Movilidad Segura y Sustentable en la actualización curricular de MINEDUC.** Durante el año 2024, MINEDUC ha convocado al Ministerio de Transportes a incorporar nuevos objetivos de aprendizaje y conceptos fundamentales en la actualización curricular de los estudiantes de 1° básico a 2° medio, labor que será realizada por CONASET, en conjunto con SECTRA y DTPM.
- **Programa “Embajadores de la Seguridad Vial”.** Durante el año 2024, se continuará con las gestiones con las gobernaciones con las cuales se inició el proceso de revisión del Programa Embajadores en el año 2023 con el fin de lograr su aprobación, transferencia de recursos, licitación y ejecución. Asimismo, se

gestionará la incorporación del programa en otras regiones no abordadas en el año anterior.

- **Actividades Preventivas Para Estudiantes.** Durante el año 2024, se continuará desarrollando actividades como ferias, charlas y talleres educativos dirigidas a estudiantes de instituciones públicas y privadas en materias de educación vial en coordinación con municipios y redes de colegios, entre otros.

## CAPACITACIONES EN SEGURIDAD VIAL

- **Programa de Formación en Seguridad Vial para Gendarmería de Chile.** Durante el 2024, se espera iniciar con la aplicación de los módulos ya desarrollados a los penados, por parte de los delegados de Gendarmería de Chile y terminar de desarrollar el material que falta por construir y diseñar, el que también deberá ser incorporado en las capacitaciones como nuevos contenidos.
- **Capacitaciones Patrulleros municipales región Metropolitana.** Durante el año 2024, se continuará con el trabajo iniciado en el año 2023 para fortalecer las capacidades operativas de fiscalización de aspectos de seguridad vial y primeros auxilios a través de un plan nacional de capacitación dirigido a funcionarios/as municipales en un trabajo conjunto entre la Subsecretaria de prevención del delito, CONASET, SAMU y los municipios del país.
- **Programa de Capacitación a monitores de educación vial.** En la actualidad y después de la aplicación del Programa “**Embajadores de la Seguridad Vial**” en la región Metropolitana, CONASET ha aumentado los requerimientos de charlas y actividades educativas o de sensibilización en seguridad vial, principalmente desde municipios o establecimientos educacionales. Sin embargo, el área de educación no cuenta con personal suficiente para cubrir esta demanda. En tal sentido ha generado un programa para formar monitores de educación vial que apoyen a CONASET en esta labor y que cuenten con conocimientos técnicos que permitan realizar o replicar acciones preventivas y de difusión en la temática de la Seguridad Vial principalmente en el trabajo con estudiantes.
- **Plan De Capacitación Sobre Narcotest Y Alcotest.** Durante el año 2024, se generará en conjunto con la mesa de SENDA un plan de capacitación dirigido a Carabineros de Chile, Fiscales y otros actores que resulten pertinentes y que estén vinculados con el procedimiento de fiscalización y sanción asociado al incumplimiento de la Ley de Tránsito en lo relativo a la conducción con drogas o alcohol.
- **Capacitación en Seguridad Vial para equipos de salud.** Sigue para el año 2024 orientar en seguridad vial a los equipos de Salud

con énfasis en aquellos que trabajan en atención primaria, en materia de seguridad vial que permitan promover conductas seguras en el tránsito por parte de los usuarios/as, previniendo lesiones y la muerte de personas en el tránsito a través de la implementación de acciones educativas en los programas de atención que abordan las diferentes etapas del ciclo vital, a lo largo de todo el país.

- Durante el 2024 se espera la publicación de la guía técnica que servirá como material de apoyo para este curso de capacitación, para comenzar la ejecución del curso asincrónico a través de la plataforma de capacitación digital de los servicios de salud.

## PROGRAMA REVISA TU SILLA

El Programa Revisa Tu Silla de CONASET tiene como objetivo realizar asesoría técnica en la correcta instalación de los sistemas de retención infantil a adultos responsables del traslado de niños y niñas en vehículos motorizados a lo largo del territorio nacional y entregar capacitación a organismos públicos y privados que tengan relación con la seguridad vial infantil. En este contexto durante el año 2024 se espera realizar 8 cursos de Formación de Monitores en Seguridad del niño pasajero, dirigido a equipos de salud y otros organismos públicos relacionados con seguridad vial. Por otro lado, otra área de trabajo tiene relación con educar a los padres y adultos responsables del traslado seguro de niños y niñas en vehículos particulares, por lo que, durante el 2024 se espera realizar 8 puntos de asesoría a padres a lo largo del territorio nacional.

## CAMPAÑAS COMUNICACIONALES.

El desafío para el 2024 es ampliar la cobertura y regularidad de las campañas comunicacionales difundidas a través de medios masivos. Si los años anteriores sirvieron para mejorar la difusión realizada a través de redes sociales, este año se busca extender la cobertura e impacto de las distintas temáticas abordadas por la CONASET, generando tanto conciencia sobre la gravedad y consecuencias de un siniestro vial, como educando sobre las normas vigentes para generar cambios conductuales entre los distintos grupos de interés de la sociedad.

Para eso, se busca mantener la emisión de campañas pagadas a través de medios masivos y redes sociales, saliendo del tradicional periodo de fiestas patrias y fin de año, llevándolo a nuevas fechas emblemáticas, tales como el inicio del año laboral y escolar, vacaciones de invierno, fines de semana largos y otras fechas emblemáticas de nivel regional.

## AGENDA NORMATIVA Y LEGISLATIVA

Otro de los aspectos importantes en término de seguridad vial tiene que ver con continuar con el avance en la **agenda normativa y legislativa**, por eso durante el 2024, se trabajará en la redacción de bases de licitación relativas a un estudio que permita a la organización decidir el mejor curso de acción e institucional para presentar una propuesta de proyecto de ley que sirva para la creación de una institucionalidad fortalecida de seguridad de tránsito, con capacidades y facultades que permitan proponer y ejecutar planes de acción, coordinar a los actores involucrados y fiscalizar el cumplimiento de la normativa de manera efectiva y eficiente.

También, durante el 2024 se continuará en el trabajo conjunto con la División de Normas y Operaciones, con el fin de mejorar la calidad en la enseñanza de la conducción, a través del **Decreto Supremo N° 13 de 2022**, que se espera sea reingresado a la Contraloría General de la República durante el segundo semestre.

Uno de los proyectos es la **Ley Florencia**, el cual, luego de numerosas reuniones y observaciones se espera sea ingresado a tramitación legal en el segundo semestre del 2024.

A su vez, se ha trabajado en conjunto con la familia de **Jacinta** en el Proyecto de Ley del mismo nombre y al cual se le deben hacer indicaciones sustitutivas, las que se espera se realicen durante el último trimestre del 2024.

## 7. NORMAS Y REGLAMENTACIÓN DE TRANSPORTE

### Nueva Reglamentación

Mediante los proyectos que se indican a continuación, se busca reforzar el rol que le corresponde al MTT como entidad rectora nacional en materia de tránsito público por calles y caminos; proyectándose como aportes relevantes para la mejora de la seguridad - ciudadana y de tránsito-, así como para la modernización de la normativa complementaria de la ley de Tránsito.

- Proyecto de ley que amplía la pena por accidentes a ciclistas moción que modifica la ley de Tránsito para establecer sanciones y penas a quien en vehículo motorizado dañare a un ciclista. Boletín 13.975-15
- Proyecto de ley que modifica la ley de Tránsito, para restringir el otorgamiento o renovación de licencias de conducir en razón de enfermedad grave o vejez (Jacinta) Boletín 15954-15.
- Proyecto de ley que modifica la ley N° 19.831, en materia de responsabilidad del transportista escolar durante el traslado de niños, niñas y adolescentes Boletín 16433-18 (Martin)
- Reglamento de la ley N° 21.601, que establece las características del grabado de las letras y dígitos de la placa patente única en los

- vidrios y espejos laterales de los vehículos motorizados; y modificación de Decreto Supremo N° 22 - que prohíbe el uso indebido de luces en vehículos motorizados.
- Modificación al Decreto Supremo N° 231/2001 y Resolución N° 869/2017, en lo referente a requisitos del casco reglamentario para conductores y ocupantes de vehículos.
  - Modificación de la Resolución N° 54/1994 MTT, que dispone el uso de apoya cabezas y de espejos retrovisores externos en vehículos que indica. Incorporación de cámaras con monitores o similares en retrovisores.
  - Nuevo reglamento establece requisitos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de hidrógeno.
  - Modifica DS 176/2006 MTT, en lo referente a requisitos que deben cumplir sillas para niños menores de cuatro años de edad que viajen en los asientos traseros de los vehículos livianos.
  - Modificación DS 298/1995, que reglamenta transporte de cargas peligrosas por calles y caminos, incorporando requerimientos asociados al transporte de hidrogeno.

Los siguientes proyectos tienen por finalidad la modernización y desarrollo de sistemas de transporte, en sus diversas modalidades:

- Proyecto de ley que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros Boletín 15.140-15
- Reglamento que define tipos de vehículos, derogando el DS 5/2005, el DS 106/1979 y modificando el decreto supremo N° 104/2000 que establece norma de emisión para motocicletas. Esta norma reglamentaria incorpora un importante avance en relación a la regulación de la micromovilidad.
- Modificación al DS N° 80/2004, sobre transporte privado, estableciendo una nueva estructura regulatoria que busca evitar la superposición de servicios.
- Modificación al DS 212/1992, orientada a la modernización de la reglamentación respecto de los terminales y su operación.
- Proyecto de ley que faculta al MTT para autorizar establecimientos o talleres que realicen transformaciones de vehículos de combustión interna a propulsión eléctrica y otras adaptaciones a vehículos motorizados, garantizando de esta manera la seguridad en la realización de la transformación de propulsión para los vehículos, minimizando los riesgos de descargas eléctricas; resguardando la seguridad de todas las personas involucradas en el proceso de conversión y adaptación, de los usuarios de los vehículos convertidos, y de la ciudadanía en general.

Proyectos que se enmarcan en el rol que le otorga al MTT la ley N° 20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público, buscando dar certezas técnicas y procedimentales en cuanto a la aplicación e implementación del sistema electrónico a que se refiere el

inciso final del artículo 170 de la ley general de urbanismo y construcciones:

- Crear procedimiento respecto a facultad de la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, prevista en el artículo 170 de la ley N° 21.558, que modifica diversos cuerpos normativos para adecuarlos al plan de emergencia habitacional y facilitar la ejecución de obras urbanas.

#### Plantas de revisión técnica

Una vez tramitada las nuevas Bases de Licitación de las Plantas de Revisión Técnica, el llamado a dicho proceso licitatorio se iniciará durante el año 2024, contemplando trece regiones del país y por un horizonte de 10 (diez) años.

#### Implementación Euro 6C

En atención a la inversión realizada en el Laboratorio de Emisiones de Vehículos Livianos, Medianos, y Motocicletas, para el control de emisiones según la norma Euro 6c y EPA equivalente, durante el 2024 se procederá a actualizar los manuales de procedimientos para las mediciones, de mantenimiento, de registros, y establecer los nuevos parámetros operacionales del laboratorio para la medición, e iniciar el proceso de acreditación de calidad ISO para el nuevo método de ensayo.

#### Estándar de Eficiencia Energética en Vehículos Motorizados Livianos

En atención al mandato de la Ley de Eficiencia Energética, Ley N°21.305, y a lo establecido en la Resolución N°5, de 2022, del Ministerio de Energía y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el estándar mínimo de eficiencia energética para vehículos motorizados livianos, y que mandata al MTT, a determinar el cumplimiento de dicho estándar para cada uno de los responsables de los vehículos con certificado de homologación individual. De esta forma al fin del primer semestre, se emitirá un informe parcial y al término de cada año, en el mes siguientes un informe final, con la siguiente información:

- Cantidad de certificados de homologación individual (CHI), diferenciado por modelo emitido por el responsable.
- Rendimiento energético vehicular para cada responsable.
- Nivel de cumplimiento de cada responsable según corresponda, del estándar de eficacia energética vehicular, en base al rendimiento energético calculado.

## **8. USUARIOS Y USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

### **PERSPECTIVA DE GÉNERO**

En materias de Género uno de los principales desafíos es impulsar la inclusión de mujeres en el rubro, además de fomentar ambientes laborales adecuados para la permanencia en el sector.

Otra problemática por desarrollar es levantar información diagnóstica sobre la movilidad rural y rol de cuidado, con el fin de obtener información para proyectar correctamente las necesidades de las mujeres cuidadoras de ese sector de la población. Con el fin de cumplir los compromisos institucionales, se realizará un reforzamiento en temáticas de género en las Secretarías Regionales Ministeriales y se mantendrán las capacitaciones para abarcar un 58% de la institución sensibilizada al terminar el año 2023.

En el caso específico de RED MOVILIDAD, se continuará desarrollando un sistema de transporte público equitativo a través de líneas de acciones participativas como lo son el programa “Creando Redes”, y líneas de acciones más internas como lo son capacitaciones en temas de género.

Trabajaremos con niños, niñas y adolescentes desde una perspectiva inclusiva, en los colegios e instancias recreativas en los territorios.

Implementaremos nuevos puntos de parada seguros, accesibles y con perspectiva de género para avanzar con entregar una mejor calidad de servicio a las personas usuarias de Red Movilidad, con la meta de llegar a 500 paradas de este tipo en 2026.

Durante 2023 realizamos el lanzamiento y primer encuentro del Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad, es fundamental poder continuar el trabajo colaborativo y coordinado con las ciudades fundadoras de esta institución, de manera que, podamos continuar con la elaboración de indicadores en temáticas de transporte con perspectiva de género, así también, incentivar la réplica de buenas prácticas. El libro digital que sistematiza nuestro Encuentro 2023 se encuentra en fase de diseño y será de acceso abierto. Además, nos encontramos en coordinación con el equipo de Lima para cooperar en la realización del segundo Encuentro presencial en esa ciudad.

### **PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

En Participación Ciudadana se espera potenciar el trabajo colaborativo con diferentes Programas, Divisiones, Coordinaciones y Secretarías regionales, con el fin de unificar los procesos y apoyar el desarrollo de los mismos. Otra de las acciones apunta a capacitar al 10% del total de funcionarias y funcionarios para el conocimiento de herramientas

adecuadas de participación ciudadana. De esta manera se refuerza los pilares del Gobierno, respecto al fortalecimiento de la participación ciudadana para el desarrollo de las políticas públicas.

Para el caso de RED MOVILIDAD se continuará trabajando nuestro programa de cartografía participativa “Creando Redes” para incentivar la participación de los vecinos y vecinas en el diseño e implementación/modificación de los servicios de transporte público en distintas comunas de la región.

## ATENCIÓN CIUDADANA

En el área de Atención Ciudadana, se proyecta la actualización del procedimiento de gestión de requerimientos ciudadanos con el fin de ajustar las labores incorporando nuevos énfasis en temáticas como calidad, género e inclusión. Además, se prepara la Implementación y monitoreo de chatbot Subtrans, como un nuevo canal de atención ciudadana que permita entregar información de consulta frecuente de manera rápida y expedita.

Por último, la elaboración de una política de Calidad y Experiencia Usuaria, así como su plan de acción, permitirá mejorar sustantivamente la experiencia de la ciudadanía con nuestra institución. En este marco, se comenzará a ejecutar un plan de satisfacción, con la finalidad de incorporar encuestas de satisfacción ciudadana a los trámites de la Subsecretaría de Transportes que estén dirigidos directamente a las personas usuarias, así como encuestas de percepción aplicadas a los modos de transporte regional, en coordinación con la División de Transporte Regional.

Por otra parte, en 2024 está planificada la implementación de un call center para la Subsecretaría de Transportes, a fin de mejorar el canal de atención telefónica. También se contempla la actualización de un convenio de cooperación entre la Subsecretaría de Transportes y el Instituto de Previsión Social, a fin de contar con la colaboración de las oficinas Chileatiende en todo el país, para la atención de materias relacionadas con transportes.

# 5. Anexos

## Índice

---

|   |    |
|---|----|
| .Anexo 1: Recursos Humanos  | 83 |
| .Anexo 2: Compromisos de Gobierno 2023  | 92 |
| .Anexo 3: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo                                    | 93 |
| .Anexo 4: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2023                       | 94 |
| .Anexo 5: Información Estratégica, Financiera e Instrumentos de Gestión de la Institución | 96 |
| .Anexo 6: Estructura Organizacional y autoridades   | 98 |

## Anexo 1: Recursos Humanos

---

### Dotación efectiva año 2023, por Tipo de Contrato (mujeres y hombres)

| Tipo de Contrato | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                  | N°      | %       | N°      | %       | N°             |
| Contrata         | 410     | 97.39%  | 452     | 94.96%  | 862            |
| Planta           | 11      | 2.61%   | 24      | 5.04%   | 35             |
| Total            | 421     | 100.00% | 476     | 100.00% | 897            |

### Dotación efectiva año 2023, por Estamento (mujeres y hombres)

| Estamentos      | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                 | N°      | %       | N°      | %       | N°             |
| Técnicos        | 75      | 17.81%  | 103     | 21.64%  | 178            |
| Directivos      | 7       | 1.66%   | 19      | 3.99%   | 26             |
| Auxiliares      | 8       | 1.90%   | 12      | 2.52%   | 20             |
| Profesionales   | 244     | 57.96%  | 250     | 52.52%  | 494            |
| Administrativos | 87      | 20.67%  | 92      | 19.33%  | 179            |
| Total           | 421     | 100.00% | 476     | 100.00% | 897            |

### Dotación Efectiva año 2023 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)

| Grupo de edad      | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                    | N°      | %       | N°      | %       | N°             |
| 24 AÑOS O MENOS    | 1       | 0.24%   | 2       | 0.42%   | 3              |
| ENTRE 25 y 34 AÑOS | 49      | 11.64%  | 64      | 13.45%  | 113            |
| ENTRE 35 y 44 AÑOS | 157     | 37.29%  | 159     | 33.40%  | 316            |
| ENTRE 45 y 54 AÑOS | 144     | 34.20%  | 143     | 30.04%  | 287            |
| ENTRE 55 y 59 AÑOS | 33      | 7.84%   | 50      | 10.50%  | 83             |
| ENTRE 60 y 64 AÑOS | 31      | 7.36%   | 37      | 7.77%   | 68             |
| 65 Y MÁS AÑOS      | 6       | 1.43%   | 21      | 4.41%   | 27             |
| Total              | 421     | 100.00% | 476     | 100.00% | 897            |

### Personal fuera de dotación año 2023 , por tipo de contrato (mujeres y hombres)

| Tipo de Contrato | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                  | N°      | %       | N°      | %       | N°             |
| Honorarios       | 297     | 99.66%  | 568     | 100.00% | 865            |
| Reemplazo        | 1       | 0.34%   | 0       | 0%      | 1              |
| Total            | 298     | 100.00% | 568     | 100.00% | 866            |

**Personal a honorarios año 2023 según función desempeñada (mujeres y hombres)**

| Función desempeñada | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                     | Nº      | %       | Nº      | %       | Nº             |
| Técnicos            | 79      | 26.51%  | 225     | 39.61%  | 304            |
| Auxiliares          | 1       | 0.34%   | 4       | 0.70%   | 5              |
| Profesionales       | 205     | 68.79%  | 332     | 58.45%  | 537            |
| Administrativos     | 13      | 4.36%   | 7       | 1.23%   | 20             |
| Total               | 298     | 100.00% | 568     | 100.00% | 866            |

**Personal a honorarios año 2023 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)**

| Rango de Permanencia | Mujeres |         | Hombres |         | Total Dotación |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                      | Nº      | %       | Nº      | %       | Nº             |
| Más de 3 años        | 153     | 100.00% | 345     | 100.00% | 498            |
| Total                | 153     | 100.00% | 345     | 100.00% | 498            |

## b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

### 1 Reclutamiento y Selección

#### 1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata cubiertos por procesos de reclutamiento y selección

| Variables  | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|--------|--------|--------|
| (a) N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección. | 20     | 54     | 67     |
| (b) Total de ingresos a la contrata año t  | 56     | 78     | 116    |
| Porcentaje ingresos a la contrata con proceso de reclutamiento y selección (a/b) | 35,71% | 69,23% | 57,76% |

#### 1.2 Efectividad de la selección

| Variables  | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|--------|--------|--------|
| (a) N° de ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección año t, con renovación de contrato para año t+1 | 18     | 48     | 64     |
| (b) N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección  | 20     | 54     | 67     |
| Porcentaje de ingresos con proceso de reclutamiento y selección, con renovación (a/b)                                    | 90,00% | 88,89% | 95,52% |

### 2 Rotación de Personal

#### 2.1 Porcentaje de egresos del Servicio respecto de la dotación efectiva

| Variables   | 2021  | 2022   | 2023  |
|---|-------|--------|-------|
| (a) N° de funcionarios que cesan o se retiran del Servicio por cualquier causal año t | 65    | 103    | 71    |
| (b) Total dotación efectiva año t   | 840   | 843    | 897   |
| Porcentaje de funcionarios que cesan o se retiran (a/b)                               | 7,74% | 12,22% | 7,92% |

## 2.2 Causales de cese o retiro

| Causales  | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| Funcionarios jubilados año t                      | 1    | 1    | 0    |
| Funcionarios fallecidos año t                     | 2    | 2    | 1    |
| Retiros voluntarios con incentivo al retiro año t | 11   | 11   | 6    |
| Otros retiros voluntarios año t                   | 37   | 82   | 54   |
| Funcionarios retirados por otras causales año t   | 14   | 7    | 10   |
| Total de ceses o retiros                          | 65%  | 103% | 71%  |

## 2.3 Porcentaje de recuperación de funcionarios

| Variables   | 2021   | 2022   | 2023    |
|---|--------|--------|---------|
| (a) N° de funcionarios que ingresan a la dotación del Servicio año t                  | 61     | 102    | 116     |
| (b) N° de funcionarios que cesan o se retiran del Servicio por cualquier causal año t | 65     | 103    | 71      |
| Porcentaje de recuperación (a/b)  | 93,85% | 99,03% | 163,38% |

## 3 Grado de Movilidad en el Servicio

### 3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos o promovidos, respecto de la Planta Efectiva de Personal

| Variables  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--|-------|-------|-------|
| (a) N° de funcionarios de Planta ascendidos o promovidos año t | 0     | 2     | 0     |
| (b) Total Planta efectiva año t                                | 34    | 34    | 35    |
| Porcentaje de funcionarios ascendidos o promovidos (a/b)       | 0,00% | 5,88% | 0,00% |

### 3.2 Porcentaje de funcionarios recontratados en grado superior, respecto del total de funcionarios contratados

| Variables  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--|-------|-------|-------|
| (a) N° de funcionarios recontratados en grado superior año t | 46    | 66    | 24    |
| (b) Total Contratos efectivos año t                          | 806   | 809   | 862   |
| Porcentaje de recontratados en grado superior (a/b)          | 5,71% | 8,16% | 2,78% |

## 4 Capacitación y Perfeccionamiento del Personal

### 4.1 Porcentaje de funcionarios capacitados, respecto de la Dotación Efectiva

| Variables                                    | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|--------|--------|--------|
| (a) N° de funcionarios capacitados año t     | 357    | 420    | 503    |
| (b) Total Dotación Efectiva año t            | 840    | 843    | 897    |
| Porcentaje de funcionarios capacitados (a/b) | 42,50% | 49,82% | 56,08% |

### 4.2 Promedio anual de horas contratadas para Capacitación por funcionario

| Variables  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--|-------|-------|-------|
| (a) $\sum$ (N° horas contratadas en act. de capacitación año t * N° participantes capacitados en act. de capacitación año t) | 5629  | 5945  | 7110  |
| (b) Total de participantes capacitados año t   | 357   | 420   | 503   |
| Promedio de horas de capacitación por funcionario (a/b)  | 15,77 | 14,15 | 14,14 |

### 4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia

| Variables   | 2021  | 2022  | 2023  |
|---|-------|-------|-------|
| (a) N° de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año t | 1     | 1     | 1     |
| (b) N° de actividades de capacitación año t   | 49    | 65    | 81    |
| Porcentaje de actividades con evaluación de transferencia (a/b)                                     | 2,04% | 1,54% | 1,23% |

### 4.4 Porcentaje de becas otorgadas respecto a la Dotación Efectiva

| Variables                         | 2021  | 2022  | 2023  |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|
| (a) N° de becas otorgadas año t   | 0     | 0     | 0     |
| (b) Total Dotación Efectiva año t | 840   | 843   | 897   |
| Porcentaje de becados (a/b)       | 0,00% | 0,00% | 0,00% |

## 5 Días no Trabajados

### 5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas Tipo 1

| Variables  | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| (a) N° de días de licencia médica Tipo 1, año t, / 12                                  | 1091 | 1353 | 1394 |
| (b) Total Dotación Efectiva año t  | 840  | 843  | 897  |
| Promedio mensual días no trabajados por funcionario por licencias médicas Tipo 1 (a/b) | 1,30 | 1,60 | 1,55 |

### 5.2 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas otro tipo

| Variables  | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| (a) N° de días de licencia médica de otro tipo , año t, / 12                         | 320  | 427  | 383  |
| (b) Total Dotación Efectiva año t  | 840  | 843  | 897  |
| Promedio mensual días no trabajados por funcionario por licencias de otro tipo (a/b) | 0,38 | 0,51 | 0,43 |

### 5.3 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones

| Variables   | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| (a) N° de días de permisos sin goce de remuneraciones, año t, / 12                | 39   | 30   | 37   |
| (b) Total Dotación Efectiva año t   | 840  | 843  | 897  |
| Promedio mensual días no trabajados por permisos sin goce de remuneraciones (a/b) | 0,05 | 0,04 | 0,04 |

## 6 Grado de Extensión de la Jornada

### 6 Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionarios

| Variables  | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| (a) N° de horas extraordinarias año t, / 12                  | 204  | 528  | 965  |
| (b) Total Dotación Efectiva año t                            | 840  | 843  | 897  |
| Promedio mensual horas extraordinarias por funcionario (a/b) | 0,24 | 0,63 | 1,08 |

## 7 Evaluación del Desempeño

### 7.1 Distribución del Personal según los resultados de las Calificaciones

| Listas                                     | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|--------|--------|--------|
| Lista 1                                    | 718    | 666    | 725    |
| Lista 2                                    | 34     | 29     | 23     |
| Lista 3                                    | 4      | 1      | 0      |
| Lista 4                                    | 0      | 0      | 0      |
| (a) Total de funcionarios evaluados        | 756%   | 696%   | 748%   |
| (b) Total Dotación Efectiva año t          | 840    | 843    | 897    |
| Porcentaje de funcionarios evaluados (a/b) | 90.00% | 82.56% | 83.39% |

### 7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño implementado

| Variables   | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|
| Tiene sistema de retroalimentación implementado (Sí / No) |      |      | Sí   |

## 8 Política de Gestión de Personas

### 8 Política de Gestión de Personas formalizada

| Variables  | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|
| Tiene Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución (Sí / No) |      |      | No   |

## 9 Regularización de Honorarios

### 9.1 Representación en el ingreso a la Contrata

| Variables   | 2021   | 2022   | 2023   |
|---|--------|--------|--------|
| (a) N° de personas a honorarios traspasadas a la contrata año t | 29     | 11     | 39     |
| (b) Total de ingresos a la contrata año t                       | 56     | 78     | 116    |
| Porcentaje de honorarios traspasados a la contrata(a/b)         | 51,79% | 14,10% | 33,62% |

## 9.2 Efectividad proceso regularización

| Variables   | 2021  | 2022  | 2023  |
|---|-------|-------|-------|
| (a) N° de personas a honorarios traspasadas a la contrata año t | 29    | 11    | 39    |
| (b) N° de personas a honorarios regularizables año t-1          | 823   | 463   | 779   |
| Porcentaje de honorarios regularizados (a/b)                    | 3,52% | 2,38% | 5,01% |

## 9.3 Índice honorarios regularizables

| Variables  | 2021   | 2022    | 2023    |
|--|--------|---------|---------|
| (a) N° de personas a honorarios regularizables año t   | 463    | 779     | 821     |
| (b) N° de personas a honorarios regularizables año t-1 | 823    | 463     | 779     |
| Porcentaje (a/b)                                       | 56,26% | 168,25% | 105,39% |

## Anexo 2: Compromisos de Gobierno 2023

---

| Iniciativa  | Estado de Avance  |
|---|-------------------|
| Desarrollar obras para optimizar el sistema logístico nacional, potenciando el ferrocarril de carga, centros de integración intermodal, mejoramiento de accesos a los puertos y pasos internacionales.      | En implementación |
| Adecuar y facilitar todo el transporte público para las personas con dependencia  | En implementación |
| Construir 2.000 kilómetros de ciclovías en 4 años   | En implementación |
| Crear la figura de Autoridad Regional de Movilidad, con consejo asesor y consultivo ciudadano   | En diseño         |
| Dar continuidad a los proyectos que ya tienen nivel de avance   | En implementación |
| En un marco fijado por una Ley y Política de Movilidad, avanzar en diseños de infraestructura coherentes y acordes, promoviendo y destinando recursos a las materialización de 50 zonas de tránsito calmado | En diseño         |
| Gestionar la velocidad mediante mecanismos de fiscalización automatizada  | En diseño         |
| Gratuidad para adultos mayores en el transporte público (proponemos)  | En implementación |
| Implementar 3 a 4 pilotos del programa Transporte Público Doble Cero (tarifa \$0, 0 emisiones)  | No iniciado       |
| Implementar Sistemas Regionales de Transporte Público   | En implementación |
| Impulsar el proyecto ferroviario Santiago-Chillán-Concepción  | En diseño         |
| Impulsar el proyecto ferroviario Santiago-San Antonio   | En implementación |
| Impulsar el proyecto ferroviario Santiago-Valparaíso  | En implementación |
| Patrocinar activamente la Ley CATI y dispondremos los recursos necesarios para su promulgación e implementación.  | Terminado         |

## **Anexo 3: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**

---

**Cuadro 11**

| Equipos de Trabajo | Número de personas por Equipo de Trabajo | N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo | Porcentaje de Cumplimiento de Metas | Incremento por Desempeño Colectivo |
|--------------------|--|--|-------------------------------------|------------------------------------|
| 32                 | 26                                       | 4  | 99%                                 | 1.033.619                          |

# Anexo 4: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2023

## Medidas

| Medidas   | Resultados   |
|---|--|
| <p><b>Planificación Estratégica Institucional incorporando perspectiva de género.</b></p>   | <p>La evaluación del protocolo busca conocer la utilidad, deficiencias y oportunidades de mejora de un instrumento desarrollado para la atención OIRS, poniendo foco en las denuncias recibidas por presentaciones relativas a violencia sexual en el transporte público de manera presencial y virtual. Este trabajo fue desarrollado por la Unidad de género en conjunto con el personal que recibe, evalúa y responde los requerimientos ciudadanos a nivel nacional en las Secretarías Regionales Ministeriales, mediante entrevistas semiestructuradas e interacciones en grupos focales. Estos métodos permitieron explorar la experiencia de quienes reciben denuncias de violencia de género, identificando áreas de mejora y categorías emergentes. Los hallazgos obtenidos brindaron una visión integral de la situación actual, resaltando desafíos en la implementación del protocolo y áreas susceptibles de mejora. Entre los principales hallazgos se destaca la necesidad de clasificaciones precisas, mejoras en la gestión, necesidad de actualización de tipos y subtipos de denuncias, entre otros. A partir de estos resultados, se elaboraron sugerencias y recomendaciones en busca de optimizar los procedimientos de manejo de casos, fortalecer el protocolo existente y abordar áreas que podrían beneficiarse de una actualización. El propósito es garantizar una respuesta efectiva y adecuada ante las denuncias de acoso/abuso, satisfaciendo las necesidades de la ciudadanía entregando una respuesta que cumple con parámetros mínimos de calidad. Este instrumento busca mejorar la movilidad de toda la población que utiliza el transporte público, en todos sus modos, en cualquier momento de su vida. Si lo enfocamos en sólo mujeres afectaría alrededor de 9 millones de personas (51.1% de la población). Esta iniciativa responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Cuarto Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5.</p>   |
| <p><b>Política y/o procedimientos de gestión de personas con perspectiva de género.</b></p>   | <p>El objetivo principal de este levantamiento estadístico fue reconocer las brechas de género existentes al interior del Programa de Fiscalización, espacio laboral altamente masculinizado por la función propia del equipo. Actualmente el Programa cuenta con 498 personas, divididas en administrativas y operativas, esta última tarea de mayor relevancia, ya que apunta principalmente a operativos coordinados con equipos de inspección municipales en las vías, Carabineros de Chile y otras instituciones públicas relacionadas a Seguridad Ciudadana, en este grupo las mujeres sólo alcanzan un 15% a nivel nacional (57). El análisis permitió detectar dificultades de acceso dado los perfiles de cargos existente, ya que están basados en carreras altamente masculinizadas, el trabajo en terreno no cuenta con servicios básicos adecuados, existe una ausencia de beneficios y/o apoyo en labores de cuidado, los convenios vigentes con jardines infantiles no están dirigidos al personal a honorarios quienes representan sobre el 61% del programa, la jornada de trabajo se da principalmente por turnos rotativos (06:00-13:30 y 14:00-21:30) lo que no permite conciliación laboral y familiar adecuada y por último, la infraestructura existente en Sedes RM y Regionales actualmente no permite albergar mayor dotación femenina. El Programa en su afán de fomentar la inclusión laboral femenina, está desarrollando una serie de medidas que apuntan no sólo incluir mujeres, sino que también mejorar el espacio laboral para todo el equipo. Algunas de las medidas son: 1. Conformación de la mesa de género interna del Programa Nacional de Fiscalización. 2. Elaboración del manual de inducción para personas que ingresan al programa con perspectiva de género e inclusión. 3. Levantamiento de manuales y capacitaciones para incorporar perspectiva de género. 4. Impulso al convenio con Chilevalora para formalizar el levantamiento de perfil por competencias laborales con enfoque de género. 5. Modificación del perfil de cargo, incorporando carreras que permitan la postulación de un mayor número de mujeres como Técnico Jurídico, dejando fuera carreras altamente masculinizadas. 6. Elaboración de estrategias para trabajar la doble presencia en los equipos del Programa 7. Confección de material con temática de género dirigido al personal que realiza labores de inspección fiscal (charlas de 5 minutos). 8. Reconocimiento a las mujeres del Programa de Fiscalización. 9. Creación de uniformes según necesidades sexogenéricas. 10. Flexibilidad horaria con la finalidad de tener espacios de emergencias frente a la crianza. 11. Mesa de preparación para la certificación bajo NCh3262. Este análisis busca mejorar la vida laboral del programa de fiscalización donde actualmente trabajan 96 mujeres, siendo iniciativas replicables en el resto de la Subsecretaría de Transportes. La acción responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5, 10, 11.</p> |
| <p><b>Capacitación avanzada en materia de género aplicado al quehacer del Servicio a funcionarias/os y equipos directivos del Servicio y, capacitación básica en materia de género sólo para Servicios nuevos y funcionarios/as que no han sido capacitados/as.</b></p> | <p>La Subsecretaría de Transportes, a través de su Política de Equidad de Género en Transporte, tiene como objetivo: "Establecer y velar por el acceso universal, seguro, eficiente, sustentable e inclusivo, incorporando transversalmente el enfoque de género en los proyectos de movilidad impulsados por la Subsecretaría de Transporte". Al respecto, en el marco de la creación de la Agenda Transversal para la Política de Equidad de Género en Transporte, se estableció el compromiso de realizar capacitaciones avanzadas en materia de género aplicado al quehacer del Servicio a funcionarias/os y equipos nuevos y antiguos del servicio y, capacitación básica en materia de género sólo para Servicios nuevos y funcionarios/as que no han sido capacitados/as, con el propósito de posicionar y sensibilizar sobre la temática de género. Todo esto bajo el objetivo específico número 2 de la Política: "Prevenir y erradicar la violencia de género, discriminación e inseguridad" y, en su línea estratégica 2 que establece: "Erradicar y sensibilizar respecto de la problemática; la prevención y la erradicación de la violencia de género en el sistema de movilidad." La Inducción fue asignada a 152 personas, quienes ingresaron a la institución entre septiembre 2022 y marzo 2023. Además, del personal que al año 2023 no ha participado de esta actividad en periodos anteriores. La información fue disponibilizada por la Coordinación de Personas a través de la Unidad de Capacitación. De ese grupo, 61 se identifican con género femenino y 91 con género masculino. Finalmente, del grupo participante sólo 83 personas terminaron la actividad, lo que equivale al 54% del total. De las cuales 32 se identifican con género femenino y 51 masculino. Al término del curso, se llevó a cabo una encuesta de satisfacción voluntaria con el fin de evaluar la pertinencia de los contenidos presentados, así como determinar la relevancia de este tipo de actividades. Se obtuvieron 77 respuestas al cuestionario de manera anónima donde indican que existe una alta apreciación por parte de los y las participantes hacia la actividad, considerándola valiosa y relevante para mejorar sus habilidades y conocimientos. Este análisis busca educar a las personas de Subtrans en temáticas de género y así mismo, impactar en quienes son usuarias y usuarios del sistema de transporte público a nivel nacional. Esta acción responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW.</p>   |
| <p><b>Acciones de Comunicaciones y difusión interna y externa con perspectiva de género.</b></p>  | <p>1. Las charlas comprometidas se realizaron durante el mes de marzo en conmemoración el día Internacional de la Mujer, se coordinaron 3 actividades relacionadas con: 1. "Caminata Segura, cómo construir un entorno con perspectiva de género", a cargo de la Fundación Sampapé de Brasil, con una audiencia promedio de 50 personas. La siguiente exposición la realizó el SERVIU RM quien expuso sobre "Diseño urbano con enfoque de género", relacionada con la construcción de espacios con enfoque de género, con una audiencia promedio de 40 personas y la última actividad estuvo a cargo de Prodemu con "Rubros masculinizados: estereotipos y roles de género", donde participaron 30 personas. La iniciativa responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Cuarto Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5, 10, 11. 2. La actividad estuvo dirigida al personal de Subtrans, se desarrollaron 4 actividades, 1 en formato presencial y 3 en formato online, con una participación de 85 personas a cargo de la profesional Dánae Prado Carmona, sectorialista del Ministerio de la Mujer y Equidad de Género. La iniciativa responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Cuarto Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5, 10, 11. 3. La campaña se realizó mediante una licitación pública con un valor aproximado de 83 millones de pesos, lo que contempló la asesoría comunicacional, producción, planificación e implementación del plan de medios, con el fin objetivo de generar educación en la población para introducir cambios de conducta que resulten en entornos más seguros, particularmente el transporte público. El objetivo principal de la campaña comunicacional fue transmitir conceptos que promuevan buenas prácticas sobre las actitudes que atemorizan a las usuarias del transporte público, buscando generar espacios más seguros para los desplazamientos de la población. La campaña se difundió en el sistema RED Metropolitano principalmente. Esta acción responde a los objetivos de la Política de Equidad de Género en Transporte, Compromisos Ministeriales, Cuarto Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5, 10, 11.</p>  |

| Medidas   | Resultados   |
|---|--|
| <p>Políticas y/o Programas públicos elaborados por el Servicio con perspectiva de género.</p> | <p>La resolución que aprueba la actualización de la Política de Equidad de Género en Transporte, Rex 3339/2023, busca generar una guía de acción para todo el servicio. Esta Política cuenta con 4 pilares, 5 objetivos y 15 líneas estratégicas que dieron paso a la construcción de una Agenda 2023-2026 con acciones concretas para disminuir brechas y barreras presente en el sector. La acción busca mejorar la calidad de vida de todas las personas usuarias del transporte público, como también quienes se desempeñan en la Subsecretaría de Transportes. La iniciativa responde a Compromisos Ministeriales, Cuarto Plan de Igualdad, Convención Belém do Pará, CEDAW y ODS-5, 10 y 11.</p> |

## Iniciativas

| Iniciativa | Resultado |
|------------|-----------|
|------------|-----------|

## Anexo 5: Información Estratégica, Financiera e Instrumentos de Gestión de la Institución

| Sección  | Detalle  | Enlace  |
|--|--|---|
| Identificación de la Institución (Formulario A1)   | Corresponde a la información estratégica del Servicio. Para acceder, dirigirse a <a href="http://www.dipres.cl">www.dipres.cl</a> , sección Evaluación y Transparencia Fiscal, apartado Planificación Estratégica, Definiciones Estratégicas, instrumentos por año, 2023 y escoger el Ministerio y Servicio.   | <a href="https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15400-35324.html">https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15400-35324.html</a> |
| Recursos Financieros   | Corresponde a información presupuestaria del Servicio disponible en los informes de ejecución presupuestaria mensuales, a diciembre de cada año o trimestrales. Dipres presenta información a través de dos vías: i) Sitio web de Dipres, sección Presupuestos, año 2023, y escoger la partida presupuestaria requerida; y ii) Sitio web de Dipres, banner Datos Abiertos, donde se presentan archivos con información del Gobierno Central. | <a href="https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15149-35324.html">https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15149-35324.html</a> |
|  |  | <a href="https://datos.gob.cl/organization/direccion_de_presupuestos">https://datos.gob.cl/organization/direccion_de_presupuestos</a>                     |
| Indicadores de Desempeño 2023  | Para acceder, dirigirse a <a href="http://www.dipres.cl">www.dipres.cl</a> , sección Evaluación y Transparencia Fiscal, apartado Planificación Estratégica, Indicadores de Desempeño, Fichas Anuales y 2023.   | <a href="https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15157-35324.html">https://www.dipres.gob.cl/597/w3-multipropertyvalues-15157-35324.html</a> |
| Informe Programas / Instituciones Evaluadas  | Se presenta el buscador de programas e instituciones evaluadas. Para acceder, dirigirse a <a href="http://www.dipres.cl">www.dipres.cl</a> , sección Evaluación y Transparencia Fiscal, apartado Evaluación y Revisión del Gasto e Informes de Evaluaciones. Para acceder a los informes, se debe escoger el Ministerio, línea de evaluación y año de publicación de la evaluación buscada.  | <a href="https://www.dipres.gob.cl/597/w3-propertyvalue-23076.html">https://www.dipres.gob.cl/597/w3-propertyvalue-23076.html</a>                         |
| Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas |  |   |

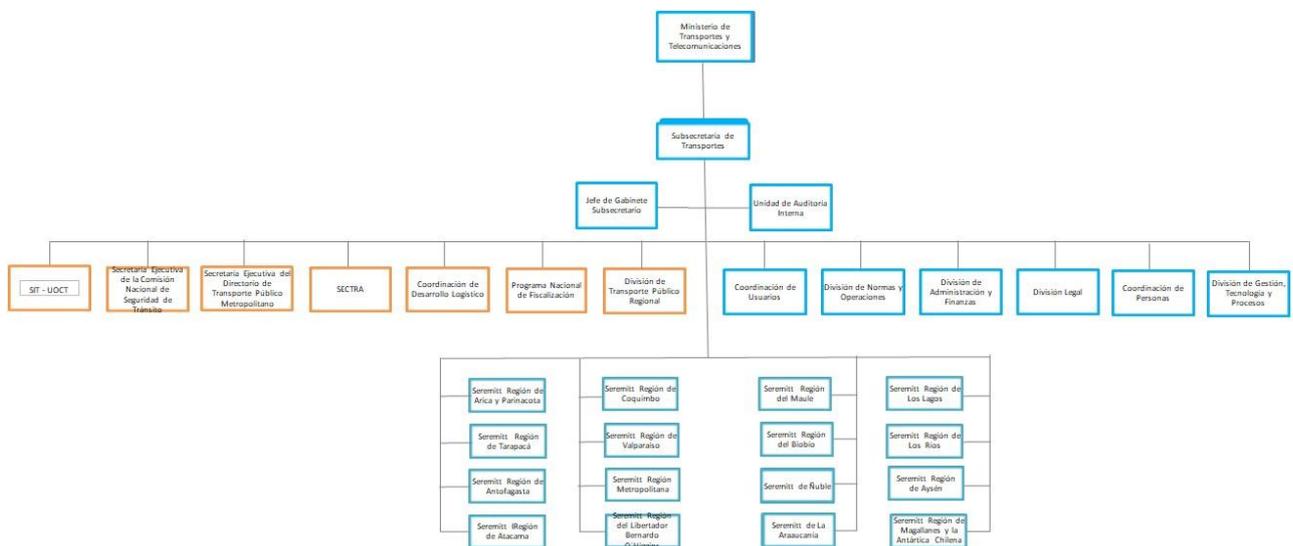
| Sección   | Detalle  | Enlace  |
|---|--|---|
| Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2023 | Para acceder, dirigirse a <a href="http://www.dipres.cl">www.dipres.cl</a> , sección Mecanismos de Incentivo de Remuneraciones, y elegir entre los distintos mecanismos presentados, para luego seleccionar el instrumento para un determinado año (según corresponda) u otro tipo de documentación relacionada. | <a href="https://www.dipres.gob.cl/598/w3-propertyvalue-16140.html">https://www.dipres.gob.cl/598/w3-propertyvalue-16140.html</a> |

## Anexo 6: Estructura Organizacional y autoridades

### Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



### Organigrama y ubicación en la Estructura del Servicio



### Principales Autoridades

| Cargo                        | Nombre                   |
|------------------------------|--------------------------|
| Subsecretario de Transportes | Jorge Antonio Daza Lobos |
| Jefatura División Legal      | Denisse Ramírez Parra    |

| Cargo   | Nombre                              |
|---|-------------------------------------|
| Jefatura División de Administración y Finanzas  | Marco Subercaseaux Pacheco- Ramírez |
| Jefatura Coordinación de Personas   | Mireille Caldichoury Ojeda          |
| Jefatura División de Gestión, Tecnología y Procesos   | Patricio Echenique Gutiérrez        |
| Jefatura Unidad de Auditoría Interna  | Verónica Cavada Miranda             |
| Jefatura Coordinación de Usuarios   | Catalina Guevara Quilodrán          |
| Jefatura División de Normas y Operaciones   | Carola Jorquera Zúñiga              |
| Jefatura de Transporte Público Metropolitano  | Paola Tapia Salas                   |
| Jefatura Unidad Operativa de Gestión de Tránsito y Sistemas Inteligentes de Transporte      | Pedro Vidal Matamala                |
| Jefatura del Programa Nacional de Fiscalización   | Óscar Carrasco Carrasco             |
| Secretaría Ejecutiva de Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito                          | Luz Infante Acevedo                 |
| Jefatura del Centro de Control y Certificación Vehicular                                    | Alfonso Cádiz Soto                  |
| Jefatura División de Transporte Público Regional  | Alan Sepúlveda Neira                |
| Jefatura Programa de Desarrollo Logístico   | Antonio Dourthe Castrillón          |
| Secretario Ejecutivo del Programa de Vialidad y Transporte Urbano: SECTRA                   | Rodrigo Medina González             |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Arica y Parinacota                        | Pablo Maturana Fuentes              |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Tarapacá                                  | Pedro Medalla Salinas               |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Antofagasta                               | Enrique Viveros Jara                |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Atacama                                   | Carla Orrego Esquivel               |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Coquimbo                                  | Alejandra Maureira Flores           |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Valparaíso                                | Edgardo Piqué González              |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región del Libertador Bernardo O´higgins            | Flavia González Urzúa               |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región del Maule                                    | Gladys Sáez Salazar                 |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Ñuble                                     | Javier Isla Figueroa                |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región del Biobío                                   | Héctor Silva Gómez                  |
| Secretario Regional Ministerial de la región de La Araucanía                                | Mary Margot Valdebenito Tapia       |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Los Ríos                                  | Jean Pierre Ugarte Ayala            |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Los Lagos                                 | Pablo Joost Winkler                 |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo | Hans Zimmermann Dueñas              |

| Cargo  | Nombre                      |
|--|-----------------------------|
| Secretario/a Regional Ministerial de Magallanes y la Antártica Chilena | Rodrigo Hernández Navarro   |
| Secretario/a Regional Ministerial de la región Metropolitana           | Rodrigo Valladares Marchant |