



Balance de Gestión Integral

AÑO 2020

Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

**Secretaría y
Administración General de
Transportes**





Índice

.1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del Ramo	4
.2. Resumen Ejecutivo Servicio	27
.3. Resultados de la Gestión año 2020	30
.4. Desafíos para el período de Gobierno 2018 - 2022	90
.5. Anexos	106
.Anexo 1: Identificación de la Institución	107
.Anexo 2: Recursos Humanos	114
.Anexo 3: Recursos Financieros	125
.Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2017-2020	143
.Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2018 - 2022	147
.Anexo 6A: Informe Programas / Instituciones Evaluadas (2019-2020)	148
.Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	148
.Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2020	149
.Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2018 -2020	152
.Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2020	153
.Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2018-2022	155
.Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2020	163
.Anexo 11: Premios o Reconocimientos Institucionales 2020	166

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del Ramo

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) tiene como misión proponer, desarrollar y controlar la ejecución de políticas públicas en materias de transporte y telecomunicaciones, con el fin de que sea un aporte al desarrollo social y económico del país. Ambos temas están muy presentes en nuestro diario vivir, desde los servicios de transporte público, la seguridad vial, la operación de la carga y la cadena logística o el acceso a internet y televisión. Por este motivo, el Ministerio está presente en la vida de las personas y contribuye con el bienestar de todos los chilenos. Esta labor, trae consigo el desarrollo de programas que tienen por objetivo garantizar el acceso igualitario a bienes y servicios de calidad en transporte y telecomunicaciones en todo el territorio. El transporte y las telecomunicaciones están presentes de manera muy profunda en nuestras vidas y cotidianamente se hace palpable en los servicios de transporte público, la seguridad vial, el acceso a internet y la televisión.

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

Avances de la Gestión 2020 de la Subsecretaría de Transportes

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

Mejor Transporte Región Metropolitana

Consolidación del estándar Red en el Transporte Público Metropolitano

Uno de los compromisos de nuestro gobierno fue generar un nuevo modelo de transporte público metropolitano, que eleve el nivel de servicio a los usuarios, contribuyendo a una mejor calidad de vida de las personas. Durante el año 2020, el estándar Red avanzó en su consolidación en la Región Metropolitana, con la renovación de 2.220 buses, que equivalen al 32% de la flota actualmente operativa. Casi cuatro millones de personas han podido disfrutar de viajes mucho más cómodos y seguros.

El sistema tiene actualmente operando 776 buses eléctricos y 1.444 buses ecológicos Euro VI, que cuentan con accesibilidad universal, piso bajo, aire acondicionado, wifi y cargadores USB. Sus tecnologías amigables con el medio ambiente permiten además reducir la contaminación acústica y las emisiones contaminantes para la ciudad, lo que se alinea con los compromisos adquiridos por Chile en el marco del Acuerdo de París y con los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS).

Licitaciones para el nuevo Modelo para el Transporte Público Metropolitano

La Licitación de Suministro de Buses que contempla contratos por 14 años para los suministradores de buses eléctricos, y de 10 años para tecnología diésel exige mayores garantías de los vehículos y sus componentes, así como exigencias y garantías para contar con repuestos y soporte local.

También fija especificaciones como la mantención de vida media de los buses, cámaras de seguridad internas y externas, pantallas internas para desplegar información del viaje, sistemas de eficiencia energética y calidad de conducción. Para un mejor control en línea del estado de los buses, incluye sistemas informáticos y de telemetría.

La Licitación de Concesión de Uso de Vías reduce el tamaño de las unidades a 400 buses, en promedio, con el fin de asegurar la continuidad de los servicios de transporte en caso que una empresa presente problemas operacionales que afecten la calidad de servicio. Las vías licitadas se concentran en el sector sur y en el sector poniente de la ciudad, principalmente en las comunas de San Bernardo, El Bosque, La Pintana, San Ramón, La Granja, Cerro Navia y Lo Prado.

Nuevos Medios de Acceso y Redes de Carga

Para el año 2021 se está trabajando en tres líneas de acción:

- Establecer nuevos Medios de Acceso
- Avanzar en la implementación técnica, administrativa y legal de nuevas formas de cargar los medios de acceso, con acento en un modelo de red de carga en la nube (ORCEN), basado en la estratificación antes mencionada.
- Diseñar una estrategia para que medios de pago (en pesos) puedan ser usados como medios de acceso al transporte público, incluso nacional.
- Finalmente, también se estima para fines del año 2021 un modelo para la implementación de sistemas de pago abierto (openloop), esto es:
 - Pago con tarjetas de crédito, débito o prepago directo en los validadores en tecnología EMV (Europay, MasterCard y Visa).
 - Pago con App de Emisores de medios de pago bancarios y no bancarios en pesos.

Terminales y Estaciones Intermodales

Actualmente, existen 10 electro terminales que abastecen de energía a los 776 buses eléctricos que circulan por la capital. A fines de 2020, se inauguró el electro terminal El Conquistador en Maipú, el mayor de su tipo en el país, con una superficie de 73.500 metros cuadrados, con 57 cargadores de alta potencia (150kW). La energía utilizada es suministrada por el sistema eléctrico que, en parte, proviene de fuentes renovables. y cuenta con un sistema de autogeneración alimentado por paneles solares fotovoltaicos.

Para facilitar y simplificar la experiencia de los pasajeros al realizar transbordos y combinar el uso de diferentes medios de transporte, se han instaurado nuevos centros de intercambio modal en distintos puntos de la Región Metropolitana. En febrero de 2020 comenzó a operar el Intermodal Franklin, que combina las Líneas 2 y 6 de Metro de Santiago con seis servicios de transporte en superficie. Está ubicada entre las calles Placer, Nathaniel Cox y Centenario, en la comuna de Santiago, y tiene una extensión de 3.600 m².

En diciembre se inauguró la Estación Intermodal Los Libertadores, que permite integrar los buses en superficie con Línea 3 de Metro, además de los futuros servicios rurales (Colina, Lampa y Tiltil), facilitando la conexión para los usuarios de las comunas de Quilicura, Conchalí y Huechuraba. La obra tuvo una inversión de 16,6 millones de dólares y espera recibir más 45 mil personas en un día laboral, lo que se traduce en más de 1 millón de personas al mes.

Infraestructura

En el último trimestre de 2020 se inauguró el primer tramo del corredor Independencia, un proyecto muy esperado por los usuarios de la zona norte de Santiago, y cuyo objetivo es acortar los tiempos de recorrido de los buses y mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros. Tiene una extensión de 4,2 kilómetros, entre Santa María y Dorsal, y contempla pistas exclusivas para buses. El nuevo corredor Independencia ha logrado reducir los tiempos de viaje en 35%.

Mejor Transporte Regiones

Servicios de transporte subsidiados: terrestres, marítimos, aéreos

Los Subsidios al Transporte Público son la herramienta de política pública que permite favorecer la movilidad de las personas, especialmente en zonas aisladas, para igualar oportunidades y fortalecer el derecho a elegir donde vivir. Durante el año 2020, cerca de 195 mil millones de pesos fueron ejecutados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el transporte público en regiones y que permitieron:

- Reducir las tarifas en más de 17 mil buses de locomoción colectiva en todo el país.
- La operación de 1.072 servicios de transporte en zonas aisladas y rurales en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial, ferroviario y aéreo, que benefician a más de 830 mil personas.

- El funcionamiento de 913 servicios de transporte escolar gratuito para más de 60 mil niños que viven en zonas de difícil acceso y que no cuentan con alternativas de transporte.
- Modernizar la flota de buses del transporte público mediante la renovación de 6.012 máquinas desde que se implementó esta iniciativa en 2011. En 2020 se realizó el recambio de más de 250 buses de locomoción colectiva en regiones y 30 de ellos cuentan con acceso universal.
- Renovar los taxis colectivos en regiones: durante 2020 se incorporaron 466 autos nuevos. Desde la creación de este subsidio en 2015, ya se han renovado más de 14 mil vehículos antiguos en regiones.

Zonas de Servicio e innovaciones tecnológicas en regiones

Mejorar condiciones de operación que mejoren el estándar de servicio que se entrega a los usuarios a través de la incorporación de nuevas Zonas de Servicio forman parte de las prioridades ministeriales para el periodo 2021-2022. Durante el año 2020 se implementaron nuevas zonas de servicio en cuatro ciudades del país: Gran Valparaíso, Calama, Valdivia y Quellón. Esta medida favorece directamente a más de 980 mil personas, que ahora viajan en buses que deben cumplir exigencias como frecuencia y regularidad, lo que tiene directa relación con la calidad de servicio a los usuarios.

A ellas se sumarán nuevas Zonas de Servicio, en comunas tales como Antofagasta, Osorno, RM Sur, Limache, Chillán Chillán Viejo, Gran Concepción, Temuco Padre Las Casas y Curicó, entre otras. Asimismo, se está trabajando en mejorar los servicios de transporte público de otras ciudades, cuyos sistemas serán llamados a licitación.

Red Punta Arenas

La implementación de Red en regiones dio su primer paso en octubre de 2020 con la puesta en marcha de Red Punta Arenas, que se convirtió en la primera ciudad después de Santiago en contar con el nuevo estándar de transporte público. Con una flota total de 70 buses nuevos, equipados con aire acondicionado, wifi, cargadores USB, iluminación LED, acceso universal y de tecnología Euro V, la operación del servicio, con mejor frecuencia y regularidad, ha contribuido a elevar la calidad de vida de los habitantes de la capital magallánica.

Electromovilidad en regiones

Durante 2020 se continuó con el desarrollo de los proyectos de Electrocorredores para las ciudades de Antofagasta, Gran Concepción y Temuco, cuyo objetivo es incorporar buses de tecnologías más limpias.

Primer transporte público fluvial sustentable

En Valdivia, Región de Los Ríos, se dio inicio en diciembre pasado al primer servicio de transporte público fluvial, realizado por lanchas que funcionan con energía solar y que recorren los ríos Calle Calle y Valdivia. Esta modalidad se concibió gracias a las condiciones de navegación que ofrecen los ríos de la zona y permitirá conectar importantes sectores del radio urbano a través de los muelles habilitados en distintos puntos de la ciudad. Tiene tres rutas que conectan a distintas universidades, el terminal de buses y el sector Collico.

Digitalización y Normativas

Trámites en línea

En línea con el instructivo presidencial N°1 del 24 de enero del año 2019, en donde se enfatiza la política de cero filas; la Subsecretaría de Transportes comprometió la digitalización de más de 130 trámites. El año 2020 se realizó la digitalización de 48 trámites, los cuales ya se pueden realizar en línea con el uso de la Clave Única, ahorrando tiempo y traslados hacia las oficinas de la Subsecretaría.

A través de la incorporación de metodologías modernas de desarrollo de software, se espera alcanzar un total de al menos 94 trámites (la mayoría de registro vehicular) disponibles para los usuarios, duplicando lo ejecutado entre los años 2018 y 2019, para así acelerar el cumplimiento de la política cero filas comprometida.

Licencia de Conducir Digital

Esta iniciativa surge a partir de la necesidad de fortalecer la seguridad vial en Chile, a través de la transformación digital y la modernización de los procesos de interoperabilidad entre instituciones del Estado. El proyecto se ha configurado gracias a un trabajo interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Servicio de Registro Civil e Identificación, Carabineros de Chile y las Direcciones de Tránsito, financiado por la Secretaría de Modernización del Estado del Ministerio de Hacienda. Por medio de esta iniciativa se crea un Sistema de Gestión de Licencias (SGL), el cual asegurará que la información del ciclo de vida de un conductor sea confiable y esté disponible de manera inmediata, generando un único canal de comunicación con el Servicio de Registro Civil e Identificación, intermediando la información enviada por los municipios que otorgan licencia de conductor y los Juzgados de Policía Local, para que ésta sea almacenada correctamente en el Registro de Conductores y pueda ser consultada de forma inmediata por Carabineros de Chile y otras instituciones.

Modernización del Proceso de obtención y porte del Permiso de Circulación Vehicular

En conjunto con la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (Subdere), durante el año 2020 se licitó el desarrollo de una plataforma que permitirá que toda la

documentación del vehículo se encuentre disponible en línea, y así facilitar y asegurar que los fiscalizadores accedan a información fidedigna.

Certificado de homologación electrónico (CHI-E)

Durante el 2020 entró en vigencia la obligatoriedad de emisión del Certificado de Homologación Individual Electrónico (CHI-e) por cada vehículo nuevo homologado. Se han emitido 157.819 CHI-e a vehículos livianos y medianos, y 5.192 CHI-e a motocicletas. De esta forma, un total de 163.011 usuarios de vehículos nuevos disponen de su CHI-e, los cuales fueron emitidos por 35 empresas autorizadas y que cuentan con vehículos homologados.

Certificación de Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS)

En el año 2020 entró en vigencia la norma que establece los requisitos técnicos para la certificación de sistema antibloqueo de frenos (ABS) en vehículos motorizados livianos de pasajeros, proceso que es controlado en la homologación vehicular. Un total de 308 modelos de vehículos livianos de pasajeros acreditaron su cumplimiento. El sistema antibloqueo de frenos (ABS) evita el bloqueo de las ruedas al frenar, manteniendo la maniobrabilidad y la estabilidad de marcha, facilitando al conductor el control del vehículo. Ello es relevante para prevenir y disminuir la posibilidad de ocurrencia de un accidente, y finalmente mitigar los efectos negativos que tiene para el conductor y sus acompañantes en caso de ocurrir el siniestro.

Sistema de Evaluación de Impacto en la Movilidad (SEIM) y Registro de Consultores

Se espera tener los dos sistemas habilitados en noviembre de 2021. Lo anterior, en virtud de la entrada en vigencia de la Ley N°20.958 de Aportes al Espacio Público, donde este Ministerio es la Ventanilla Única del ingreso de los informes de mitigación vial, reemplazando los actuales estudios de impacto sobre el sistema de transporte urbano (EISTU) a Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV).

Nuevas Bases de Licitación de Plantas de Revisión Técnica y certificación de talleres

En el marco de la transferencia de competencia a los Gobiernos Regionales, se han modificado las Bases de Licitación que permiten concesionar las plantas revisoras y se trabaja en un nuevo modelo de certificación de talleres para que puedan prestar estos servicios.

Nuevas normativas y modificaciones prioritarias

Se enfocará el trabajo en normas de carácter prioritario como son:

- o Reglamento que regule las aplicaciones de transporte.
- o Flexibilización de puntos de parada de los servicios de transporte interurbano
- o Nuevo marco normativo para el transporte público y el transporte privado
- o Nueva reglamentación para la inscripción de taxis en el marco de la ley de congelamiento del parque
- o Regularizar curso e-learning Escuela No Profesionales de Conductor
- o Regular la micromovilidad
- o Implantación de norma de emisiones Euro 6-b en vehículos livianos y medianos

Mejor calidad de vida urbana y seguridad

Proyecto de ley CATI: Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones

Seguiremos impulsando el Proyecto de Ley que crea un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Fue reformulado durante el año 2018 y el 12 de junio del año 2019 fue aprobado en general y en particular por la Cámara de Diputados. Posteriormente, en octubre del mismo año, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado emitió su informe. Actualmente se encuentra en segundo trámite constitucional en el Senado con suma urgencia.

En Chile, un 28% de los fallecidos en el tránsito se debe a la velocidad, siendo ésta la primera causa de muerte en siniestros de tránsito en nuestro país. Frente a esta realidad, el CATI permitirá una fiscalización automatizada para detectar. La experiencia internacional muestra reducciones de 40% de víctimas fatales gracias a la implementación de un control de este tipo. El proyecto de ley considera la instalación de equipos de detección de infracciones en zonas de alto riesgo de accidentes y visiblemente señalizados, con el objetivo de alertar a los automovilistas que están próximos a una zona de control. Lo que se busca es generar un cambio de conducta para que las personas manejen dentro de los límites de velocidad permitidos.

Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021 - 2030

En diciembre de 2020, a partir del Acuerdo Nacional de Seguridad Vial gestado en 2018, presentamos la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021 - 2030, realizada en conjunto por entidades públicas, privadas y representantes de la sociedad civil, tales como agrupaciones de víctimas en el tránsito y fundaciones ligadas a la seguridad vial.

El documento contempla 152 medidas de acción de corto, mediano y largo plazo, acordes con los compromisos de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Suecia en febrero del año 2020, que culminó con la “Declaración de Estocolmo”. En ella, Chile se propuso como meta reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030.

Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito

En diciembre de 2020 se publicó el Decreto Supremo que establece el Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito, que será conmemorado el tercer domingo de noviembre de cada año. Su objetivo es crear conciencia sobre la dolorosa e irremediable pérdida de vidas humanas a consecuencia de los siniestros viales. Además, CONASET publicó el Protocolo de Atención a las Víctimas de Siniestros de Tránsito, que establece orientaciones generales para la atención de víctimas de siniestros.

Nuevo examen práctico de conducción para motocicletas y triciclos motorizados de carga

En diciembre del año 2020 entró en vigencia un nuevo examen práctico de conducción que evalúa las habilidades y comportamientos de los postulantes a licencia de conductor Clase C (motocicletas y otros vehículos similares de dos o tres ruedas). Con esta evaluación se establece un circuito cerrado para que los postulantes demuestren sus habilidades y conocimientos de conducción, tanto con el motor encendido, como su capacidad para manejar el vehículo detenido.

Asimismo, todas las personas que opten a la conducción de triciclos motorizados de carga deben rendir un examen teórico y otro de tipo práctico, en un circuito cerrado y estandarizado.

Programa Revisa Tu Silla

El Programa “Revisa Tu Silla” tiene como objetivo asesorar a padres, madres y adultos responsables sobre la correcta instalación de los sistemas de retención infantil en el auto. Durante el año 2020, se realizaron siete puntos de asesorías presenciales en las regiones de Valparaíso, Coquimbo y Metropolitana, en los que se revisaron más de 211 sistemas de retención infantil.

En el contexto de la pandemia, el programa se realizó vía telemática y también asesorías virtuales a las familias, con un servicio personalizado. Con esto, se pudo ampliar la cobertura a zonas alejadas de los centros urbanos a nivel nacional, logrando asesorar a más de 150 familias a lo largo del país bajo esta modalidad.

Nuevas señaléticas de tránsito

En septiembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial el Decreto Supremo que modifica el Manual de Señalización de Tránsito y que incorpora 16 nuevas señaléticas destinadas a ordenar y reconocer con mayor visibilidad el desplazamiento de peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados. Las nuevas señaléticas comenzaron a regir en marzo de 2021.

Cinturón de tres puntos en buses interurbanos

La actual normativa para estos buses interurbanos les exige contar con un cinturón subabdominal en los asientos de pasajeros, el cual, en impactos frontales, reduce la tasa de lesiones en un 23% aproximadamente. Sin embargo, al usar un cinturón de tres puntos, la tasa de lesiones se reduce en un 53% promedio.

Por ello, se están desarrollando las modificaciones normativas necesarias para contar con un decreto que permita exigir cinturones de tres puntos en todos los buses interurbanos que se incorporen en el futuro al Registro, asegurando, de esta forma estándares de seguridad más exigentes, que brinden mayor protección a los pasajeros ante un eventual siniestro de tránsito.

Reglamentación de las condiciones de gestión y seguridad de ciclovías y elementos de seguridad para ocupantes de ciclos

Con la participación de organizaciones ciudadanas, y en el marco de la Ley de Convivencia Vial, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones trabajó un reglamento sobre las condiciones que deberán cumplir las ciclovías, en cuanto a gestión y seguridad de tránsito; así como también las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad que deben utilizar los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad. El nuevo reglamento se publicará próximamente.

Proyecto de ley SOAP: Seguro Obligatorio de Accidentes Personales

La ley N° 18.490, que establece el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), ha mantenido sus topes de cobertura sin modificaciones desde el año 2003 y no se contempla en la misma ley mecanismos de actualización. Por ello, se trabaja en un proyecto de ley que actualizará la actual cobertura de 300 Unidades de Fomento en caso de muerte, incapacidad permanente total o gastos de hospitalización, y de 200 Unidades de Fomento para incapacidad permanente parcial.

Programa de Atención a Víctimas (PAV).

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 también a víctimas directas o indirectas, en sus centros

de atención en todas las regiones del país. Este convenio contemplará además la capacitación a los funcionarios y profesionales de ambas instituciones.

Examen Médico de Conducción

Se modificó el examen médico con un nuevo listado de enfermedades y orientaciones médicas, el cual aumenta y actualiza el nivel de exigencia para la obtención de licencia de conductor. En julio del año 2020, se complementó con la publicación de un Instructivo Técnico, elaborado entre CONASET y el Ministerio de Salud, que tiene por objetivo apoyar la gestión del médico de los Gabinetes Técnicos Municipales autorizados para otorgar licencias de conductor.

Registro de Pasajeros Infractores (RPI)

En el marco de la Ley N° 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago de transporte público de pasajeros y la puesta en marcha del Decreto Supremo N° 68, entre 2018 y 2020, la cantidad de personas con anotaciones vigentes en el Registro de Pasajeros Infractores son 13.324 y la cantidad de causas ingresadas alcanzan los 13.548. El promedio de edad de los evasores infractores es de 34 años, siendo el 29,6% mujeres y el 70,4% hombres.

Capacitación en seguridad vial a docentes y profesionales de la salud

Para entregarles herramientas metodológicas para trabajar con los estudiantes, y al amparo de un convenio de colaboración suscrito con la Fundación Mapfre, se dictó un curso de capacitación en seguridad vial dirigido a docentes, en el cual participaron más de 140 profesionales. Esta actividad entregó herramientas y permitió a los docentes conocer y aplicar nuevas metodologías niños, niñas y jóvenes (motor, cognitivo y socio-afectivo) con foco en la Ley de Convivencia Vial y las bases curriculares.

Durante el año 2021 se suscribirá nuevamente el convenio, cubriendo el período 2021 - 2022, para continuar con la capacitación a docentes y desarrollar materiales para docentes de enseñanza parvulario y de 3° y 4° medio. De igual forma, contemplará la implementación de una capacitación destinada a matronas y personal de salud.

Fiscalización

A pesar de la complejidad del año 2020, las tareas de fiscalización comprometidas con la ciudadanía se continuaron realizando en todo momento, con más de 274 mil controles a vehículos de transporte de pasajeros y carga, motos, y vehículos particulares, entre otros. Se cursaron cerca de 43 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por el incumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad que los vehículos deben cumplir de acuerdo a la normativa vigente.

En relación a la cobertura de fiscalización, la tasa más alta se alcanzó en Buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano, con un 81%; seguida de buses urbanos de regiones distintas a la Región Metropolitana, con un 68%; luego buses rurales con un 66% y buses interurbanos con un 62%. La mayor repetitividad en la fiscalización, se obtuvo en buses interurbanos con un promedio de 6,9 fiscalizaciones por bus al año.

La fiscalización al Sistema de Transporte Público Metropolitano registró casi 14 mil controles a buses para verificar que cumplan las condiciones técnicas y de seguridad. Asimismo, se realizaron cerca de mil controles a conductores para corroborar la correcta detención en los paraderos, más de 34 mil fiscalizaciones a pasajeros para auditar el pago del pasaje; además de fiscalizaciones presenciales y remotas de vías prioritarias para el transporte público, de modo de evitar que los vehículos particulares las invadan.

Las fiscalizaciones de los servicios de transporte de pasajeros que reciben subsidios del Estado para operar sobrepasaron los 37 mil controles. Estos se realizan para verificar las rebajas de tarifa y el cumplimiento de las condiciones de operación establecidas en los contratos, como son la frecuencias, horarios y día de funcionamiento, entre otras. Al respecto, cabe destacar, las más de 8.500 fiscalizaciones que se realizaron para verificar el cumplimiento de la nueva tarifa a mitad de precio para adultos mayores.

Asimismo, se realizaron más de 8.500 inspecciones a establecimientos ligados al sector transporte a nivel nacional. El detalle corresponde a 5.300 visitas a Plantas de Revisión Técnica, más de 1.300 a gabinetes Municipales y cerca de 1.700 inspecciones a Escuelas de Conductores. También, se concretaron 227 verificaciones de talleres chatarrizadores de vehículos, que operan en el marco de los programas “Renueva tu Micro” y “Renueva tu Colectivo”, cuyo objeto es modernizar las flotas de vehículos que prestan servicios de transporte de pasajeros. Finalmente, para verificar el adecuado uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos, taxis y otros modos, se fiscalizaron casi 60 mil pasajeros a nivel nacional.

Puertos y Logística

Infraestructura Logística de Gran Escala: Puerto Exterior de San Antonio y Corredor Ferroportuario

Durante el año 2020, el proyecto Puerto Exterior, liderado por la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA), continuó avanzando en el desarrollo de las diversas componentes de su definición, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el resto de participantes de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG).

En paralelo al proyecto Puerto Exterior, el ministerio realiza el seguimiento del desarrollo de los proyectos de mejora de las infraestructuras viales y ferroviarias necesarias para atender la demanda actual y futura asociada a la actividad del conjunto del puerto de San Antonio y su cadena logística, liderados desde EFE y el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Así, para el periodo 2021-2022 se espera la conclusión de etapas de permisos y licitación del proyecto Terminal Intermodal Barrancas (TIB), el cual permitirá ampliar en cinco veces la capacidad de transferencia de carga por el modo ferroviario.

Con una inversión de 100 millones de dólares, el mejoramiento de la vía férrea entre Santiago y San Antonio permitirá asegurar los flujos para el transporte de carga, mejorando las condiciones de la oferta logística del país. El proyecto avanza en su tramitación ambiental, recogiendo y analizando las observaciones levantadas durante el proceso, con el objetivo de obtener la Resolución de Calificación Ambiental para avanzar hacia la construcción de esta nueva infraestructura. Junto al avance de este trámite, también serán clave los análisis financieros, bajo el liderazgo de la Empresa Portuaria San Antonio y en coordinación directa con el MTT, Servicio de Empresas Públicas (SEP) y la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda (Dipres).

Proyectos en el Ámbito Portuario

En Antofagasta, el proyecto “Zona de Desarrollo Logístico Capricornio” se encuentra con su proceso de Licitación iniciado, con fecha estimada de adjudicación en junio de 2021. En esta zona se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de la carga, además de dotar a la ciudad de una zona que gestione el flujo de camiones que ingresan al radio urbano de Antofagasta.

En Coquimbo, se dio inicio en noviembre de 2020 a la instalación de faenas de la obra obligatoria del puerto, la que actualmente lleva un 80% de avance. También se están realizando los trabajos para comenzar con la instalación de los pilotes que requiere la obra. Según planificación, se espera finalizar la primera etapa en agosto de 2022, y la obra completa en 2024.

En Valparaíso, durante el 2020 finalizaron las obras de Reparación Protección Costera Sector Edwards-Barón, que permitirán dar seguridad frente al oleaje y marejadas, entre otros, al futuro Parque Barón.

En San Antonio, la Empresa Portuaria acordó la ampliación del contrato de concesión con STI, principal terminal de contenedores del país por transferencia, en un plazo de cinco años, hasta alcanzar el máximo de 30 años previsto en la ley. Las inversiones previstas permitirán atender los servicios de transferencia y acopio de cargas respondiendo a las proyecciones de corto y medio plazo vigentes. Asimismo, EPSA adjudicó en 2020 la concesión, en régimen multioperador, del sitio 9 a QC Terminales, dedicado a la atención de cargas a granel líquido, por un plazo de nueve años.

En Punta Arenas se desarrollan las obras de construcción de la segunda etapa de extensión del muelle Arturo Prat, que permitirá mejorar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios. Asimismo, avanzan los estudios de diseño del mejoramiento del terminal de pasajeros del muelle, el cual se prevé pase a etapa constructiva durante el segundo semestre de 2021. Finalmente, el Plan Nacional de Acceso terrestre a Puertos

Estatales, diseñado en 2020, describe los proyectos que mejorarán la accesibilidad a los diez puertos.

El Programa de Gobierno releva la importancia de una mayor competencia en el cabotaje marítimo. Por ello, durante 2020 se evaluaron las alternativas de apertura de cabotaje de carga, en el marco de la Agenda de Reimpulso Económico. Gracias a los acuerdos entre los Ministerios de Economía, Secretaría General de la Presidencia (Segpres) y MTT, se elaboró un proyecto de ley que será enviado al Congreso para su discusión.

Nuevos Desarrollos de Infraestructura Portuaria

Las Empresas Portuarias Antofagasta, Valparaíso, Puerto Montt, Chacabuco y Austral se encuentran en procesos de consulta al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para que fije las condiciones que deben aplicar en los procesos de licitación que actualmente se encuentran impulsando.

De forma adicional a la infraestructura portuaria estricta, la Empresa Portuaria San Antonio se encuentra en proceso de licitación del servicio de regulación de frecuencia Alto San Antonio “Fast Track”, que permitirá regular de forma adecuada los flujos de camiones que llegan a los terminales, las esperas, y mejorar el estándar de servicio en las mismas. Se espera que las licitaciones de este servicio queden completadas de manera que se inicie las operaciones en el último trimestre del año 2021.

Eficiencia Portuaria

El Programa de Desarrollo Logístico del MTT trabaja para tener en funcionamiento, en el período 2020-2022, un sistema de predicción de oleaje, que opere como una herramienta de apoyo a la toma de decisión sobre el levantamiento de restricciones operacionales en los distintos puertos del país.

Durante el año 2021 se presentará además la primera propuesta de Estándar de Sostenibilidad para el sector Portuario, trabajado junto a la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático, y que tiene como objetivo promover el desarrollo de la sostenibilidad, tanto ambiental como social y económica, en los puertos del país. Este trabajo, además, será la primera etapa de un proceso más amplio, que buscará abarcar al conjunto del sistema logístico de carga.

Así también, Conecta Logística ha promovido una instancia de coordinación público privada para la electromovilidad logística, con el fin de generar conocimiento y colaboración entre diferentes organizaciones y empresas relacionadas a la electromovilidad en transporte de carga, y de ese modo fomentar su adopción en el sector.

Sistemas de Transformación Digital Logística

El Ministerio ha continuado liderando el desarrollo de la Ventanilla Única Marítima (Vumar), que aborda la digitalización de procesos y documentos requeridos para la recepción y despacho de las naves a nivel nacional. Al mismo tiempo se avanza con la implementación del módulo base para el desarrollo de Port Community System (PCS), los que facilitarán las coordinaciones para el flujo físico de la carga. Esto generará ahorros en tiempos y costos operacionales, mejorará la trazabilidad y permitirá contar con mejor información para la toma de decisiones pública y privada.

Las 11 Comunidades Logísticas Portuarias (CLP), con el apoyo de Conecta Logística, desarrollaron cuatro encuentros entre agosto y diciembre de 2020, en que abordaron temáticas atinentes a sus comunidades. La construcción de una hoja de ruta permitirá orientar las actividades necesarias para avanzar en el cierre de brechas de procesos y tecnología. Asimismo, se publicará una nueva versión de la “Guía de Buenas Prácticas”, que entregará recomendaciones para la sostenibilidad y el avance exitoso de estas entidades.

El sitio web Observatorio Logístico incorporó nuevas visualizaciones, metodologías y herramientas para facilitar el acceso a los datos, como una API (Application programming Interface), que ofrece un conjunto de funciones y procedimientos para compartir datos de manera automatizada.

Planificación y Desarrollo de la Movilidad Urbana

Para planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, durante este periodo se dio inicio a la Encuesta Origen-Destino de movilidad de la conurbación Coquimbo-La Serena. Además, se encuentran en desarrollo la encuesta para las ciudades de Talca-Maule, Chillán-Chillán Viejo y Los Ángeles. Estas encuestas son el principal insumo para analizar y evaluar los proyectos que integran los Planes Maestros de Transporte Urbano.

En 2021, las Encuestas Origen Destino de movilidad se encontrarán actualizadas en tres ciudades del país: Talca-Maule, Chillán-Chillán Viejo y Los Ángeles. A su vez, en el año 2022 se encontrarán en proceso de actualización las Encuestas en nueve ciudades del país: (i) Arica, (ii) Iquique-Alto Hospicio, (iii) Antofagasta, (iv) Copiapó, (v) Ovalle, (vi) Coquimbo-La Serena, (vii) Gran Quillota, (viii) Gran Santiago y (ix) Coyhaique.

Planificación

Los Planes Maestros de Transporte Urbano (PMTU) son la herramienta clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Al respecto, se dio inicio a los PMTU en Valdivia y Punta Arenas. Ya se cuenta con los primeros Planes Maestros de Transporte Público finalizados para Arica, Gran Valparaíso y Puerto Montt. Adicionalmente, finalizaron seis estudios relacionados con proyectos viales, gestión de tránsito y de accesibilidad peatonal que mejoran el sistema de transporte en seis ciudades del país: (i) Copiapó, (ii) Gran Valparaíso, (iii) Los Andes, (iv) Gran Santiago, (v) Rancagua y (vi) Corral.

Ciclovías

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de Sectra, ha hecho un levantamiento de las ciclovías, ciclo calles y ciclovías tácticas existentes en el país. En 2018, existían 1.343 kilómetros y a marzo pasado, tras concluir la actualización del catastro nacional, contabilizamos casi 1.900 kilómetros de este tipo de infraestructura para ciclos. Debido al aumento de uso de ciclos en el país, ha sido necesario reforzar las redes de ciclovías en las ciudades. Por esto, en conjunto con los Municipios, los Gobiernos Regionales y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, hemos realizado un trabajo conjunto para aumentar la infraestructura dedicada para ciclos. Esto se traduce en que -en los últimos tres años- sumamos 522 kilómetros a nivel nacional.

Próximamente se añadirán otros 134 kilómetros que se encuentran en ejecución en distintas comunas del país, lo que nos permitirá contar con una red de dos mil kilómetros a nivel nacional.

Este tipo de infraestructura nos permite entregar mayor seguridad a sus usuarios que, a diario, realizan más de un millón 600 mil viajes en bicicleta en el país.

Además, a inicios de 2020 difundimos la Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías para que los organismos cuenten con una herramienta para habilitar estas vías y, gracias a esos criterios, impulsamos una serie de proyectos temporales en el marco del Plan Nacional de Movilidad. A su vez, junto con el Ministerio de Bienes Nacionales, trabajamos para que la ubicación de cada una de las ciclovías esté disponible para todas las personas en un visor territorial (ciclovias.visorterritorial.cl). En dicha plataforma están la ubicación (calle y comuna), trazado y extensión de cada una de ellas.

Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable

En el año 2020, el Estado chileno comprometió frente a la Conferencia de las Partes de la ONU (COP), un presupuesto máximo de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que implica una reducción de cerca de un 25% respecto a los niveles de emisión actuales. La movilidad urbana es responsable de aproximadamente un quinto de las emisiones totales, y por ello es necesario un esfuerzo importante del sector para alcanzar las metas y compromisos. Para ello, se requieren de acciones y decisiones de muchos actores y en distintos ámbitos: planificación urbana, ejecución de infraestructura, medidas de reducción de tráfico, promoción de una matriz energética

más limpia, entre otros elementos. En este contexto, la Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable (ENMS) busca generar directrices y herramientas que permitan trabajar coordinadamente entre distintos ministerios, y sobre todo con gobiernos regionales y locales, que permitan orientar la gestión de la ciudad hacia conductas de movilidad más sustentables. En 2020 se avanzó en el diseño de esta estrategia, concordando un diagnóstico, definiendo principios, objetivos y ámbitos de acción, e identificando un universo inicial de medidas.

Gestión de Tránsito

• Unidades Operativas de Control de Tránsito

En el año 2020, la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) celebró sus 30 años, optimizando la movilidad, aportando a la reducción de congestiones vehiculares, mejorando los tiempos de desplazamiento y las condiciones de seguridad para los diversos modos de transporte, alcanzando avances significativos en este mismo periodo.

Durante el año 2020 se avanzó en las etapas de pre inversión e inversión para implementar nuevos Centros de Control de Tránsito.

• Aumento de Cobertura de los Centros de Control y Normalización de Intersecciones

En el año 2020 se materializaron esfuerzos importantes en materia de cobertura de los centros de control y normalización de cruces semaforizados, a partir de la integración de 127 nuevas intersecciones a los distintos sistemas de control de tránsito a nivel nacional, aumentando de 4.904 a 5.031 la cantidad de cruces conectados a estos centros en el país.

Las mejoras más relevantes se dieron en las regiones de Los Lagos (28% más de cruces integrados), Maule (14%) Araucanía (12%), Antofagasta (9%) y O'Higgins (7%).

Asimismo, a nivel nacional se instalaron 47 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito, pasando de 565 a fines del año 2019 a 612 a fines del año 2020, y se implementaron cinco nuevos tableros de mensaje variable, pasando de 24 a 29 letreros a nivel nacional. También se avanzó en la normalización de intersecciones semaforizadas en las comunas de Calama, Nueva Imperial, Carahue, Puerto Montt, Peñaflores, Melipilla, Talagante y Buin, las que serán integradas a los correspondientes centros de control en el corto plazo.

• Reconstrucción de semáforos vandalizados

Al 31 de diciembre del año 2019, el total de intersecciones dañadas con motivo de vandalizaciones llegó a 701. A través de un plan de recuperación ejecutado a nivel nacional entre el MTT, MINVU (Serviu) y Municipios, a fines del año 2020 se habían recuperado un total de 632 intersecciones, es decir, un 90% del total.

Durante 2021 se focalizarán esfuerzos para llegar al 100% dentro del primer semestre, priorizando el trabajo en las regiones más afectadas, como es el caso de Antofagasta, donde se repararán 100 intersecciones semaforizadas vandalizadas y Coquimbo, donde este número asciende a 21 intersecciones semaforizadas vandalizadas. Esto, sin perjuicio de otros avances en las demás regiones del país, orientados a asegurar la continuidad operativa de estos elementos críticos para la seguridad en movilidad.

- **Sistemas de información para la gestión y toma de decisiones institucionales.**

Entre los principales avances alcanzados están:

- o Desarrollo del primer piloto de inteligencia artificial para la activación semafórica peatonal, que establece estrategias de gestión de la densidad de personas con video analítica, contribuyendo de manera directa a las medidas de distanciamiento social.

- o Trabajo colaborativo con Amigo Cloud en la visualización de puntos de aglomeración de personas y otros datos relevantes para la gestión del tránsito y la movilidad a nivel nacional, mediante la georreferenciación de la data disponible.

- o Establecimiento y consolidación de alianzas con aplicaciones de ciclistas como BikeLite y Kappo, ampliando las capacidades de gestión de la movilidad, intercambio de datos y entrega de información del estado del tránsito.

- o Aplicación del módulo de Waze sobre eventos programados de cierre de calles en la Región de Magallanes y Metropolitana, promoviendo la mejor toma de decisiones en materia de movilidad por parte de la población.

- o Transferencia de conocimiento a nivel internacional a partir de la exposición en el Smart City Expo LATAM Congress del caso de éxito “Plataforma de información a usuarios para la planificación de viajes en transporte público en Chile”, desarrollado a partir del trabajo colaborativo público-privado con Moovit.

Ciudades Inteligentes

- **5G y Video Analítica con Aplicación de Machine Learning**

Durante el 2020 se realizó el primer piloto de conectividad con la tecnología machine learning aplicada a la gestión de movilidad y transporte. Esto posiciona a Chile como país pionero de la región en realizar la conectividad mediante una red de quinta generación (5G) con procesamiento en el borde (Edge Computing) y video analítica con aplicación de machine learning para la gestión de tránsito.

- **Digitalización**

El 2020 se avanzó en el desarrollo de pilotos y proyectos orientados a la aplicación de tecnología de red 3G y 4G, que permitieron validar el estándar de servicio que podían alcanzar los enlaces de comunicaciones entre distintos centros de control del país, y los elementos tecnológicos de última milla, tales como semáforos, cámaras de televigilancia, contadores de flujo vehicular, entre otros.

- **Plataformas Colaborativas**

Gracias a la ampliación de los acuerdos de colaboración con plataformas como Waze, Moovit y TomTom Move, se promovió el desarrollo de nuevas funcionalidades en estas aplicaciones y la generación de nuevos insumos de información para el servicio TransporteInforma. Así, se amplió la cobertura de usuarios con acceso a información de movilidad e información relevante respecto a la situación de pandemia; y, a la vez, y favoreció la identificación de oportunidades de mejora en el monitoreo de tráfico y análisis de data de origen - destino.

Entre el año 2021 y el primer trimestre del año 2022, se avanzará en la integración de data de ciclovías bajo la interfaz de Google y Moovit, con el objetivo de entregar herramientas de planificación de viajes con mayores niveles de precisión para los usuarios de bicicleta como modo de movilidad.

- **Captura Digital de Movilidad**

Durante los años 2020 y 2021 se ha liderado el desarrollo técnico del proyecto "Captura Digital de Movilidad", en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Programa de Vialidad y Transporte Urbano Sectra, orientado a la modernización de los mecanismos recolección de datos de la Encuesta Origen-Destino en Hogares. Este proyecto permitirá migrar desde su actual aplicación presencial, hacia una captura remota, aprovechando los datos digitales que se registran mediante diversos dispositivos tecnológicos.

Durante el año 2021 e inicios del año 2022 se avanzará en el segundo piloto de este proyecto.

- **Mejoramiento de la Seguridad de Intersecciones Semaforizadas**

Para este nuevo periodo se avanzará en la instalación de 15 nuevos semáforos en intersecciones con altas tasas de accidentes en comunas de menores ingresos del Gran Santiago, en la instalación de lámparas led en 82 intersecciones y de 68 unidades de respaldo de energía en intersecciones del Gran Valparaíso, así como en la habilitación de unidades de respaldo de energía de 103 intersecciones semaforizadas de Puerto Montt y 80 de Osorno.

- **Proyectos Tecnológicos**

Durante el año 2021 se avanzará en la ejecución del plan estratégico de sensorización de ciclovías en la Región Metropolitana, generando capacidades para monitorear este modo de transporte desde el centro de control. Además, se avanzará en la integración de nuevas intersecciones semaforizadas a los centros de control a nivel nacional, utilizando tecnología 4G o 5G.

Agenda Social Transportes

Rebaja del pasaje para los adultos mayores

A partir del 1 de julio de 2020, se hizo efectiva en todo el país la rebaja del 50% en las tarifas del transporte público para todas las personas de 65 años o más, lo que beneficia directamente a 2,3 millones de adultos mayores, quienes han podido acceder a este derecho en más de 31 mil servicios de transporte público mayor a lo largo del país, tales como buses urbanos y rurales, el Metro de Santiago, Tren Central, Metro de Valparaíso, Biotren, los trolebuses de Valparaíso y las lanchas y barcazas subsidiadas en el sur del país.

En la Región Metropolitana, este beneficio se implementa a través de la nueva Tarjeta bip! Adulto Mayor, la que aplica automáticamente el descuento en el momento en que la persona aborda un bus, Metro o Tren Central (en su tramo Alameda-Nos), o en combinaciones entre ellos, con una tarifa total de \$350 pesos, en todo horario. A marzo de 2021, cerca de 200 mil beneficiarios ya contaban con su Tarjeta bip! Adulto Mayor y se habían realizado más de 6.9 5 millones de viajes pagando la mitad del pasaje, siendo los adultos mayores entre 65 y 69 años los que más la utilizan (42% de los viajes).

En regiones, las personas mayores de 65 años acceden a este beneficio sólo mostrando su cédula de identidad.

Avances de la Gestión 2020 de la Subsecretaría de Telecomunicaciones

El transporte y las telecomunicaciones están presentes en forma permanente y de manera muy profunda en la vida cotidiana de cada uno de nosotros, se hace palpable en los servicios de transporte público, la seguridad vial, el acceso a internet y la televisión que accedemos en forma diaria. Por este motivo, el Ministerio ha desplegado

su acción poniendo foco en el bienestar de todos los chilenos y chilenas, y ha ejecutado a plenitud su labor de proponer, desarrollar y controlar la ejecución de políticas públicas en materias de transporte y telecomunicaciones, con el fin de que sea un aporte al desarrollo social y económico del país.

Específicamente en el ámbito de las telecomunicaciones y desarrollo digital, desde su inicio del Gobierno del Presidente Piñera, se ha tenido como objetivo impulsar la conectividad de todos los ciudadanos de Chile y aumentar la inclusión digital que existe en el país. Por este motivo, se diseñó un plan estratégico de telecomunicaciones integral, denominado “Matriz Digital”. Este plan estratégico significó una hoja de ruta para establecer un diagnóstico del estado del sector y definir aquellos puntos en los que se debía avanzar de manera más rápida. Dentro de este plan, es fundamental avanzar en tres ejes estratégicos: Estrategia de despliegue de 5G y masificación de redes fijas de alta velocidad, siendo Chile pionero en Latinoamérica; Estrategia de inclusión digital: aumentar la cobertura de los sectores que hoy presentan bajos indicadores de penetración de redes fijas y móviles y la Consolidación del modelo Hub Digital del continente, a través de los despliegues del cable Humboldt (Cable transpacífico que une Sudamérica con Asia), mercado único digital, Roaming internacional e interconexión de los pasos fronterizos.

Es en este contexto que destacan una serie de proyectos de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, los cuales están en pleno desarrollo, destacando: Fibra Óptica Nacional, este proyecto contempla el despliegue de 10.000 km de tendido de fibra óptica desde Arica hasta Puerto Montt, beneficiando a más 3.700.000 de personas en 202 comunas con un subsidio de más de \$75.000 millones; Fibra Óptica Austral (FOA), que considera el despliegue de 4.500 km de tendido de fibra óptica desde Puerto Montt hasta Puerto Williams, beneficiando a más de 536.000 personas en 3 regiones y 15 comunas y considera un subsidio de \$64.000 millones; Fibra Óptica Tarapacá (FOT), este proyecto viene a subsanar un histórico déficit de conectividad en Tarapacá, a través de redes de alta velocidad que permitirán mejorar las conexiones actuales. El despliegue será de más de 800 km de fibra óptica y cuenta con un subsidio de \$6.200 millones; Proyectos de “Última Milla”, esta iniciativa, que se realiza en conjunto con los Gobiernos Regionales, busca aumentar la capilaridad de la red a través de servicios de valor agregado a los usuarios y mejorar la conectividad digital. Hasta el momento, 11 regiones de Chile ya cuentan con recursos por más de \$97 mil millones; “CONECTIVIDAD PARA LA EDUCACIÓN 2030”, proyecto que se lleva a cabo entre la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Subsecretaría de Educación, que busca conectar a unos 10.000 establecimientos educacionales que reciben aportes del Estado con Internet de alta velocidad, beneficiando así a unos 3.200.000 de estudiantes en total a 2030; Proyecto “WIFI CHILEGOB 2.0”, que adjudicará 398 nuevas zonas WiFi a través del Consejo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, estas se adicionan a las 110 Zonas adjudicadas en el primer periodo y a las 1.244 Zonas WiFi ya existentes.

Finalmente destacamos dos iniciativas relevantes para que nuestro país se incorpore a la revolución digital y del conocimiento que vive el mundo, nos referimos a la incorporación del 5G que es una tecnología móvil que aumentará la velocidad de conexión, reducirá al mínimo la latencia (el tiempo de respuesta de la web) y multiplicará exponencialmente el número de dispositivos conectados, es así como en el año 2020, la Subtel, anunció la primera licitación 5G de Latinoamérica, la cual se

realizó mediante cuatro procesos de licitación separados e independientes para las bandas de 700 MHz (bloque de 20 MHz), AWS (bloque de 30 MHz), 3,5 GHz (bloque de 150 MHz) y 26 GHz (cuatro bloques de 400 MHz), con la finalidad de generar mayor competencia y eficiencia espectral. Cabe señalar que este concurso, contempla la obligación de conectar a 366 localidades y 199 hospitales a lo largo de Chile con tecnología de alta velocidad, lo que resulta fundamental para la equidad digital para más de 300 mil habitantes a lo largo del país, necesidad que ha quedado en evidencia más aún ahora en la pandemia por COVID-19; también es relevante destacar que en julio del año 2020, la Subtel informó de la ruta para implementar el “Cable Transoceánico Humboldt” será a través de Nueva Zelanda y hasta Australia. De esta manera, dicha iniciativa digital permitirá conectar al país con Oceanía, accediendo a los datos provenientes de Asia, es importante señalar que durante el segundo semestre del año 2020, se realizó el traspaso del liderazgo del proyecto a la empresa pública Desarrollo País, institución que será la responsable de llevar a cabo la conformación del consorcio público privado para la construcción del cable transoceánico de fibra óptica submarina.

Avances de la Gestión 2020 de la Junta de Aeronáutica Civil

Durante el año 2020, el transporte aéreo de pasajeros fue uno de los sectores más golpeados por la pandemia. En el periodo entre enero y diciembre de este año en Chile se transportaron 9 millones 394 mil 958 pasajeros, tanto en vuelos domésticos como internacionales, resultado en una caída del 63,9% en comparación al mismo período del año 2019. En relación a la carga, se transportaron 396 mil 588 toneladas de carga en vuelos internacionales y nacionales, registrando una caída de un 1,8%, en comparación con igual periodo del año 2019.

De los casi 9 millones 400 mil pasajeros, más de 6 millones 300 mil se registraron en rutas nacionales y más de 3 millones restantes en internacionales, llegando a un tráfico equivalente al que tenía el país entre 2007 y 2008.

Esta caída se produjo como consecuencia de las restricciones de movilidad que debieron establecer tanto la autoridad sanitaria nacional como las del resto de los países para detener la expansión del COVID-19 y se marcó principalmente en dos hitos a lo largo del año 2020. El primero de ellos fue el cierre de fronteras aéreas, marítimas y terrestres del país que se decretó el 18 de marzo del año 2020 y la posterior apertura de la frontera aérea a través del Aeropuerto de Santiago el 23 de noviembre del mismo año.

Un aspecto importante para la proyección del transporte aéreo durante el año 2020 fu el desarrollo del Plan Estratégico del Transporte Aéreo, que busca fundar las bases del desarrollo de este tipo de transporte para el largo plazo, específicamente para los próximos 30 años. Contempla proyecciones de demanda de pasajeros y carga, para vuelos nacionales e internacionales; estimaciones de capacidad de la infraestructura disponible y requerimientos para los próximos años; detección de necesidades de conexión entre ciudades y aeropuertos.

En relación a las negociaciones internacionales de derechos de tráfico, en enero del año 2020 la Junta Aeronáutica Civil (JAC) propuso a Brasil aumentar el grado de libertades otorgadas recíprocamente, oficializando el otorgamiento de derechos de tráfico hasta la séptima libertad de carga. Por otro lado, se sostuvieron contactos y formalizaron acuerdos con Alemania, Arabia Saudita, China, Ecuador, Federación Rusa, Grecia, Hong Kong, Omán, Países Bajos y Reino Unido, ya sea para obtener condiciones preferentes en determinadas operaciones, o para negociar y perfeccionar acuerdos de servicios aéreos.

Asimismo, se realizaron dos licitaciones de frecuencias entre Chile y Colombia. En el mes de julio se adjudicaron tres frecuencias semanales para servicios exclusivos de transporte aéreo de carga, con derechos de quinta libertad del aire fuera de la zona de los países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), en tanto que en noviembre se asignaron siete frecuencias con derechos de quinta libertad para servicios combinados y de pasajeros fuera de la zona CLAC.

Por otra parte, se fortaleció la facilitación del transporte de carga aérea, a través de la integración de la Comunidad Logística Aeroportuaria del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (CLAP AMB), conformada en junio del año 2020 por el Programa de Desarrollo Logístico del MTT, en la que participan 43 actores privados y ocho actores públicos. La Comunidad tiene el propósito de coordinar y articular la actividad logística del aeropuerto, y mejorar la competitividad nacional mediante un modelo logístico que contribuya a la eficiencia de las cadenas logísticas de carga aérea.

Se continuará estudiando y avanzando en una propuesta de nueva institucionalidad para el sector, que busca desarrollar una mejor gobernanza y alinear a las distintas instituciones involucradas, tanto para pasajeros como carga, con foco en la calidad de servicio, la competencia, la seguridad y la integración con el resto de los modos de transporte.

Gloria Hutt Hesse
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS) es un Servicio Público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que tiene por misión Planificar y desarrollar sistemas de transporte de calidad, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan al desarrollo social y económico del país, impulsando la conectividad y la movilidad de todos sus habitantes. La Subsecretaría se organiza en torno a sus principales procesos de provisión de bienes y servicios: Planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transportes, regulación, subsidios e iniciativas de inversión de los servicios de transporte público, fiscalización y certificación de servicios y sistemas de transporte, e Información, difusión y atención a la ciudadanía en materias de transporte. Para dar cumplimiento a sus funciones y proveer servicios a la ciudadanía, cuenta con las siguientes áreas: Divisiones de Normas y Operaciones; Legal; Transporte Público Regional; Administración y Finanzas; División de Gestión, Tecnología y Procesos, Coordinación de Usuarios; y los Programas de Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Directorio de Transporte Público Metropolitano; Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Desarrollo Logístico, Programa de Vialidad y Transporte Urbano (Sectra) y la Coordinación de Personas. De ella dependen además las dieciseis Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en las que se distribuye la acción del Ministerio en el ámbito territorial. La dotación efectiva total para esta estructura es de 837 funcionarios de planta y contrata, de los cuales 389 son mujeres y 448 son hombres. Adicionalmente el personal fuera de la dotación, que considera a los honorarios, suplentes y personal de reemplazo alcanza un total de 836 personas, de ellos 272 son mujeres y 564 son hombres.

Para el año 2020, se propone, un Presupuesto Global de \$ 1.108.353.176 (\$ miles); nivel que respecto del Presupuesto 2019 se modifica por el ajuste general del gasto público, e implica un aumento de recursos equivalente a un 1.89%. De manera similar a años anteriores, este Presupuesto incorpora fundamentalmente los compromisos fiscales dispuestos en la Ley de Subsidios al Transporte Público. Aproximadamente un 72%, está definido por los Subsidios al Transporte, y en donde destacan los montos autorizados en la Ley N° 20.378 para el Subsidio al Transporte Público de pasajeros a nivel nacional, diferenciando entre el Sistema Transantiago y el Subsidio Espejo de Regiones.

Dentro de los principales resultados alcanzados al cierre del año en el ámbito del mejoramiento del transporte público en regiones, los Subsidios al Transporte Público se han convertido en una importante política pública que ha fortalecido sostenidamente la conectividad de millones de chilenos,

implementando iniciativas como servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con iniciar la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales, se ejecutaron más de 194 mil millones de pesos, fondos dispuestos para los subsidios de transporte público regional. Por otra parte, en el ámbito del mejoramiento del transporte público de la Región Metropolitana se mantuvieron los desafíos vinculados con mejorar el servicio a los usuarios, un nuevo estándar de calidad y un compromiso con el medio ambiente, estableciendo nuevos estándares de servicio referentes al fortalecimiento de la intermodalidad del sistema con el ingreso de nuevos buses y proveedores. Otro de los desarrollos destacables del 2020 es la consolidación de la electromovilidad, y de la utilización y desarrollo de las tecnologías de la información que permitieron la búsqueda de nuevas soluciones para las distintas áreas de la Subsecretaría de Transporte.

En términos de seguridad vial se avanzó en convivencia vial específicamente con distintos modos de transporte; en el establecimiento de una nueva hoja de ruta plasmada en la "Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030"; en la insistencia de disminuir las muertes por accidentes de tránsito como es el Proyecto CATI, el Programa "Revisa tu Silla"; en modificaciones reglamentarias, en fiscalizaciones, en estudios y en el desarrollo de una estructura que asegure la prevención y el cuidado.

En caso del desarrollo logístico debió abordar el desafío continuidad de las cadenas logísticas en el contexto de pandemia, previniendo al mismo tiempo los contagios en coordinación con Salud e Interior, y a la vez, continuó impulsando las iniciativas del Programa de Gobierno 2018-2022 que abordan temas de eficiencia y competitividad de cadenas logísticas.

En el caso de las fiscalizaciones la búsqueda de nuevas tecnologías ha sido un elemento fundamental para mejorar el trabajo de control con mayor eficiencia.

Con relación a los desafíos se pueden destacar:

- Para el Transporte Metropolitano se debe continuar mejorando el sistema para enfrentar la demanda por transporte público integrando la tecnología en el sistema de transporte.

- En regiones el objetivo es seguir avanzando en el desarrollo de una cartera de proyectos que permita levantar las necesidades regionales, apoyar las iniciativas y en especial, todas las relacionadas con los proyectos de implementación de perímetros y electromovilidad.

- Exigir mayores estándares en la conducción y en la seguridad de los vehículos.

- Generar las condiciones técnicas y de procedimientos para la certificación de emisión de las futuras normas de emisión aplicable a vehículos motorizados Euro 6c.

- Avanzar en mayor participación ciudadana, mediante la experiencia y satisfacción de los usuarios/as que permita alimentar diferentes instancias de planificación de transportes en el país.

- Fortalecer la integración modal para el mejoramiento de la cadena logística.

- Mejorar la obtención y sistematización de los datos Que sirvan para el análisis de toma de decisiones.

3. Resultados de la Gestión año 2020

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

3. Resultados de la Gestión año 2019

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

Resultados de la Gestión año 2019

a) Mejoramiento del Transporte Público en Regiones

Uno de los principales objetivos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es conectar a las personas mediante la implementación de sistemas de transporte público que garanticen la movilidad y mejore sustantivamente la calidad de vida.

Los recursos del Fondo Espejo que destina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones son fundamentales para alcanzar este objetivo, puesto que permiten llevar a cabo la modernización de los sistemas de transporte mayor para dar respuesta a las necesidades de los usuarios, implementar servicios subsidiados de locomoción para zonas aisladas-rurales, transporte escolar gratuito para los estudiantes que más lo requieren, rebajar las tarifas de microbuses en todo el país, además de la renovación de buses y taxis colectivos más antiguos, para dar paso a máquinas de mejor tecnología y eficiencia, entre otras iniciativas.

Durante el año 2020, más de 194 mil millones de pesos fueron ejecutados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el transporte público en regiones. Estos recursos hicieron posible que se rebajara la tarifa en más de 17 mil buses de locomoción colectiva en todo el país. Además, 820 servicios de transporte en zonas aisladas y rurales en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial, ferroviario y aéreo, se adaptaron a las necesidades geográficas, otorgando conectividad a las localidades favorecidas, beneficiando directamente a más de 868 mil personas.

Aún en situación de pandemia, se dio continuidad operativa a los servicios de transporte público en regiones, aumentando los esfuerzos para garantizar el correcto funcionamiento. Se destaca la importante tarea asumida por los servicios de Transporte Escolar, que apoyaron las labores de entrega de alimentos y otros insumos básicos para miles de niños, niñas y sus familias, en donde fueron 915 los servicios implementados, que permitieron conectar a 60 mil niños y niñas aproximadamente, que viven en zonas de difícil acceso y que no cuentan con alternativas de transporte.

En materias de renovación de flota, el Programa Renueva Tu Micro permitió el recambio de 391 buses antiguos. Con esta cifra el total de máquinas renovadas llegó a 6.153 desde que se implementó esta

iniciativa el año 2011. Además, este programa de renovación de flota favoreció en 2020 la incorporación de 84 nuevos microbuses con acceso universal en regiones, llegando a un total de 414 desde el año 2018.

Mediante el programa Renueva Tu Colectivo se incorporaron 892 autos nuevos en 2020. Desde la creación de este subsidio en el año 2015 se han renovado 14.462 vehículos antiguos en regiones.

En cuanto a las zonas de servicio urbanas, durante 2020, más de 980 mil usuarios de transporte público se beneficiaron con las nuevas Zonas de Servicio implementadas en las ciudades de Quellón, Calama, Gran Valparaíso y Valdivia, donde ahora se controla la operación de los buses, que deben cumplir parámetros de calidad de servicio como frecuencia y regularidad.

En el ámbito de los sistemas inteligentes de transporte, particularmente respecto de control de oferta, se ha consolidado la implementación de sistemas AVL (GPS) en el ámbito urbano con la puesta en marcha de los perímetros de exclusión, teniendo información de operación real para el control del cumplimiento y, por otro lado, para poder hacer análisis de oferta en las distintas ciudades en las que se cuenta con estos datos.

En materia de tarifa adulto mayor, se logró implementar de manera exitosa la Rebaja tarifaria de Adulto Mayor en el transporte público, beneficiando a todas las personas desde los 65 años en regiones, quienes para acceder a este beneficio en los microbuses sólo deben portar su cédula de identidad.

Por otro lado, el trabajo para incorporar buses de tecnologías más limpias en regiones avanza a paso firme. Durante 2020 se continuó el desarrollo de los proyectos de Electrocorredores en las ciudades de Arica, Antofagasta, Copiapó, Valparaíso, Rancagua, Talca, Gran Concepción, Temuco y Puerto Montt, los que entrarán en operación a partir del año 2022.

En el contexto de las elecciones, tras un arduo trabajo de coordinación entre los equipos regionales y de Nivel Central, se implementaron servicios gratuitos de transportes (regulares subsidiados) además de nuevos servicios requeridos a través de las Intendencias, con un despliegue de más de 1.000 servicios operativos a nivel país.

b. Hacia un nuevo modelo de gestión del sistema de Transporte Público Metropolitano

Durante el año 2020, se continuó con el plan de desarrollo del nuevo estándar definido durante el año 2019, para el sistema de Transporte Público en la Región Metropolitana, la denominada Red Metropolitana de Movilidad. Esto, ante las deficiencias que presentaba el sistema anterior, en cuanto a la mala calidad del servicio de transporte a nivel operativo y de gestión financiera de los recursos utilizados, que trajo como repercusión bajos niveles de satisfacción a nivel de opinión pública, lo que se tradujo en expresiones en contra del funcionamiento del sistema de transporte, tales como altos índices de evasión e inclusive acciones de carácter vandálico hacia buses e infraestructura, situación que se volvió particularmente compleja durante el estallido social.

Los retos más relevantes del presente año se han concentrado en plasmar los puntos clave que sustentarán el nuevo estándar del servicio indicado en el párrafo anterior, referentes principalmente al ámbito del fortalecimiento de la intermodalidad del sistema, y, al mismo tiempo, hacer frente a las distintas vicisitudes acaecidas durante el período, donde es posible identificar las secuelas del estallido social y la presencia de la pandemia mundial del virus SARS-CoV-2 (covid-19).

En cuanto al fortalecimiento del nuevo modelo de gestión, se continuó con el proceso de ingreso de nuevos buses y proveedores al sistema, a través de la generación de una serie de licitaciones que han tenido como finalidad avanzar coordinadamente en el recambio de los principales componentes del

sistema de transporte: el suministro de buses, la operación de vías y de servicios complementarios. Este proceso constituye la segunda fase de la estrategia, que comenzó el año 2019, con la reasignación de servicios de los operadores mal evaluados, cuyos contratos no fueron renovados y que fue el puntapié inicial de esta reformulación.

El objetivo principal de este nuevo modelo es la búsqueda de un aumento en la calidad del servicio para los usuarios, disminuyendo las barreras de entrada para nuevos actores e introduciendo así mayor competencia entre ellos, y por otro lado generando mejores herramientas de fiscalización, periodos más cortos y condiciones más flexibles que permitan reemplazar eficientemente a los operadores mal evaluados, sin comprometer la entrega continua del servicio.

- Consolidación de la electromovilidad en el transporte público

La evolución hacia la nueva estructura se ha hecho de manera ordenada y estratégica, respetando los contratos vigentes de los concesionarios sujetos al régimen actual de funcionamiento, los cuales irán siendo reemplazados bajo el nuevo esquema, en la medida que los contratos cumplen con su temporalidad definida inicialmente. Sin embargo, esto no ha sido impedimento para llevar adelante un recambio importante de parte de la flota que compone el sistema. En ese sentido, se ha ido renovando la dotación de buses con una flota propulsada por tecnologías más limpias. Particularmente, entre los meses de junio y septiembre de 2020, se reemplazaron 1.160 buses antiguos, luego de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) oficializara la reasignación del 41% de los servicios de la empresa operadora Express a STP y Metbus. Con esto, hacia fines de 2020 se alcanzó la cifra de 2.243 buses nuevos con estándar Red, de los cuales 784 son eléctricos y 1.459 ecológicos de baja emisión diésel EURO VI, llegando a representar el 32% del total de buses que operan en la capital. Lo anterior, tras el ingreso de los primeros 200 buses eléctricos y 490 buses ecológicos euro VI a la red de transporte.

El alcance de esta medida es tal que, a fines de 2020, todos los operadores del sistema contaban con buses eléctricos en su flota, y cuatro de los seis operaban servicios completamente eléctricos (los dos restantes tenían uno y dos buses en etapa de piloto, respectivamente).

Licitaciones en curso

La nueva estructura del modelo promovió la separación de los activos estratégicos del sistema. Lo anterior, ha significado un nuevo diseño de licitaciones paralelas, que contemplan el suministro de la flota de buses, por un lado, y la operación a través de la concesión del uso de vías, por el otro.

Siguiendo con lo anterior, las primeras licitaciones de suministro y concesión de uso de vías cursadas en el período 2020-2021; que siguen los nuevos lineamientos indicados y consideran, al mismo tiempo, modificaciones tendientes a responder las nuevas exigencias causadas por la pandemia del covid-19; permitirán el ingreso de hasta 1.770 buses nuevos al sistema, hacia finales del año 2022. Esta flota contará con altas exigencias en distintos ámbitos como de confort, seguridad, accesibilidad y conectividad, características que buscan mejorar sustantivamente la experiencia de viaje de los usuarios. Estos buses se sumarán a la dotación de buses Red que ya se encuentran operativos y en conjunto representarán más del 56,7% de la flota de todo el sistema.

A finales de año se inició el proceso de Licitación de Concesión de Uso de Vías N°1, que busca transformar las 4 unidades de negocio en operación y adjudicarlas en 6 nuevas unidades de servicios. En total, estas unidades corresponden a 153 servicios actuales del sistema, el 29% del total, y comprenden más de 11 millones de km por mes. Su renovación beneficiará especialmente a las comunas de Huechuraba, Quilicura, Conchalí, Independencia, Renca, Recoleta, Vitacura, Las Condes, La Reina, Lo Barnechea, Puente Alto, Peñalolén, Providencia y Ñuñoa. La nueva distribución de la malla de servicios, además, considera un aumento de casi 50 km de cobertura, distribuidos en 13

puntos de las zonas norte, oriente y suroriente de la ciudad. Las licitaciones mencionadas cuentan con mayores exigencias e indicadores de operación, con miras a lograr una mayor calidad del servicio para los usuarios.

Considerando los procesos que está llevando adelante el DTPM y los plazos establecidos en los términos contractuales, los nuevos servicios debieran estar operando en las calles durante el último trimestre de 2022 o primer trimestre 2023. A su vez, y para el año 2022, se tiene planificado un segundo proceso de licitación de Concesión de Uso de Vías que extenderán el alcance del nuevo modelo a los servicios existentes en la actualidad. Esto, continuando con la misma línea de instaurar nuevos parámetros de exigencias e incentivos para que los operadores que aseguren la entrega de un servicio eficiente, seguro y de calidad para los usuarios. Al mismo tiempo, también se contempla la reducción de las unidades de servicio y de los contratos para facilitar la gestión de la operación, tener un mejor control de cumplimiento del programa y dar más flexibilidad al Sistema.

- Infraestructura

En el marco del Plan de Mejoramiento del Sistema de Transporte Público Urbano, desde 2014 el DTPM ha priorizado fuertemente las obras de infraestructura que beneficien la conectividad o continuidad de los ejes de movilidad. Donde los corredores de Transporte Público y Pistas Solo Bus mantienen un rol clave. Por ello, DTPM tiene un programa de inversiones en infraestructura de apoyo al sistema de Transporte Público Metropolitano que busca aportar mayor eficiencia al sistema, con el objetivo de aumentar la velocidad de circulación de los buses, alcanzar mayores niveles de cumplimiento de la frecuencia y regularidad, con miras a impactar positivamente en disminuir los tiempos de espera y permitir una mejora en los viajes de los usuarios.

Al comenzar el 2020, existían 332 km de pistas para el transporte público en Santiago. Esta cifra se incrementó a 411 km al cierre del período, entre Pistas Solo Bus (PSB), vías exclusivas y corredores, lo que representa el mayor crecimiento en los últimos seis años.

• Corredor de Transporte Público Av. Independencia

El corredor de Transporte Público más recientemente inaugurado corresponde al eje de movilidad de Av. Independencia, entre Av. Santa María y Av. Dorsal, en la comuna de Independencia, cuya primera etapa fue abierta al tránsito el día 26 de diciembre (4,2 km). Lo correspondiente a la segunda etapa se encuentra en proceso de licitación, a la espera de que se cuente con los recursos para su inicio.

• Continuidad de corredores

En 2020, se continuó trabajando en el desarrollo de las bases de licitación para los estudios de prefactibilidad de los siguientes ejes: Av. Pajaritos Intermedio, Tramo Vespucio - 5 de abril. Av. Vicuña Mackenna Extensión, Tramo San Carlos - San Pedro. Dichos proyectos comenzarán su proceso de licitación durante el 2021.

• Nuevas pistas solo bus

Respecto a las pistas solos bus (PSB), en el período 2019-2021, se está ejecutando un plan para consolidar una red de vías priorizadas y la construcción de nuevas PSB de alto estándar. Estas mejoras se ejecutarán por etapas, partiendo por la señalización y demarcación, y una segunda etapa con la instalación de cámaras de fiscalización automática.

El plan original contemplaba la implementación de 60 km de PSB, cantidad fue aumentada a 109,5 km, debido a la pandemia, ya que el uso de estas vías permite que los buses registren una reducción de un 18% en los tiempos de traslado y con ello su frecuencia, lo que resulta en menores tiempos de

viaje y reducción de aglomeraciones de pasajeros tanto en paraderos como en los propios vehículos particulares.

Al mismo tiempo, en 2020 se implementaron más de 95 nuevos km., y se proyectaron los restantes para el año 2021. Esta red ampliada de PSB se está desarrollando en 18 comunas.

- **La conservación de la infraestructura vial**

Durante el 2020, y debido a la redistribución de recursos en el Estado por el efecto de la situación vivida a causa de la pandemia a nivel nacional, no fue posible realizar obras de conservación de pavimentos y el inicio de obras fue postergado para el 2021. Sin embargo, se avanzó en el desarrollo de los proyectos de ingeniería de las siguientes iniciativas: Conservación Calle Tupungato, en la comuna de Conchalí y en la Conservación vial eje Domingo Santa María, Salomón Sack, en la comuna de Independencia. Además, en 2020 se inició el proceso de licitación para las obras de Conservación Eje Pajaritos Oriente, en la comuna de Maipú; y la Conservación Eje San Pablo y El Tranque, en la comuna de Pudahuel.

- **Intersecciones críticas**

Con el fin de mantener y mejorar la infraestructura dispuesta para al Transporte Público Metropolitano en las distintas vías o ejes de la ciudad de Santiago, el Directorio ha desarrollado una línea para analizar, resolver y proponer distintos proyectos de mejoramiento vial en diferentes cruces o tramos de ejes que presentan algún tipo de dificultad operacional para la operación del Sistema. A este tipo de proyecto se les denomina intersecciones críticas. Entre los años 2010 y 2015 se desarrolló un número importante de proyectos de intersecciones críticas, algunos de los cuales fueron ejecutados en los años indicados y otros quedaron pendientes. Durante el 2020 se iniciaron las obras de intersecciones críticas; Huelén-Costanera Sur, en la comuna de Cerro Navia; Carrascal - Augusto Matte, en la comuna de Quinta Normal; Ramón Venegas - El Peñón, en la comuna de Puente Alto.

- **Terminales de buses**

Respecto a los terminales de buses, el nuevo modelo contempla la disposición de estos inmuebles a través del sistema y entregados en comodato para que las empresas puedan operar los servicios asociados a dichos terminales. Esta medida es clave ya que incentiva el ingreso de nuevos operadores al sistema, quienes se veían impedidos de participar dado la barrera de ingreso que significa la disposición de infraestructura de este tipo en la ciudad de Santiago.

Para concretar lo anterior, desde 2017, se está gestionando y coordinando con el SERVIU Metropolitano un proceso de expropiación para contar con la infraestructura necesaria. Siguiendo con lo anterior, para el año 2020, se expropió el terminal La Reina, lo que implicó que, para el mismo año, SERVIU ya tenía ejecutadas las expropiaciones de 6 inmuebles, que se encuentran en trámite para la transferencia definitiva al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), con el fin de poner a disposición los terminales de buses para que puedan entrar en operación a la brevedad.

- **Estaciones Intermodales**

Las Estaciones de Intercambio Modal (EIM) son un tipo de infraestructura clave para la oferta integrada del sistema de transporte, que se caracterizan por facilitar los trasbordos de los pasajeros a través de una circulación entre la red de metro y los servicios de transporte de buses urbanos de superficie. Las EIM en operación durante 2020 fueron; la estación Franklin, cuya entrada en funcionamiento se concretó en febrero del 2020; Los Libertadores, que inició sus operaciones en noviembre y que dotó de conectividad a las comunas de la zona norte beneficiando a más de un millón de personas al mes; y los puntos que ya venían funcionando anteriormente entre los que se

encuentran la estación La Cisterna, Bellavista de La Florida, Del Sol, Lo Ovalle, Vespucio Norte, Pajaritos y Lo Valledor.

Además, existen estaciones de Metro con conexiones a otros modos interurbanos e internacionales: Estación Central, que conecta con el servicio de Ferrocarriles (EFE) y los buses interurbanos del Terminal San Borja; y la estación Universidad de Santiago, que posee conexión con salida de buses, a través del terminal Alameda.

- **Evasión y Fiscalización.**

Las mediciones de evasión, correspondientes al periodo, se realizaron en contextos excepcionales. Dada la fuerte caída producida en los viajes del transporte público, durante el primer trimestre, producto de la crisis tras el estallido social y los hechos que se sucedieron a partir del 18 de octubre de 2019 y que se mantuvieron a inicios de 2020.

Por su parte, durante el segundo y tercer trimestre del año, la pandemia del Covid-19 fue la responsable de una nueva alteración en los desplazamientos y en los patrones de viaje. En este escenario, los volúmenes de demanda llegaron a caer hasta en un 85%, durante los periodos de confinamiento más estrictos. A esto se suma que, por razones sanitarias y en base a recomendaciones de organismos internacionales, al inicio de la pandemia se promovió el ingreso al bus por la puerta trasera para reducir el contacto entre los pasajeros y los conductores. Al mismo tiempo, debido a las restricciones de circulación, que afectaban al propio personal, no se realizaron mediciones de evasión durante el periodo indicado. Por todo lo anterior, los valores arrojados en las mediciones realizadas, desde el inicio del desconfinamiento, no son comparables con la tendencia del registro de evasión que se venía registrando hasta octubre de 2019.

Finalmente, la medición correspondiente al último trimestre del año fue realizada en 67 servicios de las 6 unidades de negocio, durante la segunda y tercera semana de octubre, noviembre y diciembre de 2020, entre las 06:30 y 21:00 horas. Se midió que el nivel global de evasión corresponde a 36,5%, con un error muestral del 0,7%. lo que implica un aumento de 1,3 puntos porcentuales con respecto al primer trimestre de 2020, donde se obtuvo una cifra global del 35,2%

- **Gestión de las crisis.**

Durante el año 2020, el equipo del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) tuvo que reorientar todos sus esfuerzos en gestión para enfrentar las contingencias vividas durante el periodo. Particularmente; los hechos de violencia contra infraestructura del Sistema de Transporte Público, surgidos desde la crisis social de finales del año 2019 y los efectos que provoco la pandemia del Covid-19 en nuestro país.

Con relación a ello, y respecto al caso de la crisis social, gracias a un protocolo para un eventual escenario de falla masiva de Metro, que se había diseñado con antelación, fue posible implementar rápidamente acciones para ofrecer la mayor conectividad y movilidad posible, frente a las consecuencias de las acciones tomadas en contra de múltiples estaciones de metro, decenas de buses y los desvíos provocados por las manifestaciones generalizadas en las principales arterias de la capital.

Tras la experiencia de la caída de una parte de la red de Metro en 2015, el DTPM había preparado el plan de contingencia para enfrentar un escenario de falla simultanea de distintas líneas de metro. A pesar de que la crisis superó con creces el escenario ficticio, se utilizaron estos preceptos para operar en el contexto indicado.

Para ello el plan partía activando la coordinación con las empresas operadoras regulares de buses y otros actores que pudieran apoyar con servicios de superficie operando en sistema de bucles, o traslado desde estación a estación, simulando la cobertura de Metro. Esto consideraba buses de apoyo; la extensión de recorridos; incorporación de buses interurbanos; despliegue de vehículos municipales para el apoyo complementario de distintos recorridos y modificaciones en el horario de funcionamiento de los distintos servicios, dadas las manifestaciones y actos que se suscitaban en las distintas jornadas.

Varias de las acciones anteriormente mencionadas se mantuvieron durante las semanas e, inclusive, varios meses posteriores al peak de la crisis con la finalidad de proveer de un estándar mínimo de servicio que permitiera que la ciudad continuara en funcionamiento. Esto, a medida que los servicios de metro se fueran restituyendo, situación que se completó en septiembre de 2020 y/o la situación de seguridad en las calles fue mejorando.

Respecto al efecto de la pandemia sobre el Sistema de Transporte Público Metropolitano, se generó un profundo cambio de necesidades de movilización en la población por distintos motivos como, por ejemplo, la adopción del trabajo remoto, las restricciones de los horarios de desplazamiento y de funcionamiento de los comercios, y las medidas de confinamiento decididas por el gobierno.

Frente a este escenario, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) presentó para Chile el Plan Nacional de Movilidad (julio 2020) con el fin de generar 151 proyectos que favorecieran el desplazamiento seguro de los usuarios en los espacios públicos.

De este conjunto de medidas, el DTPM se hizo cargo de ejecutar acciones en paraderos, la sanitización de buses y la ampliación del Plan de Pistas Solo Bus (PSB) en la Región Metropolitana, entre otras medidas.

Uno de los principales objetivos fue asegurar la continuidad operacional en las etapas más críticas a nivel de contagios en la Región Metropolitana. Esto, a pesar de la disminución presentada en la demanda de los servicios de transporte en el primer período de cuarentena total para la región, que se extendió entre el 15 de mayo al 28 de julio de 2020, la oferta nunca fue reducida ya que se prosiguió con el principio de disponibilidad y continuidad del transporte para las labores esenciales a fin de evitar las aglomeraciones en la medida de lo posible.

Por otra parte, DTPM se hizo cargo del protocolo de limpieza y desinfección a ambientes -COVID 19. Siguiendo con estos lineamientos del Ministerio de Salud (MINSAL), desde el 30 de marzo de 2020 se ha fiscalizado diariamente que los operadores realicen sanitización de todos los buses presentes en los terminales. La fiscalización se realizó mediante la presencia física de observadores en los 70 terminales de los operadores de buses, visitas que son efectuadas todos los días de lunes a viernes en distintos horarios de manera aleatoria. Cada operador de buses se encuentra notificado de los controles en curso. Al 31 de diciembre de 2020, se comprobó que el 95% de los casi 82.000 buses fiscalizados ese año tuvieron un proceso de sanitización adecuado. Mientras que, al cierre de noviembre de 2021, se fiscalizaron un total de 88.598 buses en el sistema con un nivel de cumplimiento del 93%.

Al mismo tiempo, Metro reforzó sus medidas de sanitización de trenes con desinfección con biotecnología de alta efectividad y de larga duración de hasta 90 días. Por su parte, Tren Alameda consideró la sanitización de los vehículos y las zonas de alto contacto. Esto, entre otras medidas de carácter higiénica.

Finalmente, es menester indicar que, desde un inicio, DTPM promovió medidas de autocuidado para evitar contagios en el sistema de transporte público; como el correcto uso de mascarilla, alcohol gel y el distanciamiento social; a través de esfuerzos comunicaciones y campañas informativas.

c) Seguridad Vial y Educación Vial

- Convivencia Vial

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

- Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito (2021- 2030)

En diciembre de 2020 se publicó la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030. Su creación y la de cada una de las acciones propuestas en ella, fue consensuada mediante un proceso participativo. Ésta contribuye y responde a demandas ciudadanas en relación a la seguridad vial, incluyendo la temática de convivencia vial y estableciendo un objetivo general cuantificable, como también indicadores específicos para temas prioritarios. El documento contempla 152 medidas de acción de corto, mediano o largo plazo, y se basa en el enfoque de Sistema Seguro, que parte con el imperativo ético de que las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito son inaceptables. En este sentido, el documento establece una nueva hoja de ruta para las políticas públicas de seguridad vial de cara a la próxima década, con el fin de salvar vidas en el tránsito.

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

- Proyecto de Ley de Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (Boletín N°9552-15)

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

- Programa "Revisa Tu Silla"

Durante el año 2019 se instauró de manera oficial el programa “Revisa Tu Silla”, a cargo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). Durante el primer trimestre del año 2020 se realizaron puntos de asesorías en terreno en distintos lugares a nivel nacional, pero debido a las medidas sanitarias implementadas por la pandemia COVID-19 se suspendieron las actividades

presenciales. De este modo, en abril de 2020 se comenzaron a realizar las asesorías a distancia, a través de modalidad on line, por medio de videollamadas personalizadas, en las que padres y madres aprenden a instalar el sistema de retención infantil de sus hijos e hijas. Adicionalmente, se han realizado charlas masivas para reforzar los contenidos a través de plataformas digitales, con el fin de ampliar la cobertura educativa del programa.

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

En marzo de 2020 se publicó el Decreto Exento N° 238, que incorpora la modificación al manual y que tiene relación con la actuación de los equipos de emergencia en reuniones públicas masivas con situaciones de violencia o alteraciones al orden público.

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

Mediante el Decreto Supremo N° 74/2017 se realizó una modificación al examen médico, incorporando un nuevo listado de enfermedades y orientaciones médicas, el cual aumenta y actualiza el nivel de exigencia para la obtención de licencia de conductor. En julio de 2020, se publicó la Resolución Exenta N° 1194, mediante la cual se complementó este hito a través un Instructivo Técnico para apoyar la gestión del médico de los Gabinetes Técnicos Municipales autorizados para otorgar licencias de conductor, instrumento que fue elaborado en colaboración entre CONASET y el Ministerio de Salud.

- Fiscalización de Drogas a Conductores

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

Durante el año 2019, SENDA se hizo cargo de liderar esta mesa y de adquirir los respectivos dispositivos de control de drogas en saliva para iniciar los controles en las ambulancias de SENDA a partir de abril de 2019. Durante el año 2020 se fortaleció el trabajo con un convenio entre SENDA y Carabineros, así como también con la entrega de nuevos equipos narcotest y kits de toma de muestra de saliva, lo que permite contar con estos equipos en cada provincia a nivel nacional para la fiscalización de Carabineros. Por su parte, CONASET ha continuado colaborando como contraparte en la mesa de trabajo encargada del narcotest.

- Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Tránsito

Por medio del Decreto Supremo N° 40, promulgado en junio de 2020, se estableció en Chile el tercer domingo del mes de noviembre de cada año, como el Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito, con el objetivo de transformarse en una jornada de reflexión, análisis y prevención, en las distintas ciudades del país, para reconocer el sufrimiento de las víctimas, así como también la labor de los servicios de apoyo y rescate, fomentar una conducta responsable de todos los usuarios en el tránsito y concientizar sobre la escala de devastación económica que producen estos siniestros.

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

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

- Fichas para la gestión de aglomeraciones

Como respuesta a la pandemia COVID-19 y a la necesidad de gestionar y mejorar el distanciamiento físico para evitar contagios, se dispuso de una serie de soluciones temporales, organizadas en fichas para la gestión de aglomeraciones, que tenían como objetivo guiar de forma práctica y concreta a Municipios, Gobiernos Regionales y a otras entidades interesadas en ejecutarlas. Estas soluciones buscaban promover la movilidad activa, debido a sus múltiples beneficios, no solo en la salud y el medio ambiente, sino también por su contribución efectiva con las medidas de distanciamiento físico en el espacio público.

- Modificaciones al Manual de Señalización de Tránsito

El Decreto Supremo N° 71, publicado en septiembre de 2020, modificó el manual de señalización de tránsito para incorporar nuevas señales, demarcaciones, parámetros y definiciones de terminología de facilidades para ciclos establecidas por la ley de convivencia vial. Esto con el fin de disponer de la señalización adecuada para las facilidades establecidas para los ciclos y también para informar a los otros usuarios de la existencia de este medio de transporte en las vías y la importancia de respetarlo.

- Establecimiento de las Zonas de Tránsito Calmado

Con la Ley de Convivencia Vial se incorporó la definición de Zonas de Tránsito Calmado, las cuales tienen como objetivo producir una red vial por la cual se circula calmadamente y en forma segura, a una velocidad apropiada para el entorno y para los usuarios más vulnerables. En noviembre de 2020 se publicó la Resolución Exenta N° 2.671, que fija el procedimiento para la emisión de informes previos para establecer zonas de tránsito calmado.

- Exámenes de Conducción para Motocicletas y Triciclos Motorizados de Carga

A través del Decreto Supremo N° 96 y la Resolución Exenta N° 718, ambas publicadas en marzo de 2020, se inició la implementación en todas las Municipalidades que otorgan licencias de conductor el nuevo examen práctico que deben realizar los postulantes a licencia Clase C. Esta modificación tuvo por objetivo, en primer lugar, aumentar el nivel de exigencia y, en segundo lugar, realizar una evaluación uniforme a todos los postulantes del país, estandarizando un circuito cerrado, a través del cual, el futuro conductor deberá efectuar diferentes maniobras, tanto con el vehículo con motor apagado como encendido, con el fin de demostrar sus habilidades, destrezas y conocimientos en la conducción.

Junto con lo anterior, y debido a que la Ley de Convivencia definió a los Triciclos Motorizados de Carga como vehículos motorizados, se implementaron los exámenes teóricos y prácticos especiales que deben rendir todas las personas que deseen conducir este tipo de vehículos para obtener la licencia de conducir clase C Restringida.

- Autorización de realización de cursos teóricos e-Learning para Escuelas Profesionales de Conductores

En mayo de 2020 se publicó la Resolución Exenta N° 911, que incorpora la modalidad e-learning para los módulos teóricos de los cursos para postulantes a licencia de conductor profesional, con el fin de apoyar la formación de los nuevos conductores. Junto con esto, los postulantes podrán avanzar en sus cursos para realizar la etapa práctica de conducción de manera presencial.

- Comité de Ministros de la CONASET

El 29 de octubre de 2020 se realizó el Comité de Ministros de la CONASET, reunión en la que participaron ocho Ministros de Estado, un Subsecretario, el General Director de Carabineros de Chile y la Secretaria Ejecutiva de la CONASET. El Comité de Ministros es la instancia formal para tomar los acuerdos que CONASET adopte en relación con sus funciones y está presidido por la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

d) Desarrollo Logístico

La Subsecretaría, a través de su Programa de Desarrollo Logístico, impulsa iniciativas para simplificar procesos y reducir costos logísticos, mejorar la competitividad nacional, el crecimiento económico y el abastecimiento oportuno de la población. Para ello articula actores, promueve la simplificación y optimización de procesos, impulsa implementación oportuna de infraestructura estratégica, incorporando también aspectos de regulación y gobernanza.

La pandemia COVID-19 ha evidenciado la importancia de la logística. Por lo mismo, la Subsecretaría durante 2020 coordinó una serie de acciones destinadas a garantizar el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de abastecimiento a nivel nacional.

Se generaron medidas orientadas a resguardar la salud de las personas que intervienen en los distintos puntos de la cadena logística. Así, en conjunto con el Ministerio de Salud y al alero de las diferentes instancias de coordinación sectorial con los actores privados, se realizaron guías de buenas prácticas en higiene y seguridad para los trabajadores del transporte terrestre, marítimo y aeroportuario. De igual forma, se declaró como grupo de prioridad a los trabajadores portuarios y del transporte terrestre de cargas por camión, para optar al proceso de vacunación nacional contra la influenza.

Asimismo -y siempre en coordinación con dicho ministerio- se promovió la implementación en forma progresiva de pistas preferenciales para vehículos pesados en los puntos de controles sanitarios, con el propósito de disminuir los tiempos de espera. También se realizaron ajustes de redacción en los diferentes instructivos que regulan los desplazamientos de personas y bienes en contexto de emergencia sanitaria, para asegurar la continuidad de la cadena de suministro.

Además, para prevenir las aglomeraciones que usualmente se generan cuando se realizan trámites relacionados con los permisos de vehículos y conductores, se promulgaron leyes que prorrogan la vigencia de las licencias de conducir, los certificados de Revisión Técnica y Verificación de Emisiones y el plazo para renovación de los permisos de circulación del año en curso.

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

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

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

a) Transporte Público en Regiones.

Para el año 2020, se ejecutaron más de 194 mil millones de pesos, fondos dispuestos por el MTT para ejecución directa de los subsidios al Transporte Público Regional, los cuales fueron distribuidos de acuerdo a las necesidades de conectividad que anualmente presenta cada región. Con estos recursos se desarrollaron iniciativas como las que se describen a continuación.

En relación a las inversiones en infraestructura, cuyo objetivo es mejorar las condiciones del entorno donde circula el transporte público, se ejecutaron inversiones por un total de M\$ 3.003.517 distribuidos en las distintas regiones del país. Entre los proyectos ejecutados se encuentran los referidos a zonas de paradas (9), puntos congestionados (9), pistas solo bus (4) y normalización de cámaras de fiscalización (1), otorgando un gran beneficio para los habitantes de los lugares donde se realizaron. Adicionalmente, en 2020 se inició la definición de criterios de distribución de recursos para lograr el equilibrio que impacte a todas las regiones y avance en gestiones de apoyo para perímetro y electromovilidad.

Por otro lado, recursos de la Ley de Subsidio también son destinados a fortalecer servicios de ferrocarriles como Metro de Valparaíso, Rancagua Express y Biotrén a través de iniciativas de inversión que buscan mejorar la operación, la mantención, material rodante y la infraestructura de estos sistemas de transporte. La ejecución presupuestaria bajo el subtítulo 33 asciende a M\$ 7.068.371

Respecto de los servicios de zonas aisladas y conectividad rural, en Chile existen cientos de localidades donde el aislamiento es uno de los principales problemas que enfrentan sus residentes. Para terminar con el aislamiento territorial, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones otorga el Subsidio de Zona Aislada, iniciativa que permite licitar recorridos que, de no existir este subsidio, ningún operador estaría dispuesto a realizar, por la poca demanda de pasajeros o por lo costoso del viaje.

En 2020 operaron 820 servicios de zonas aisladas y rurales que otorgaron conectividad a más de 868 mil personas de sectores apartados y con dificultades de conectividad. Recorridos que se efectuaron en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo.

SERVICIOS DE ZONAS AISLADAS Y CONECTIVIDAD RURAL POR MODO 2020

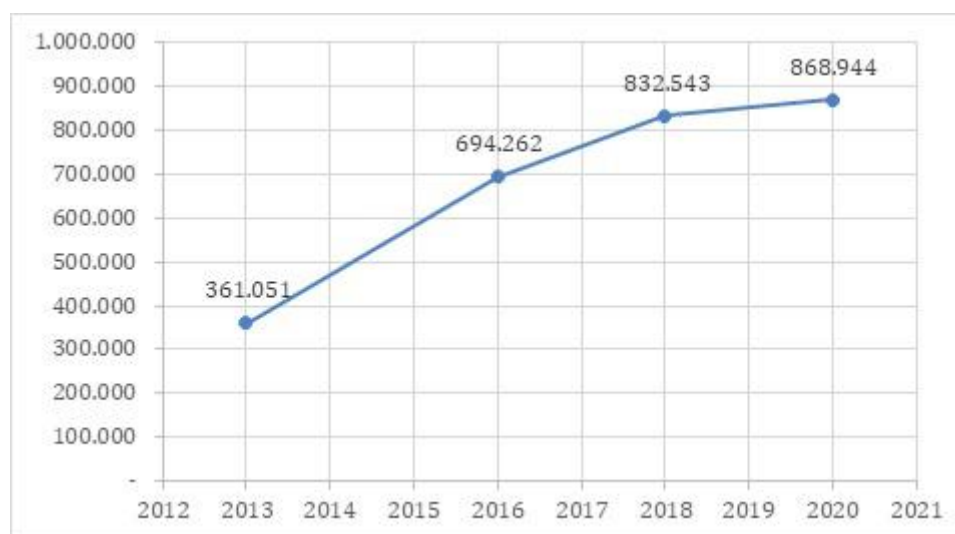
Región	Terrestres	Aéreo	Ferroviano	Fluvial	Lacustre	Marítimo	Total
Tarapacá	18						18

Antofagasta	20						20
Atacama	21						21
Coquimbo	73						73
Valparaíso	22	1				1	24
O'Higgins	46						46
Maule	52		1				53
Biobío	26	1	1			2	30
La Araucanía	184				4		188
Los Lagos	60	1		6	6	65	138
Aysén	55	2		3	3	7	70
Magallanes	23	4				6	33
Metropolitana	14						14
Los Ríos	68			6	3	1	78
Arica y Parinacota	8						8
Ñuble	6						6
Total	696	9	2	15	16	82	820

GRAFICO BENEFICIARIOS SERVICIOS ZONAS AISLADAS Y CONECTIVIDAD RURAL



GRAFICO CRECIMIENTO BENEFICIARIOS ZONAS AISLADAS Y CONECTIVIDAD RURAL

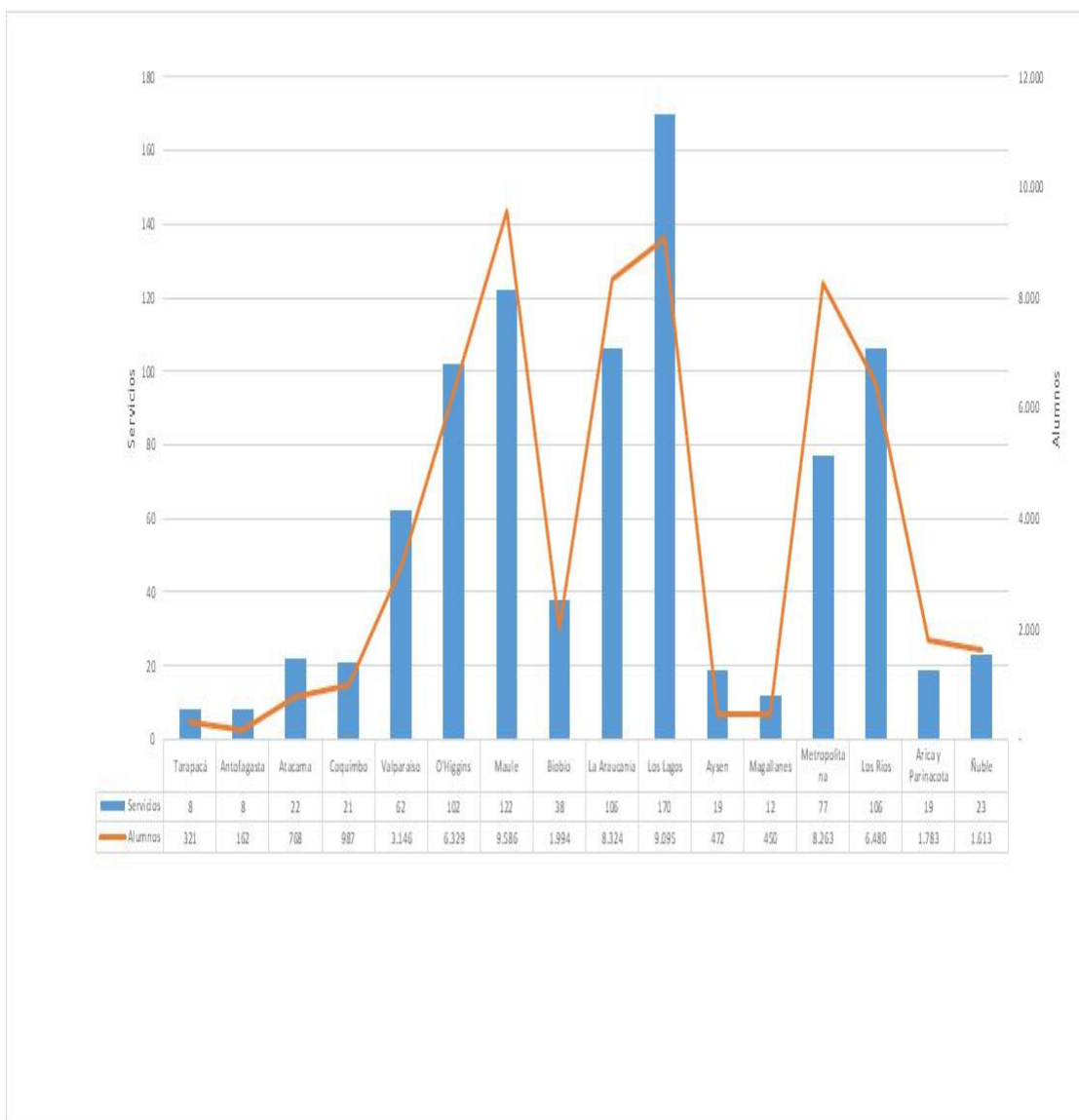


Por su parte, el Programa de Transporte Escolar Gratuito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es una importante herramienta de inclusión social, puesto que contribuye a mejorar las condiciones que experimentan los estudiantes de zonas con problemas de conectividad del país para acceder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

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

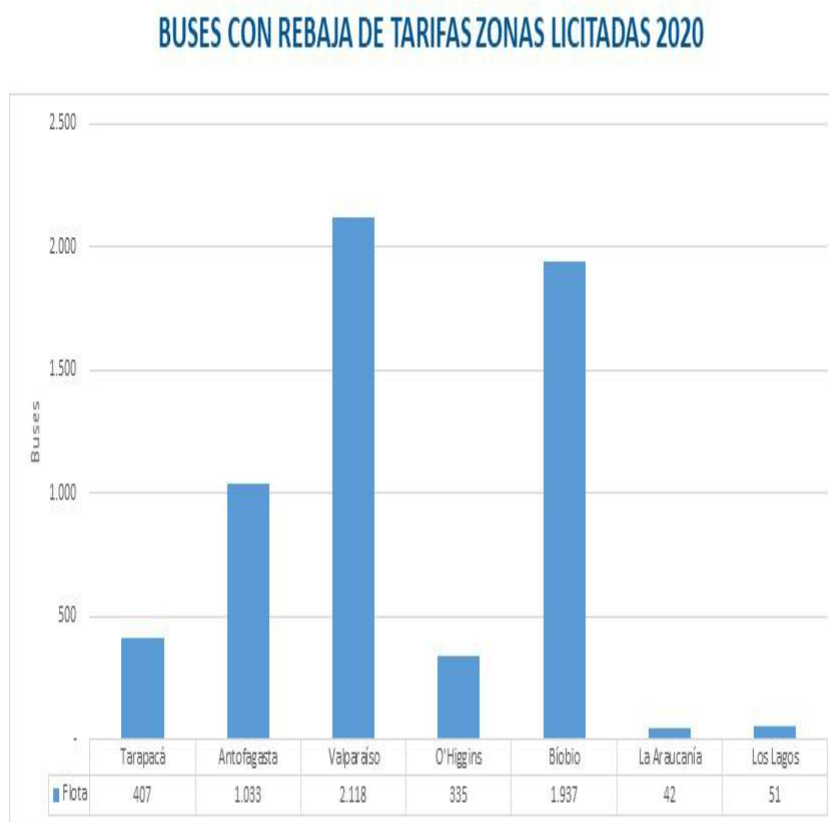
Alrededor de 60 mil estudiantes de sectores apartados de regiones fueron beneficiados en 2020 con 915 servicios de Transporte Escolar Gratuito implementados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para otorgarles conectividad directa entre sus hogares y sus establecimientos educacionales.

BENEFICIARIOS Y SERVICIOS TRANSPORTE ESCOLAR OPERANDO 2020



En cuanto a la Rebaja de Tarifas, en 2020 se rebajó en cerca de 5 mil 923 buses de ciudades en zonas reguladas como Antofagasta, Iquique-Alto Hospicio, Gran Valparaíso, Rancagua, Biobío, Villarrica y Castro, beneficio que permitió evitar que el mayor costo de operación de las máquinas fuera traspasado a los usuarios, alcanzando un 99% de cumplimiento en la rebaja tarifaria por parte de los servicios prestados en ese año.

GRÁFICO **BUSES CON REBAJA DE TARIFAS ZONAS LICITADAS 2020**

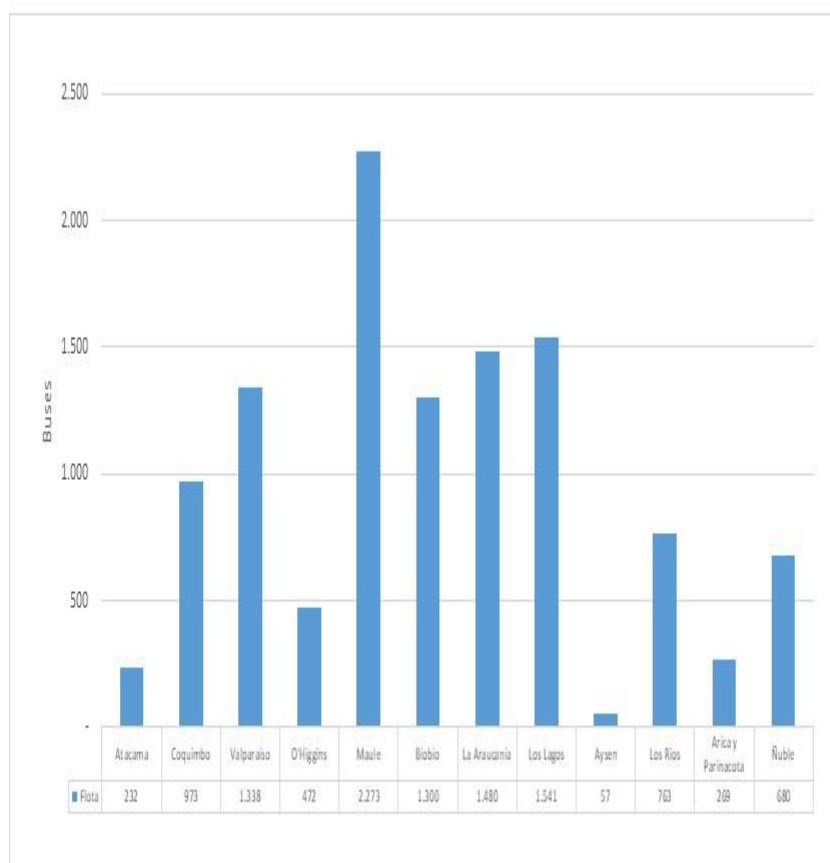


POBLACIÓN BENEFICIADA CON REBAJA DE TARIFAS ZONAS LICITADAS 2020

Sistema	Total
Iquique	90.621
Antofagasta	301.865
Gran Valparaíso	714.867
Rancagua	75.378
Gran Concepción	700.429
Villarrica	5.166
Castro	9.612
Total	1.897.938

Del mismo modo, en lo que se refiere a la Tarifa Escolar Rebajada, durante el año 2020 fue posible aplicarla en 11 mil 378 buses de zonas no licitadas como Arica, Copiapó, Coquimbo, La Serena, San Felipe, Los Andes, San Fernando, Talca, Curicó, Linares, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt, entre otras localidades. Este subsidio favoreció a más de un millón 300 mil estudiantes de educación media y superior, alcanzando un 94% de cumplimiento en la rebaja tarifaria por parte de los servicios prestados en ese año.

BUSES CON REBAJA DE TARIFA ESCOLAR 2020



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

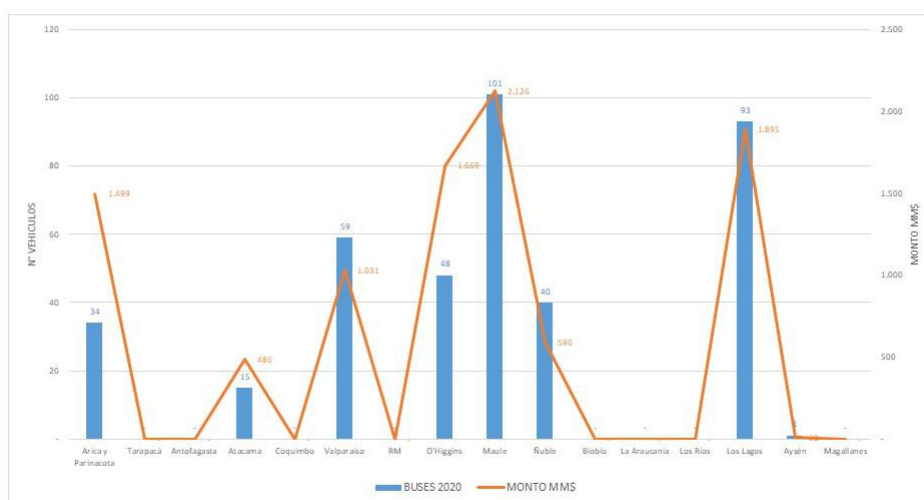
Los recursos del programa son aprobados anualmente por los Gobiernos Regionales, abriéndose un periodo de postulación para que los interesados presenten sus antecedentes. A quienes postulan y cumplan las condiciones del programa, se les entrega un subsidio para efectuar la renovación del bus antiguo,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

Esta iniciativa facilitó hasta 2020 el recambio de 6 mil 153 buses antiguos, por máquinas más modernas y seguras para los usuarios, mediante un subsidio de más de 81 mil 304 millones de pesos.

TOTAL BUSES RENOVADOS POR REGIÓN 2011 - 2020

Arica y Parinacota		
Tarapacá		
Antofagasta		
Atacama		
Coquimbo	376	3.500
Valparaíso	210	1.998
RM	55	303
O'Higgins	566	9.407
Maule	991	11.120
Ñuble	154	2.756
Biobío	766	6.319
La Araucanía	797	11.285
Los Ríos	566	8.458
Los Lagos	792	10.199
Aysén	18	150
Magallanes	10	92
TOTAL	6.153	81.304

BUSES RENOVADOS POR REGIÓN AÑO 2020



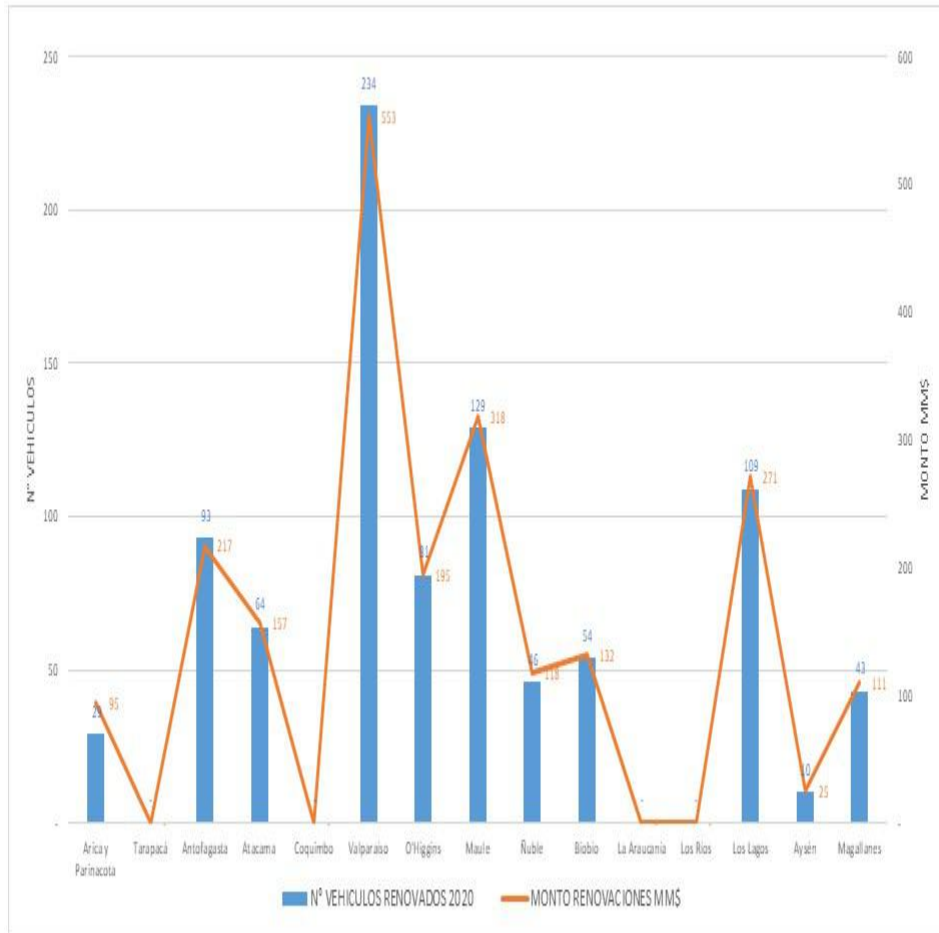
En el mismo sentido, el Programa Renueva Tu Colectivo ^[1], que mejora directamente la calidad de vida de los usuarios de este medio de transporte, entrega aportes a los dueños de colectivos antiguos para que los reemplacen por autos nuevos con mejor equipamiento, tecnología y seguridad.

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

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

Renueva Tu Colectivo hasta 2020 favoreció la incorporación de 14.462 automóviles nuevos desde que se lanzó el programa el año 2015, a través de una inversión de 32 mil 356 millones.

NUMERO DE VEHICULOS RENOVADOS POR REGIÓN AÑO 2020



3.2.2 Regulación que Rige al Transporte

a) Implementación del Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial, RECIMIV

A través del Decreto Supremo N°47 de 2020, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en Diario Oficial el 26 de julio de 2021. Se reglamentó el Registro de Consultores en Informes de Mitigación de Impacto Vial.

b) Mejora Regulatorio

Por mandato de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, se llevó a cabo, desde la División de Normas y Operaciones, el proyecto de “Mejora Regulatoria”. Este consiste en un proceso de mejora de la calidad regulatoria en esta Subsecretaría, el cual contempla dos ejes fundamentales, en primer lugar, la revisión de marco normativo vigente, particularmente su coherencia con otras normas dictadas; vigencia; aplicación práctica y cargas que se generan a la industria. En segundo lugar, el proceso contempla introducir mejoras en la elaboración de nuevas normas, tales como, establecer mecanismos que permitan conocer los objetivos y efectos esperados al dictar una regulación; evaluaciones de impacto regulatorio; digitalización, automatización, disminución de cargas administrativas y mecanismos de seguimiento, entre otras. Así, se busca alivianar o aligerar la carga normativa en materia de transportes, a través de la fusión, consolidación, actualización por temáticas, y creación de compendios, con el propósito de estimular la competencia, fomentar la simetría de la información, optimizar los trámites, mejorar los niveles de cumplimiento normativo y mejorar el uso de los recursos públicos, entre otros objetivos.

Como parte de esta mejora regulatoria se ha trabajado en nuevas normativas para las escuelas de conductores profesionales y no profesionales, un nuevo reglamento para los servicios de transporte de pasajeros, para los servicios especiales y de apoyo al transporte público, entre otras.

c) Autorización de Escuela de Conductores

Entre los desarrollos y elaboraciones, impulsados además por las necesidades producto de la pandemia de Covid-19, se reglamentó las autorizaciones a las Escuelas de Conductores Profesionales para entregar los cursos bajo modalidad e-learning, otorgando con esta apertura una amplia gama de entrega de capacitaciones y formación de conductores profesionales en todo el territorio nacional.

d) Digitalización de trámites internacionales

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

e) Implementación de concursos de taxis en el país

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

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

Durante el año 2020, se realizaron concurso en las siguientes regiones, de acuerdo a la siguiente tabla:

REGIÓN	PROCESO	ESTADO	MODALIDAD LLAMADO
---------------	----------------	---------------	--------------------------

MAULE	Concurso de antecedentes para la inscripción de 45 nuevos taxis básicos en el RNSTP	Finalizado. Proceso de inscripción venció el 19 de enero de 2021.	Taxis básicos
LOS LAGOS	Elaboración de Informe Técnico	Subsanación de observaciones al informe técnico por parte Seremitt	Taxis básicos
MAGALLANES Y ANTARTICA CHILENA	Bases concurso Antecedentes	Revisión de Bases por parte Seremitt	Taxis básicos y taxis ejecutivos

f) Planes Pilotos Tecnológicos para taxis

De acuerdo a lo anterior, mediante Resolución Exenta N° 589, de 2020, de la Secretaría Regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Coquimbo, se autorizó la realización del plan piloto para probar tecnologías o funcionalidades en 31 taxis básicos y ejecutivos por parte de la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo, UNITAXI.

El piloto tenía una vigencia de seis meses, contados desde el 5 de noviembre de 2020 La Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo, debe entregar un informe final que dé cuenta del resultado de dicho plan.

g) Registro de Pasajeros Infractores

Ley 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago de transporte público de pasajeros y decreto supremo N° 68, de 2018, desde su puesta en marcha en el año 2018, la cantidad de personas con anotaciones vigentes a la fecha, son 14.884, en el siguiente cuadro se muestra la cantidad de causas las cuales contienen personas con más de una causa.

Número de causas ingresadas al RPI

Mes / Año	2020
Enero	141
Febrero	
Marzo	947
Abril	1161
Mayo	85
Junio	76
Julio	281
Agosto	114
Septiembre	103
Octubre	
Noviembre	253
Diciembre	5
Total general	3166

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

El promedio de edad de los evasores infractores considerando la fecha de entrada al Registro es de 34 años, y el porcentaje de mujeres corresponde al 29% y de Hombres al 71%.

h) Regulación

Durante el año 2020 se dictaron los siguientes cuerpos normativos relacionados en materia de COVID-19:

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Decreto Supremo	24	26-03-2020	04-04-2020	Transportes y Telecomunicaciones	EXTIENDE VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA Y DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES, EN LOS CASOS QUE INDICA

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Decreto Supremo	25	27-03-2020	14-04-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA DECRETO N° 110, DE 2018, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES, EN EL SENTIDO QUE INDICA
Ley	21.222	30-03-2020	01-04.2020	Transportes y Telecomunicaciones	PRORROGA POR UN AÑO LA VIGENCIA DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR QUE EXPIREN DURANTE EL AÑO 2020
Ley	21.224	31-03-2020	01-04-2020	Transportes y Telecomunicaciones	PRORROGA LA FECHA DE RENOVACIÓN DE LAS REVISIONES TÉCNICAS
Ley	21.223	01-04-2020	01-04-2020	Transportes y Telecomunicaciones; Interior y Seguridad Pública	PRORROGA EL PLAZO PARA LA RENOVACIÓN DE LOS PERMISOS DE CIRCULACIÓN CORRESPONDIENTES AL AÑO 2020, Y OTRAS MATERIAS QUE INDICA
Decreto Supremo	26	09-04-2020	11-05-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA EL DECRETO SUPREMO N° 96, DE 2018, QUE MODIFICÓ LOS DECRETOS SUPREMOS N°S. 97, DE 1984, Y 170, DE 1985, TODOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, EN EL SENTIDO QUE INDICA

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Decreto Supremo	28	15-04-2020	19-05-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA DECRETOS SUPREMOS Nº 38, DE 1992 Y Nº 80, DE 2004, AMBOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, EN LOS TÉRMINOS QUE INDICA
Resolución Exenta	1008	20-05-2020		Subsecretaría de Transportes	APRUEBA METODOLOGÍA QUE INDICA
Resolución	23	28-05-2020		Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA FECHA DE ENTREGA DE PROPUESTAS, Y DE APERTURA DE OFERTAS TÉCNICAS Y ECONÓMICAS, EN EL PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR UNA CONCESIÓN PARA OPERAR ESTABLECIMIENTOS QUE PRACTIQUEN REVISIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS, EN LA REGION DE VALPARAISO.
Resolución	25	29-05-2020		Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA FECHA DE ENTREGA DE PROPUESTAS, Y DE APERTURA DE OFERTAS TÉCNICAS Y ECONÓMICAS, EN EL PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR UNA CONCESIÓN PARA OPERAR ESTABLECIMIENTOS QUE PRACTIQUEN REVISIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS, EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS.

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Resolución	26	29-05-2020		Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA FECHA DE ENTREGA DE PROPUESTAS. V DE APERTURA DE OFERTAS TÉCNICAS Y ECONÓMICAS, EN EL PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA PARA OTORGAR CONCESIONES PARA OPERAR ESTABLECIMIENTOS QUE PRACTIQUEN REVISIONES TÉCNICAS DE VEHÍCULOS, EN LA REGIÓN DE LA ARAUCANÍA.
Decreto Supremo	37	01-06-2020	11-09-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA EL DECRETO SUPREMO Nº 70, DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES, EN LA FORMA QUE INDICA
Resolución Exenta	1.138	09-06-2020	19-06-2020	Transportes y Telecomunicaciones	SUSPENDE PLAZO ESTABLECIDO EN EL INCISO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 10º DEL DECRETO Nº 156, DE 1990, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RESPECTO DE LOS VEHÍCULOS RECHAZADOS EN LAS PLANTAS DE REVISIÓN TÉCNICA, EN EL CASO QUE INDICA

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Decreto Supremo	41	22-06-2020	01-07-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA DECRETO SUPREMO Nº 24, DE 2020, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, EXTIENDE VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA Y DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES, EN LOS CASOS QUE INDICA, Y FIJA CALENDARIO QUE SEÑALA
Decreto Supremo	46	09-07-2020	24-07-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA DECRETO SUPREMO Nº 24, DE 2020, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, Y EXTIENDE VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA Y DE VERIFICACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES DE VEHÍCULOS QUE INDICA
Resolución Exenta	1.425	20-07-2020	30-07-2020	Transportes y Telecomunicaciones	SUSPENDE PLAZO ESTABLECIDO PARA CANCELAR, POR ANTIGÜEDAD, A TAXIS, BUSES Y MINIBUSES QUE INDICA, DEL REGISTRO NACIONAL DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Resolución Exenta	1.430	20-07-2020	27-07-2020	Transportes y Telecomunicaciones	SUSPENDE PLAZO ESTABLECIDO PARA CANCELAR, POR ANTIGÜEDAD, VEHÍCULOS INSCRITOS EN EL REGISTRO NACIONAL DE SERVICIOS DE TRANSPORTE REMUNERADO DE ESCOLARES, POR LOS MOTIVOS QUE INDICA
Ley	21.256	27-08-2020	02-09-2020	Hacienda; Economía, Fomento y Turismo, Transportes y Telecomunicaciones	ESTABLECE MEDIDAS TRIBUTARIAS QUE FORMAN PARTE DEL PLAN DE EMERGENCIA PARA LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y DEL EMPLEO EN UN MARCO DE CONVERGENCIA FISCAL DE MEDIANO PLAZO
Decreto Exento	284	11-09-2020	12-09-2020	Hacienda	REGULA REQUISITOS, PROCEDIMIENTO, CUOTAS Y PLAZOS PARA ACCEDER AL BONO DE APOYO Y PRÉSTAMO ESTATAL SOLIDARIO ESTABLECIDO EN FAVOR DE LOS MICROEMPRESARIOS Y CONDUCTORES DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS SEGÚN LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 6° DE LA LEY N° 21.256

Tipo de Norma	Número	Fecha de Promulgación	Fecha Publicación	Organismo	Título
Ley	21.268	15-09-2020	21-09-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA DE LA LEY N° 21.213, QUE MODIFICA LOS CUERPOS LEGALES QUE INDICA PARA DELIMITAR LA INFRACCIÓN QUE CONSISTE EN CIRCULAR UN VEHÍCULO SIN DISPOSITIVO ELECTRÓNICO DE PAGO DE PEAJES O TARIFAS, PARA EXTENDER SU VIGENCIA, ENTRE OTRAS MATERIAS
Ley	21.284	09-11-2020	12-11-2020	Transportes y Telecomunicaciones	MODIFICA LA LEY N° 20.958, QUE ESTABLECE UN SISTEMA DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO, EN LO QUE RESPECTA A LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LAS MITIGACIONES DIRECTAS EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD LOCAL

3.2.3 Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

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

Producto de la pandemia por COVID-19, las labores habituales de fiscalización se vieron afectadas, tanto por la disminución en el número de personal disponible en terreno por encontrarse un alto porcentaje en grupo de riesgo de contagio, dadas sus condiciones de salud de base, como por nuevas tareas que la autoridad solicitó realizar en apoyo al control de la pandemia.

Es así como se asignaron nuevas tareas en apoyo del control de la pandemia, como el control de las restricciones de movilidad, la operación de las aduanas sanitarias de terminales y carretera, la entrega de ayudas a la ciudadanía y las tendientes a establecer un mecanismo de trazabilidad entre quienes se movilizaban en el transporte público interurbano. Asimismo, en diversas regiones, las Secretarías Regionales de Transporte y Telecomunicaciones aplicaron restricciones vehiculares, con el objeto de reducir los desplazamientos, lo que ocurrió en ciudades como Iquique, Antofagasta, La Serena, y Talca y con ello, los Inspectores Fiscales debieron agregar a sus labores, el control de estas nuevas disposiciones.

Junto a lo anterior, se destacó la labor educativa y de apoyo realizada por los inspectores fiscales, junto al control de las medidas de cuidado exigidas a los pasajeros en los buses de transporte público durante la pandemia, de manera de asegurar la operación de dichos servicios en las nuevas condiciones de operación.

En el caso de los viajes interregionales, la autoridad sanitaria, dispuso el funcionamiento de aduanas sanitarias en terminales de buses interurbanos y carreteras, para verificar el cumplimiento de las restricciones de movilidad y de las medidas para prevenir los contagios. En dichas aduanas se realizaba control de temperatura, verificación del uso obligatorio de mascarilla, y la obtención de un Pasaporte Sanitario, documento que se estableció como requisito para realizar cualquier desplazamiento entre regiones, de esta manera se esperaba reducir significativamente la probabilidad de que un pasajero que hubiera sido declarado como contacto estrecho o estuviera contagiado realizara un viaje interurbano abordo de un bus interprovincial. Para la instalación de las referidas aduanas, los Inspectores Fiscales del Programa a nivel nacional, tuvieron un rol importante de planificación y coordinación entre el personal del Ministerio de Salud, de Transportes y administradores de los Terminales, dado al conocimiento de la forma en cómo operan dichos recintos.

En el contexto de la pandemia, el Programa Nacional de Fiscalización coordinó junto a las empresas de buses interurbanos y terminales del sector, la definición de medidas para prevenir los contagios durante los viajes interregionales, las que quedaron plasmadas en un Protocolo Sanitario de Viajes Interurbanos. Al respecto, se destaca la obligación de confeccionar listas de pasajeros en viajes de más de 2 horas, las cuales deben ser ingresadas a una nómina digital, que permite realizar una adecuada trazabilidad de posibles contagios. Asimismo, se facultó a conductores y auxiliares de buses interurbanos, para revisar el Pasaporte Sanitario e identificación de todo pasajero que acceda a los buses en puntos donde no se encuentre operando una aduana sanitaria. Para los terminales se estableció la obligación de publicar diariamente la programación de salidas de cada empresa, con sus horarios y destinos, con el objeto de evitar los desplazamientos de las personas al interior del recinto y con ello las aglomeraciones en el área de venta de pasajes, entre otras medidas.

Para lograr un adecuado conocimiento de dichas medidas, se realizó una campaña comunicacional para informar a los pasajeros sobre las obligaciones que tenían a la hora de realizar un viaje de larga distancia, con afiches y videos informativos que se difundieron en los principales terminales y también abordo de los buses del sector.

Con el fin de priorizar el transporte público y en apoyo al desconfinamiento de la RM, una vez que el número de casos por la pandemia de COVID-19 comenzaron a disminuir, se inició un plan para reforzar la red de vías prioritarias para el transporte público con un total de 100 km de Pista Solo Buses en 14 comunas: La Reina, Ñuñoa, Santiago, Providencia, Renca, Independencia, Las Condes, Pudahuel y Maipú. El control de esta medida fue otra labor priorizada por el Programa, con fiscalizaciones presenciales, pues estas pistas exclusivas no sólo disminuyen los tiempos de viaje, sino que también permiten asegurar viajes eficientes y seguros para los pasajeros, lo que en el contexto de la pandemia, busca asegurar una ocupación menor dentro de los buses, al ofrecer una frecuencia más estable, mayor a la demanda de pasajeros, para garantizar suficiente espacio entre pasajeros, siguiendo las recomendaciones del Ministerio de Salud.

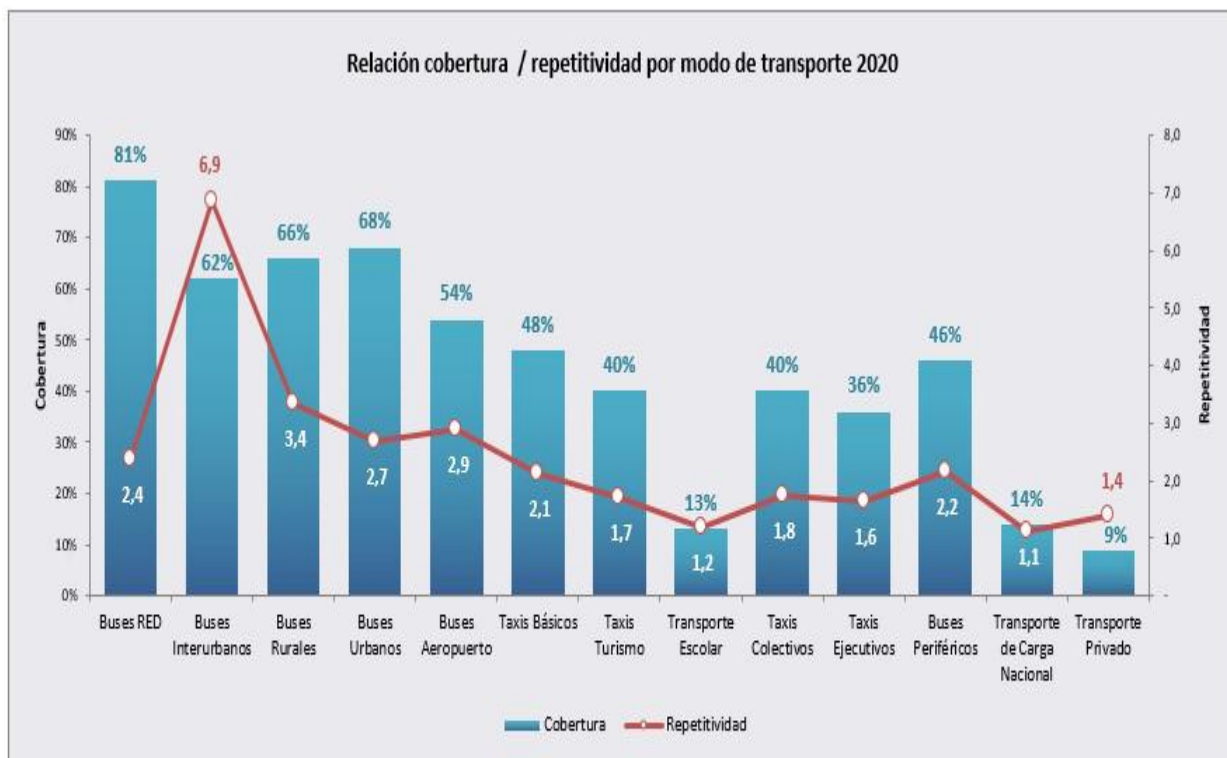
A continuación, se presentan los principales resultados en cada uno de los ámbitos de fiscalización y los logros alcanzados durante el año 2020:

- **Fiscalización de vehículos**

Durante el año 2020, se realizaron cerca de 274 mil controles a vehículos, los que consideran la fiscalización al transporte remunerado de pasajeros, tanto público como privado, el control al transporte escolar, al transporte de carga y a los vehículos particulares existentes en el país. Estos controles se tradujeron en casi 43 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por infringir la normativa vigente.

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

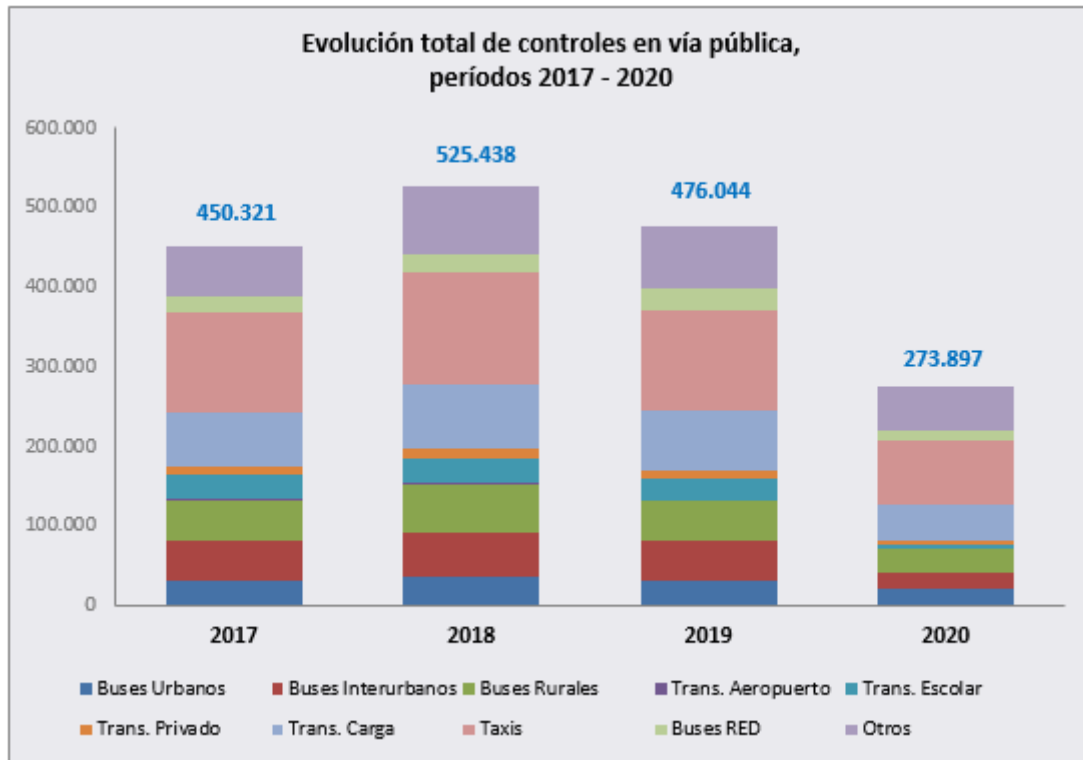
Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2020



En relación a los parques existentes, la más alta cobertura de fiscalización, se obtuvo para buses Red con un 81%, seguida por la lograda en buses urbanos de regiones diferentes a la Metropolitana, con un 68% del parque y por la obtenida para buses rurales y buses interurbanos, con un 66% y un 62% de cobertura respectivamente.

En cuanto a la repetitividad en la fiscalización, la mayor cantidad de controles en promedio por vehículo se observa en buses interurbanos, con 6,9 fiscalizaciones por bus.

Total de controles vía pública comparación períodos 2017-2020

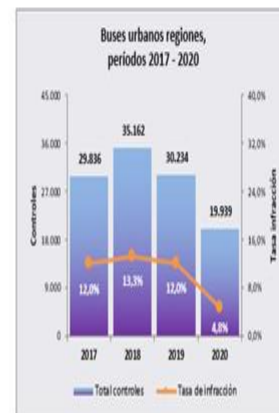
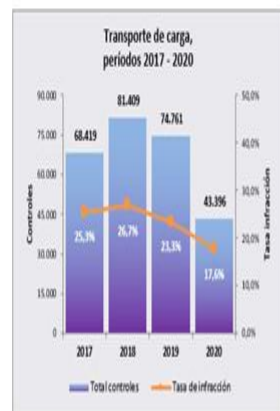
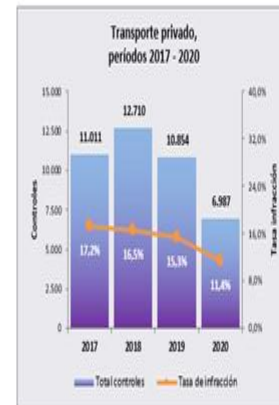
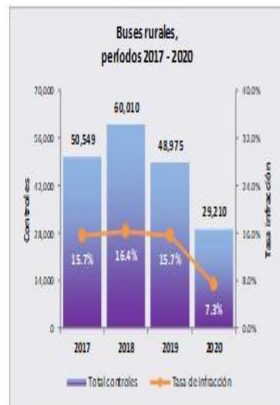
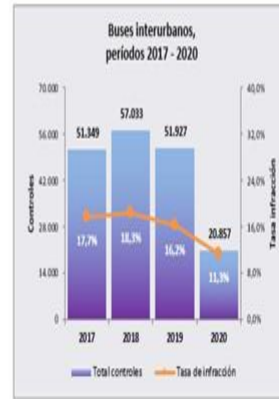
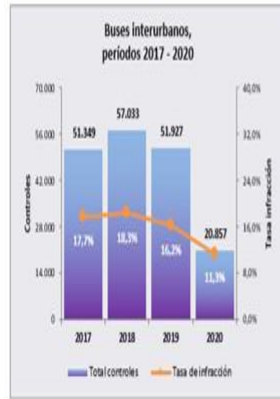


A continuación, se presenta una serie de gráficos que muestran la evolución de controles y la tasa de infracciones realizadas por Inspectores Fiscales de Transporte en los últimos cuatro años, a servicios interurbanos, urbanos, rurales, transporte privado, de carga y taxis, en vía pública a nivel nacional.

Se aprecia una fuerte caída en el número de controles en 2020 respecto de los años anteriores, lo cual era esperable en el contexto de constantes cuarentenas e importantes restricciones aplicables a la población, lo que impidió movilizarse libremente de un lugar a otro, provocando una brusca reducción en el número de vehículos en circulación en las distintas regiones del país.

Por otra parte, se observa una disminución en la tasa de infracción en la mayoría de los modos de transporte fiscalizados, lo cual se traduce de forma positiva, pues disminuyó el porcentaje de vehículos fiscalizados que son detectados con incumplimientos a la ley de tránsito.

Evolución de Controles período 2017 - 2020



En el siguiente gráfico de controles realizados al transporte escolar el 2020, se aprecia una disminución de un 85%, respecto de las fiscalizaciones realizadas el año 2019, lo que se explica por el reemplazo de clases presenciales, por la modalidad remota o a distancia, que fue decretada en el mes de marzo, producto de la pandemia, a lo largo de todo el país.

En efecto, el transporte escolar prestó servicios de forma normal durante el año 2020, sólo durante un par de semanas, quedando luego este sector sin poder seguir trabajando. Producto de lo anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, autorizó al transporte escolar a realizar otros servicios, lo que les permitió, entre otras cosas, ser contratados para apoyar la entrega de ayudas sociales, trasladar personas a residencias sanitarias y trasladar a personal de empresas particulares.

Evolución de Controles al Transporte escolar período 2017 - 2020



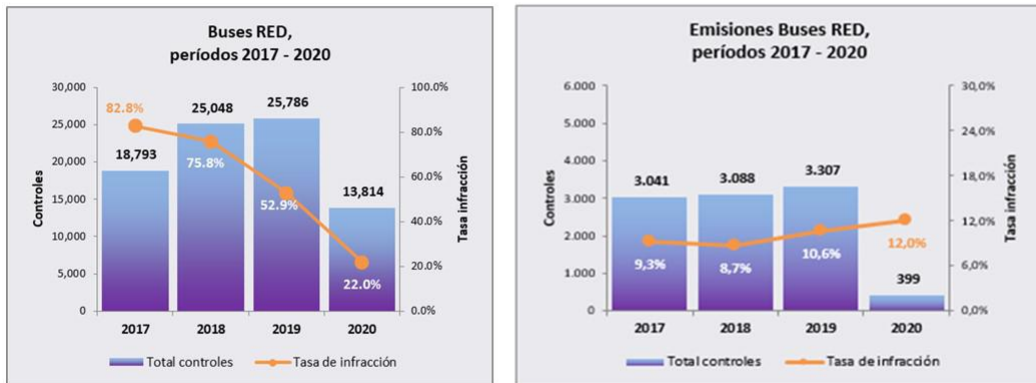
Como la baja en la movilidad durante el 2020, no sólo se dio en el transporte terrestre, sino que también en el aéreo, los vuelos fueron otro de los modos de transporte que también vieron disminuidas significativamente sus frecuencias, afectando con ello, al transporte terrestre de traslado de personas desde y hacia los aeropuertos. Los controles que se realizaron a los vehículos de transporte aeropuerto, sufrieron una caída de un 30%. En el siguiente gráfico, a pesar de la disminución en el número de controles, se puede apreciar una reducción en la tasa de infracción cursada a estos vehículos.

Evolución de Controles al Transporte aeropuerto período 2017 - 2020



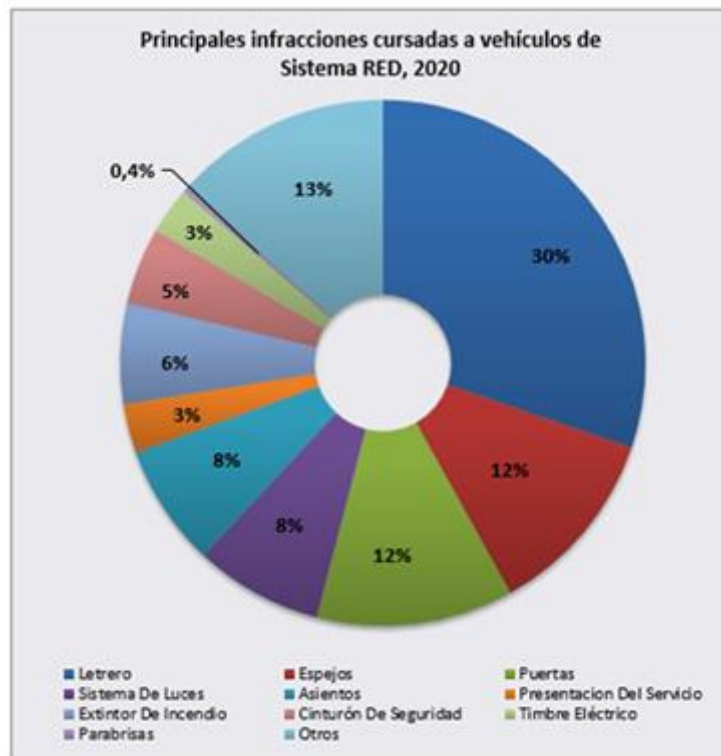
Si bien se observa que la fiscalización a buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano (RED), disminuyó casi a la mitad en el 2020, un aspecto a destacar, es que la tasa de infracción disminuyó 30 puntos porcentuales. Por otra parte, el número de controles a estos tipos de buses para verificar que estén cumpliendo las emisiones vehiculares máximas permitidas, al igual que en los demás ámbitos de fiscalización, presenta una disminución con respecto a los años anteriores, sin embargo en este caso, no se ve una disminución en la tasa de infracciones, sino por el contrario un aumento, alcanzando un 12% de rechazo el 2020.

Evolución de Controles al Transporte Público Metropolitano (RED) período 2017 - 2020:



Las principales razones por las cuales se infraccionaron buses del Sistema RED las encabeza el no porte adecuado de letreros reglamentarios, con un 30% de las causas de rechazo, seguida de los incumplimientos relacionados con problemas en espejos y puertas, las que ocupan el segundo lugar en el ranking de infracciones más recurrentes, cada uno con un 12% de participación. En tercer lugar, se encuentran los problemas en el sistema de luces y asientos de los buses, con un 8% cada uno de ellos.

Principales infracciones cursadas al Transporte Público Metropolitano (RED) año 2020



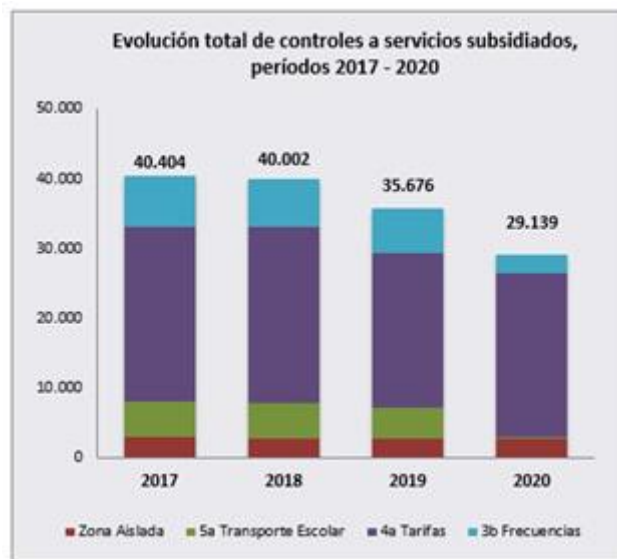
• **Fiscalización de subsidios**

En cuanto a la fiscalización a servicios subsidiados del país, también se presentó una disminución en el número de controles respecto a los años anteriores, lo cual era esperable en el contexto de la pandemia y las cuarentenas en el territorio nacional, y sobre todo en aquellos servicios de transporte escolar subsidiados, que evidentemente no estuvieron en circulación durante el prolongado tiempo en el que los colegios no impartieron clases presenciales a sus alumnos.

Durante el año 2020, se efectuaron sobre 29 mil fiscalizaciones a los servicios subsidiados otorgados por el estado a lo largo del país, los que incluyen los subsidios de rebaja de tarifas, el transporte gratuito a escolares y los servicios de transporte en zonas aisladas y extremas.

En el siguiente gráfico se muestran los controles a subsidios a nivel nacional entre los años 2017 y 2020, los que sobrepasaron las 145 mil fiscalizaciones en dicho período.

Total controles servicios subsidiados 2017-2020



Durante el año 2020, el 80% de las fiscalizaciones a servicios subsidiados estuvieron abocadas a la rebaja de tarifa escolar en un 33% con respecto a la tarifa adulto, con casi 23 mil 500 controles. Se efectuaron más de 2 mil 700 controles para verificar el funcionamiento y frecuencia de los servicios subsidiados regulados que existen en regiones y similar cifra de controles al transporte en zonas aisladas a nivel nacional. Adicionalmente, se efectuaron poco más de 270 verificaciones a chatarrizadores adscritos al Programa Renueva Tu Micro que está vigente en todo el país y sobre 8 mil 500 controles al subsidio Tarifa adulto mayor (TAM).

• Fiscalización de establecimientos

Durante el período 2017-2020, se efectuaron sobre 45 mil visitas a los principales establecimientos ligados al sector transporte a nivel nacional, experimentando el año 2020 una disminución en el número de fiscalizaciones a todos ellos, dado el contexto nacional por la pandemia por COVID 19, en el que las cuarentenas en distintas comunas del país llevaron a decretar el cierre de diversos lugares de atención al público que no fueran esenciales, como las plantas de revisión técnica, escuelas de conductores y gabinetes psicotécnicos. Se trató de recintos que inicialmente no fueron considerados imprescindibles por la autoridad sanitaria. Sin embargo, dada la extensión de las cuarentenas y la circulación de vehículos sin la debida revisión, a mediados del año, las plantas de revisión técnica fueron declaradas como un servicio esencial, permitiendo su funcionamiento apegado a una serie de

protocolos para prevenir los contagios, aplicables tanto para los conductores, como para los operarios de estos recintos. Pese a este permiso de funcionamiento, el número de inspecciones realizadas por Inspectores Fiscales el 2020, no llegó a lograr los niveles de controles que históricamente se han hecho a estos recintos en años anteriores, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

En total en el año 2020, se realizaron 8 mil 500 visitas a establecimientos, las que se desglosaron en casi 5 mil 400 visitas de fiscalización a Plantas de Revisión Técnica, sobre mil 300 a Gabinetes municipales, casi mil inspecciones a Escuelas de Conductores Profesionales y sobre 700 a Escuelas de Conductores No Profesionales o Clase B.

Total de visitas establecimientos, período 2017-2020



• Fiscalización de pasajeros

Este tipo de control, abarca los realizados en el sistema de transporte público urbano de pasajeros de la región metropolitana, para fiscalizar la evasión, y aquellos que verifican a nivel nacional, el uso del cinturón de seguridad por parte de pasajeros en buses interurbanos y en taxis en todas sus modalidades.

◦ Fiscalización de evasión

Entre los años 2017 al 2020, se han fiscalizado cerca de 2 millones 400 mil pasajeros por el pago de tarifa en los buses del Sistema Metropolitano de Transporte de Santiago, detectando sobre 190 mil usuarios que no habían pagado su pasaje, los que fueron citados al Juzgado de Policía local correspondiente.

La fiscalización de evasión a pasajeros del sistema de transporte público capitalino, cayó abruptamente en un contexto sanitario, que puso en primera prioridad el cuidado y la prevención del contagio del COVID-19. Las empresas tuvieron que extremar las medidas sanitarias, para evitar que tanto pasajeros como conductores, tuvieran que exponerse a posibles contagios, y para ello se aplicaron una serie de medidas de sanitización de los buses y operación del servicio, que permitieran mantener una adecuada limpieza y ventilación de las máquinas. Pese a estos resguardos, la cantidad de pasajeros cayó abruptamente dada la irrupción del teletrabajo y clases telemáticas, lo que hizo tener un bajo número

de controles para fiscalizar la evasión en el pago de la tarifa, como se puede revisar en el siguiente gráfico:

Total Pasajeros fiscalizados por evasión a Buses de Transporte Público Metropolitano (RED) período 2017 - 2020



o **Fiscalización de cinturón de seguridad**

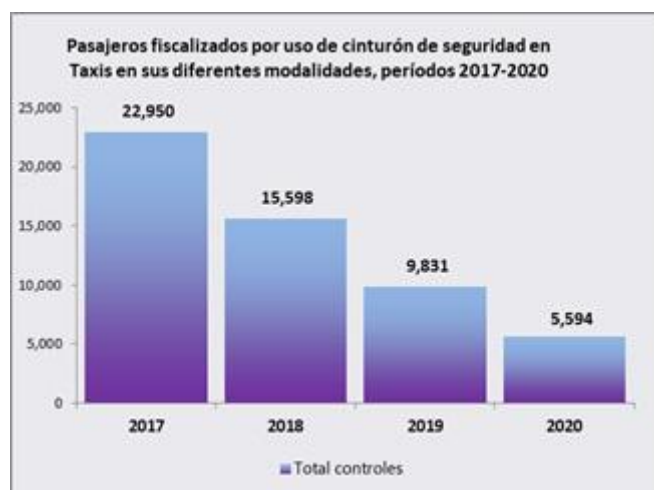
En el período 2017 a 2020, se controlaron poco más de 900 mil pasajeros por uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos a nivel nacional. De igual forma, la fiscalización del uso de cinturón en las diferentes modalidades de taxis, alcanzó casi los 54 mil pasajeros controlados entre el 2017 y el 2020.

Algo similar a lo ocurrido en la fiscalización de evasión, fue lo acontecido en los controles para verificar el uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros de buses interurbanos y taxis en todas sus modalidades. Si bien no se limitó la capacidad máxima de pasajeros que podían ser transportados a la vez, al reducirse el número de pasajeros que se movilizaban en el transporte público, también se redujeron los controles y las infracciones cursadas, como se aprecia a continuación:

Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos Período 2017 - 2020



Total Pasajeros fiscalizados por cinturón en taxis período 2017 - 2020



3.2.4 Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2015 al 2020:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	383	329	277	295	273	253
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	63	70	89	90	116	69
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	195	287	155	101	92	74
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	130	51	44	53	125	53

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	88	133	107	41	83	7
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	638	624	612	613	563	135
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	280	621	445	333	388	88
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	4	4	2	1	0	0

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Análisis secundario de unidades tributales.	Unidades	165	452	286	264	318	65
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	106	100	84	145	59	62
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	3	2	0	0	3	0

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	3	2	10	9	17	9
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	25	16	26	23	33	22
Control 1% Flota de Buses Transantiago	N° de Vehículos	167	176	129	165	159	142
Procesos para Autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de Talleres	8	7	3	6	9	7
Certificación de Seguridad Carrocería Buses Interurbanos	Unidades	70	39	24	20	18	9
Certificación Individual Emisiones Camiones y Tracto Camiones	Unidades	47	47	50	18	19	12
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de Buses	1	0	0	10	12	14

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Acreditación Simuladores de Inmersión Total	Unidades	0	1	0	0	3	0
Ensayo de Calibración de Detectores de Alcohol en Aliento	Unidades	2.870	3.135	2.350	2.332	2.188	1.694
Certificación Sillas de Niños	Unidades	11	81	104	59	51	24
Acreditación Cascos	Unidades	-	-	-	-	25	28

La actividad global del 3CV se vio afectada desde abril de 2020, producto de las medidas sanitarias implementadas en el país, a pesar de ello, se siguieron realizando los servicios de homologación y certificación, a pesar de la disminución de la demanda, y siendo las visitas inspectivas las mayormente afectadas, por el desarrollo de las condiciones técnicas y de tecnología de la información para el control de la emisión obligatoria para vehículos livianos y medianos de Certificados de Homologación Individual Electrónico, que empezó a regir en abril del 2020, dada la publicación del Decreto Supremo 110/2019 de MTT que modificó el Decreto Supremo 160/1997 de MTT, y que durante el año 2021 se han sumado las motocicletas, con ello generando un mejor control y trazabilidad de los CHI emitidos, y facilidad a los usuarios en que disponen de dicho documento en todo instante mediante plataforma electrónica. Respecto de la Acreditación de Cascos, el proceso iniciado desde el año 2019, registra el 2020 un total de 28 cascos certificados, cantidad similar a la del año precedente.

3.2.5 Monitoreo y Control de Tránsito

En el 2020, la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) celebró sus 30 años de trabajo, optimizando la movilidad, aportando a la reducción de congestiones vehiculares, mejorando los tiempos de desplazamiento y las condiciones de seguridad para los diversos modos de transporte, alcanzando avances significativos en este mismo periodo.

a) Implementación de nuevas UOCT.

Para ofrecer un mejor sistema de transporte en todas las regiones de Chile, durante el 2020 se avanzó en las etapas preinversionales e inversionales de implementación de nuevos Centros de Control de

Tránsito, en regiones donde aún no existía esta capacidad instalada: Se completó la construcción del Centro de Control de la Región de Los Ríos, se avanzó en las etapas administrativas del proyecto de reposición de la infraestructura semafórica de Copiapó, se avanzó hacia el desarrollo del proyecto SCAT de la Región de Atacama, se avanzó también en las etapas administrativas previas a la construcción del sistema de control de tránsito en Tarapacá y Magallanes y en los estudios preinversionales para el desarrollo del Centro de Control de Arica.

Durante el año 2020, los principales avances y logros alcanzados por la UOCT a nivel nacional fueron:

b) Aumento de Cobertura de los Centros de Control y Normalización de Intersecciones.

Se integraron a los sistemas de control a nivel nacional 127 nuevas intersecciones, pasando de 4.904 a 5.031 el número total de cruces conectados a los centros de control. Dicho aumento de cobertura se desagrega de la siguiente manera:

Región	Cruces integrados al 31.12.2019	Cruces Integrados al 31.12.2020
Antofagasta	153	167
Coquimbo	188	193
Valparaíso	359	364
Metropolitana	3.197	3.205
O´Higgins	161	173
Maule	168	191
Ñuble	80	80
Biobío	342	350
Araucanía	126	141
Los Lagos	130	167
Total Nacional	4.904	5.031

Asimismo, a nivel nacional se instalaron 47 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito, pasando de 565 a fines de 2019 a 612 a fines de 2020; y 5 nuevos letreros de mensaje variable pasando de 24 a 29 letreros a nivel nacional.

Finalmente, se normalizaron varias intersecciones semaforizadas en las comunas de Calama, Nueva Imperial, Carahue, Puerto Montt, Peñaflores, Melipilla, Talagante y Buin. Estas intersecciones serán integradas a los correspondientes Centros de Control en el corto plazo.

c) Reconstrucción de Semáforos Vandalizados.

En materia de recuperación y reconstrucción de semáforos vandalizados, con motivo de los movimientos sociales tras el 18 de octubre de 2019, la UOCT es la coordinadora de las tareas de reparación de las intersecciones que resultaron apagadas y dañadas. Al 31 de diciembre, el total de intersecciones dañadas alcanzó a 701. A través de un plan de recuperación ejecutado a nivel nacional entre el MTT, MINVU (Serviu) y Municipios, a fines del 2020 ya se ha recuperado un total de 632 intersecciones apagadas por vandalizaciones, es decir, un 90% del total.

d) Avances en la Implementación de nuevas UOCT.

Durante el 2020 se avanzó en el estudio de implementación de nuevas UOCT en las regiones donde aún no existen Centros de Control. Las tareas desarrolladas fueron las siguientes:

- **Región de Arica:** en el marco de un Convenio suscrito entre la Subsecretaría de Transportes y el Gobierno Regional de Arica, durante el 2020 se licitó el estudio “Habilitación Sistema Central SCAT Arica”, el cual permitirá evaluar y diseñar un sistema y un Centro de Control de tránsito regional.
- **Región de Tarapacá:** durante el año 2020 se logró obtener la recomendación técnica del proyecto “Construcción del Sistema de Control de Tránsito de Tarapacá” y el financiamiento del Gobierno Regional para su materialización. Conjuntamente con ello, se prepararon las Bases de Licitación del proyecto, que permitirá habilitar un centro de control y normalizar e integrar al sistema de control intersecciones de las comunas de Iquique y Alto Hospicio.
- **Región de Atacama:** en conjunto con la I. Municipalidad de Copiapó, se prepararon las Bases del proyecto “Reposición de Infraestructura de Semáforos de Copiapó”, el cual fue licitado por el municipio. El proyecto permitirá reponer todas las instalaciones de semáforos de la ciudad de Copiapó que resultaron afectadas por el alud de hace algunos años, como paso previo a la ejecución del proyecto SCAT de Atacama.
- **Región de Los Ríos:** durante el 2020 se completó la construcción del Centro de Control regional.
- **Región de Magallanes:** como primera etapa del proyecto SCAT Magallanes, se avanzó en la elaboración de las Bases del estudio de “Diseño de Construcción del Centro de Control Regional”, y en las Bases de proyecto “Construcción Red de Semáforos y Sincronismos Ciudad de Punta Arenas”.

e) Implementación de Proyectos de Aplicación de Tecnología 3G/4G y Antenas de Radio Frecuencia para la Interconexión de Semáforos con los Centros de Control.

Durante el 2020 se implementaron una serie de proyectos de aplicación de tecnología 3G/4G y de antenas de radio frecuencia para conectar intersecciones semaforizadas con los Centros de Control en las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, O’Higgins y Biobío.

f) Implementación de Proyecto de Digitalización de Enlaces de Comunicación.

Ejecución de la reestructuración y digitalización de las redes de comunicación de la ciudad de Valparaíso, y se avanzó fuertemente en la digitalización de las redes de comunicación del sistema de control de la Región Metropolitana.

g) Implementación de Proyectos de Video Analítica y de Inteligencia Artificial para la Activación de Luces Verdes en Intersecciones Semaforizadas.

Se implementaron proyectos de video analítica para el monitoreo de tránsito y detección de incidentes en la Región de O’Higgins; y de Inteligencia Artificial en 4 cruces de Santiago con alta demanda peatonal, de modo que, al detectarse un número importante de peatones en la zona de espera de la intersección, se activa la fase que le concede derecho de paso a éstos.

De acuerdo al indicador de tiempos de viaje de vehículos particulares que mide la UOCT trimestralmente en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago, los tiempos de viaje promedio disminuyeron en un 21% con respecto al año 2019. Esta disminución es consecuencia de la Emergencia Sanitaria declarada en el país en el año 2020, donde se presentaron distintas etapas en el Plan Paso implementado por la autoridad que redujo de manera importante la movilidad en algunos de los trimestres analizados. Cabe hacer presente que se detectó un error de digitación en el valor reportado para el año 2019, que fue corregido en el presente informe.

Variación de Tiempos de Viaje

	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020
Porcentaje de Variación del tiempo de viaje con respecto al año anterior	101	103	102	99	100	100	79

En el ámbito de la sensorización se han implementado también nuevos proyectos de instalación de sensores. En el caso de Santiago se cuenta con 2.351 espiras de detección y para el control dinámico y 151 estaciones de conteo automático de flujo vehicular.

A nivel nacional, se amplió la cobertura de cámaras de circuito cerrado de televisión llegando a un total de 651 cámaras, lo cual facilita el monitoreo y control de tránsito, y se dispone además de 29 letreros de mensajería variable para informar las condiciones del tránsito a los usuarios. La cantidad de semáforos existentes a nivel nacional es de 6.473.

También se realizaron proyectos piloto de comunicación vía 4G en varias intersecciones semaforizadas del Gran Valparaíso, O’Higgins, Los Lagos y Biobío. En el caso del centro de la región Metropolitana, ya se cuenta con más de 100 intersecciones semaforizadas conectadas de manera permanente a través de la tecnología 4G, lo anterior ha iniciado el proceso de incorporación permanente en regiones, como es el caso de la región de Los Lagos que ya cuenta con 3 enlaces 4G operando.

h) Ciudades Inteligentes.

Durante el 2020, la Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI), lideró los procesos de prospección tecnológica y planificación estratégica de los sistemas inteligentes de transportes (ITS), aportando eficiencia a la planificación, diseño y operación en los centros de control de tránsito. De esta forma, destacan las siguientes iniciativas implementadas:

- 5G y Video Analítica con Aplicación de Machine Learning.

La baja latencia, mayor velocidad, densidad de conexiones posibles y volumen de tráfico habilitados por la tecnología 5G, en convergencia con otros avances tecnológicos, tales como el machine learning, generan grandes espacios de oportunidad para la evolución de los Sistemas Inteligentes de Transporte. Es así como en 2020 realizamos el primer piloto de conectividad con esta tecnología, aplicada a la gestión de movilidad y transporte, posicionando a Chile como el país pionero de la región en realizar la conectividad mediante una red de quinta generación (5G) con procesamiento en el borde (Edge Computing) y video analítica con aplicación de machine learning para la gestión de tránsito, ubicándonos junto a países como China, Japón y Corea del Sur.

- Vehículo Autónomo.

Se destaca la implementación del primer proyecto piloto de vehículo autónomo de Latinoamérica, que circuló en el Parque O'Higgins, durante el primer trimestre del 2020 con una cobertura de más de 6.500 pasajeros y 3.200 kilómetros recorridos. Esta iniciativa permitió analizar las condiciones de uso e infraestructura habilitantes, necesarias para el despliegue de esta nueva tecnología, así como los beneficios de su incorporación a la movilidad urbana.

- Digitalización.

La evolución de lo análogo a lo digital es una condición crítica para la sostenibilidad y resiliencia de distintos sistemas, entre ellos los sistemas de comunicaciones, habilitantes críticos para la gestión de la movilidad y el tránsito. Es así como en 2020 se avanzó en el desarrollo de pilotos y proyectos orientados a la aplicación de tecnología de red 3G y 4G que permitieron validar el estándar de servicio que podían alcanzar los enlaces de comunicaciones entre distintos centros de control del país, ubicados en las regiones de Antofagasta, Valparaíso, Metropolitana, O'Higgins y Biobío y los elementos tecnológicos de última milla, tales como semáforos, cámaras de tele vigilancia, contadores de flujo vehicular, entre otros.

- Plataformas Colaborativas.

Las plataformas digitales que fomentan la colaboración se han posicionado como herramientas estratégicas para la toma de decisiones, la coordinación de actores y la gestión, entre otros aspectos relevantes en materia de transporte y movilidad. Con ello, el aprovechamiento de estas herramientas para mejorar el desempeño en este ámbito fue un objetivo impulsado durante el periodo anterior, que se materializó gracias a la ampliación de alcance de los acuerdos de colaboración con actores como Waze, Moovit y TomTom Move.

Esta gestión promovió el desarrollo de nuevas funcionalidades en estas plataformas y la generación de nuevos insumos de información para el servicio TransporteInforma, ampliando de este modo la cobertura de usuarios con información de movilidad e información relevante respecto a la situación de pandemia y favoreciendo la identificación de oportunidades de mejora en el monitoreo de tráfico y análisis de data de origen - destino.

- Emprendimiento e Innovación.

La evolución de los sistemas de movilidad y transporte en entornos cada vez más participativos y disruptivos tecnológicamente, donde las alianzas público privadas tienen un sentido estratégico, hacen de la vinculación con el medio una vía clave para capturar el valor que este contexto ofrece. Es así como en 2020 tomamos parte activa en el Autónomo Mobility Challenge, primer laboratorio de movilidad autónoma, que vinculó a distintos actores públicos y privados del sector del transporte y la movilidad para impulsar el desarrollo de propuestas de emprendedores, con foco en la solución de los principales desafíos que presenta la implementación de la movilidad autónoma en Chile y América Latina.

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

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

- Encuestas Origen Destino de viajes

Para poder planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, durante este periodo se encuentran en desarrollo las encuestas para las ciudades de: (i) Talca-Maule, (ii) Chillán-Chillán Viejo y (iii) Los Ángeles. Estas encuestas son el principal insumo para analizar y evaluar los proyectos que integran los Planes Maestros de Transporte Urbano.

- Planes Maestros de Transporte Urbano

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, se dio inicio a los PMTU en dos ciudades del país: (i) Valdivia y (ii) Punta Arenas.

- Planes Maestros de Transporte Público

En la misma línea, con el fin de potenciar el transporte público en el país, mejorando así la calidad de vida de millones de chilenos, es que ya se cuenta con el diagnóstico de transporte público en tres ciudades, primer paso para contar con Planes Maestros de Transporte Público: (i) Arica, (ii) Gran Valparaíso y (iii) Puerto Montt.

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

Adicionalmente, finalizaron seis estudios relacionados con proyectos viales, gestión de tránsito y de accesibilidad peatonal que mejoran el sistema de transporte en cinco ciudades del país: (i) Arica, (ii) Copiapó, (iii) Gran Valparaíso, (iv) San Fernando y (v) Corral.

- Ciclovías

Promoviendo el uso de modos sustentables como la bicicleta, se dio inicio al proceso de actualización del “Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”, liderado por el Gobierno Regional Metropolitano en activa cooperación y coordinación con nuestro ministerio. Este estudio, que finalizará durante 2021, busca generar una red de ciclovías que sea factible de implementar y así potenciar el uso de la bicicleta en la ciudad. También comenzó el desarrollo del estudio “Actualización Planes Maestros de Ciclorutas Curicó y Linares”.

A su vez, se levantará un registro nacional de ciclovías que permita, por una parte, conocer el estado de avance en la ejecución de los distintos planes y proyectos de ciclovías, advirtiendo con ello la necesidad de generar una actualización o reformulaciones de los mismos, pero además para llevar un

seguimiento oficial respecto al estado de aprobación de cada ciclovía. Durante este período se avanzó en la recopilación de la información de base para la construcción del catastro, la que se encuentra actualmente montada sobre un Sistema de Información Geográfico (SIG).

- Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible

En el año 2020, Chile comprometió frente a la Conferencia de las Partes de la ONU (COP), un presupuesto máximo de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que implica una reducción de cerca de un 25% respecto a los niveles de emisión actuales. La movilidad urbana es responsable de aproximadamente un quinto de las emisiones totales, y por ello se espera un esfuerzo importante en este sector para ser capaces de alcanzar las metas y compromisos. Para tener éxito en la reducción de GEI en la movilidad urbana, se requieren de acciones y decisiones de muchos actores y en distintos ámbitos: planificación urbana, ejecución de infraestructura, medidas de reducción de tráfico, promoción de una matriz energética más limpia, entre otros elementos. En este contexto, la Estrategia Nacional de Movilidad Sustentable (ENMS), busca generar directrices y herramientas que permitan trabajar coordinadamente entre distintos ministerios y sobre todo con gobiernos regionales y locales, que permitan orientar la gestión de la ciudad hacia conductas de movilidad más sustentables. En este sentido, se avanzó en el diseño de esta estrategia, concordando un diagnóstico, definiendo principios, objetivos y ámbitos de acción, e identificando un universo inicial de medidas.

- Estaciones Intermodales

En el marco del trabajo realizado por la Mesa de Estaciones Intermodales liderada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se inició el estudio “Construcción de Estación Intermodal en la R.M”, que tiene como objetivo realizar un diagnóstico de las estaciones intermodales que son parte del plan estratégico de EIM, de manera de analizar su factibilidad táctica y actualizar su priorización. De las estaciones priorizadas se realizarán prediseños, análisis de alternativas de diseño, ubicación y evaluación social, finalizando con el desarrollo de una de las EIM a nivel de anteproyecto.

- Fondo de Emergencia Transitorio Covid-19

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

b) Desarrollo Logístico

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

Durante 2020, la empresa portuaria continuó el avance en el desarrollo de las diversas componentes de su definición, en coordinación con el Ministerio de Transportes y el resto de participantes de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG). Así, en materia de ingeniería, EPSA ha llevado a cabo los estudios de ingeniería de detalle de la obra de abrigo. Asimismo, continuó el desarrollo de análisis del modelo de negocio, destinados a aportar la información necesaria para la definición de las unidades que conforman el desarrollo del proyecto. En la evaluación ambiental, en el mes de abril EPSA ingresó al SEA el Estudio de Impacto Ambiental, pero se suspendieron los plazos de revisión, debido a la pandemia. El año 2020 cerró sin la emisión de ICSARA de esa entidad. En materia de competencia, el Ministerio presentó información complementaria y alegato ante el Tribunal de Defensa de Libre Competencia, los cuales formaron parte de la base documental que empleó el TDLC para emitir posteriormente su informe (N°18) en julio de 2020. La ingeniería de detalles fue aprobada por el Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección de Obras Portuarias (DOP).

- Logros en materia ferroviaria

Resolución de Calificación Ambiental favorable del Nuevo Puente Biobío.

Con 130 años de operación y una vía operativa, el actual puente ferroviario sobre el río Biobío requiere ser reemplazado por una estructura que responda a los nuevos proyectos que se desarrollarán en la región. El nuevo puente ferroviario sobre el río Biobío unirá las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz, aguas abajo de la actual estructura, que data de fines del siglo XIX. En 2019 se ingresó el estudio de Impacto ambiental al SEA del Biobío, trámite que se desarrolló durante todo 2020 para que la Resolución de Calificación Ambiental favorable emanara en enero 2021. Este puente permitirá aumentar la capacidad de transporte tanto de pasajeros como de carga para esta Región, pues al tener dos vías de circulación duplica la capacidad de transporte en relación al puente anterior.

Metodología para estimar capacidad para la vía férrea.

Durante el 2020 se publicó una metodología para estimar la de capacidad de la vía férrea, que permitirá consensuar los análisis técnicos para realizar la estimación de ellas mediante un modelo estático, que se utiliza en el estudio de alternativas ferroviarias. La metodología está a disposición de los distintos profesionales ferroviarios a través de la página del Observatorio Logístico.

- Plan Nacional de Acceso de Transporte Terrestre a Puertos Estatales

Se generó la versión del año 2020 del Plan Nacional de Acceso terrestre a Puertos Estatales, en que se describen los proyectos que mejoran la accesibilidad a los diez puertos dando cuenta del problema que buscan solucionar, sus montos de inversión, evaluaciones y etapas de desarrollo. Está publicado desde octubre del año 2020 en la página del Observatorio Logístico.

- Fundación Chilena de Eficiencia Logística

Durante 2020 se continuó el desarrollo del proyecto para la creación de la Fundación Chilena de Eficiencia Logística, también llamada Conecta Logística, cuyo fin es articular y promover la existencia de bienes públicos que permitan incrementar la integración y eficiencia del sector logístico. El equipo, que trabaja en las áreas de Transformación Digital, Inteligencia de Datos, Prospectiva e Innovación y Comunicaciones, ha avanzado en su diseño institucional, además de apoyar el fortalecimiento de comunidades logísticas portuarias y aeroportuaria, y el desarrollo de nuevas metodologías, plataformas e instrumentos de captura de datos que se disponibilizan en el sitio web (www.observatoriologistico.cl).

Así también, Conecta Logística ha promovido una instancia de coordinación público privada para la electromovilidad logística, con el fin de generar conocimiento y colaboración entre diferentes organizaciones y empresas relacionadas y de ese modo fomentar su adopción en el sector. Algunos de los temas tratados fueron el estado de la electromovilidad logística en Chile y el mundo, tecnologías de camiones eléctricos y sistemas de recarga, evaluación e índices operacionales. Como producto de este trabajo, se relevó la necesidad de desarrollar una experiencia piloto que permita mostrar los beneficios de la tecnología por sobre la movilidad tradicional en el ámbito de la logística urbana.

- Sistemas de Información y Caracterización

El sitio web Observatorio Logístico (www.observatoriologistico.cl) se encuentra alojado en el Programa de Desarrollo Logístico del MTT y gracias al Proyecto Conecta Logística, se remodeló y mejoró haciéndolo más accesible, agregando nuevas visualizaciones, metodologías y herramientas para facilitar el acceso a los datos, como una API (application programming interface) que ofrece un conjunto de funciones y procedimientos para compartir datos de manera automatizada.

Con apoyo también del proyecto Conecta Logística, se rediseñó metodológicamente y se aplicó la encuesta del Barómetro de la Logística de comercio exterior. Este barómetro captura en un conjunto de indicadores el desempeño de la logística nacional de comercio exterior, utilizando datos de diversas fuentes entre las que se encuentra una encuesta que se aplicó a una muestra de más de 500 empresas obteniendo resultados representativos del sector, los que están disponibles en el sitio web Observatorio Logístico.

Uno de los grandes desafíos que aún queda por abordar es poder caracterizar adecuadamente el movimiento de camiones y carga en ámbito urbano, donde se concentra más del 88% de la población del país. Hoy la tecnología nos brinda nuevas oportunidades para obtener información desde variadas fuentes, como GPS, cámaras de video o provenientes de dispositivos móviles, por ello, junto con el Ministerio de Ciencias, Tecnología Conocimiento e Innovación, el Laboratorio de Gobierno y Corfo, lanzamos en enero pasado un concurso para innovadores, emprendedores, centros de investigación y universidades. Un resultado esperado es contar con información de caracterización de los movimientos de vehículos de carga para entender los determinantes de su evolución y con ello poder hacer un mejor diseño de incentivos y regulaciones. Todos anhelamos esquemas más eficientes de entrega, con menores costos y tiempos de reparto, pero también considerando los efectos que esto tiene sobre el sistema completo en términos de congestión, seguridad vial y emisión de contaminantes. La consolidación de datos y tecnología es la mejor forma de lograr ese futuro.

Otro desafío es la integración de diversas bases de datos para generar información de mayor valor que con datos aislados. Es por ello que impulsamos el proyecto IDEA (Información, Datos y Estadística de Comercio Exterior), destinado a consolidar las diversas fuentes de datos que poseen los principales servicios públicos que participan del comercio exterior, con el fin de disponer centralizadamente de información oportuna y de calidad, y lograr realizar análisis computacionales avanzados que puedan detectar patrones y estimar el comportamiento de las cargas en el territorio nacional. El año 2020, en un trabajo conjunto con el Servicio Nacional de Aduanas y el Sistema Integrado de Comercio Exterior - SICEX, se diseñaron los procesos de transformación y almacenamiento de datos de comercio exterior, junto con pruebas de visualizaciones de datos para ofrecerle a todos quienes deseen consultar la información de comercio exterior que generará IDEA.

- Transformación Digital Logística

La Subsecretaría, durante 2020 continuó el desarrollo de la Ventanilla Única Marítima (VUMAR), que aborda la digitalización de procesos y documentos requeridos para la recepción y despacho de las naves a nivel nacional. Al mismo tiempo, se avanza con la implementación del módulo base para el desarrollo de Port Community System (PCS), los que facilitarán las coordinaciones para el flujo físico de la carga. Esto generará ahorros en tiempos y costos operacionales, mejorará la trazabilidad y permitirá contar mejor información para la toma de decisiones pública y privada.

- Comunidades Logísticas Portuarias

Con el apoyo de Conecta Logística, se desarrollaron cuatro encuentros entre agosto y diciembre. En ellos los actores las once Comunidades Logísticas Portuarias (CLP) existentes en Chile, se reunieron para discutir y compartir temáticas atinentes a sus comunidades como son “Gobernanza y Sostenibilidad”; “El rol de las Comunidades Logísticas en la resolución de contingencias”; “Mejora de procesos del sistema portuario a través del trabajo colaborativo” y “Soluciones tecnológicas para la cadena logística”. Las Comunidades Logísticas son reconocidas internacionalmente como instancias de colaboración y gestión en la implementación de mejoras en la cadena logística portuaria, cuya adopción de buenas prácticas potencia su eficiencia y coordinación. Las experiencias compartidas han permitido destacar el aporte en la mejora de los procesos logísticos y los beneficios que puede brindar una CLP a las personas que viven en las ciudades en las que operan.

- Sistema de predicción de Oleaje

Al cierre de 2020 se encontraba en su etapa final el desarrollo de los estudios para un modelo matemático para predicción de oleaje al interior de las instalaciones portuarias. Este modelo será una herramienta que permitirá apoyar la toma de decisión de la autoridad marítima respecto del cierre temporal de puertos por razones de viento y marea, tanto sobre el momento de instruir dichos cierres como al momento de liberarlos. La expectativa es lograr una reducción relevante en el número de horas operativas al contar con esta nueva información, mejorando la eficiencia.

- Cambio en las regulaciones del cabotaje

El Programa de Gobierno releva la importancia de una mayor competencia en el cabotaje marítimo. Durante el 2020 se ha evaluado en el Ejecutivo las alternativas de apertura de cabotaje de carga, en el marco de la Agenda de Reimpulso Económico cuyo anuncio se realizó el 26 de septiembre de 2019. Al cierre de 2020, los acuerdos entre Economía, Segpres y MTT, permitirán contar con un borrador de Proyecto de Ley (enero 2021) con un conjunto de modificaciones para dar más opciones y simplificar las condiciones para ofrecer servicios de cabotaje.

- Infraestructura Portuaria y Logística

En Valparaíso, en 2020 finalizaron las obras de Reparación Protección Costera Sector Edwards-Barón, que permitirán dar seguridad frente al oleaje y marejadas, entre otros, al futuro Parque Barón.

En San Antonio, la Empresa Portuaria acordó la ampliación del contrato de concesión con STI, principal terminal de contenedores del país por transferencia, en un plazo de 5 años, hasta alcanzar el máximo de 30 años previsto en la ley. Las inversiones previstas permitirán atender los servicios de transferencia y acopio de cargas respondiendo a las proyecciones de corto y medio plazo vigentes. Asimismo, EPSA adjudicó en 2020 la concesión, en régimen multioperador, del sitio 9 a QC Terminales, dedicado a la atención de cargas a granel líquido, por un plazo de 9 años.

En Punta Arenas se desarrollan las obras de construcción de la segunda etapa de extensión del muelle Arturo Prat, que permitirá mejorar la calidad del servicio ofrecido a los usuarios de dicha infraestructura. Asimismo, avanzan los estudios de diseño del mejoramiento del terminal de pasajeros del muelle, el cual se prevé pase a etapa constructiva durante el segundo semestre de 2021.

En Antofagasta, se llama a licitación la construcción del proyecto “Zona de Desarrollo Logístico Capricornio”. En esta zona se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de la carga, además de dotar a la ciudad de una zona que gestione el flujo de camiones que ingresan al radio urbano de Antofagasta.

En Coquimbo, se dio inicio en el mes de noviembre de 2020 a la instalación de faenas que da pie al desarrollo de la obra obligatoria del puerto, la que actualmente lleva un 80% de avance. Sumado a ello se están realizando los trabajos necesarios para comenzar con la instalación de pilotes que considera la obra. De las dos etapas que contempla la obra, según planificación, se espera finalizar la etapa 1 en agosto 2022 y la obra completa en 2024.

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

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

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

Por otra parte, el costo de los accidentes de tránsito en Chile produce pérdidas cercanas al 2,01% del PIB anual ^[3].

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la Tabla N° 1 se aprecia que la meta proyectada para el año 2020 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 2.8 y el resultado efectivo fue 2.7.

Indicadores de Desempeño

Indicador Global	2016		2017		2018		2019	
	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	3,7	3,4	3,6	2,9	3,4	2,7	3,1	2,8

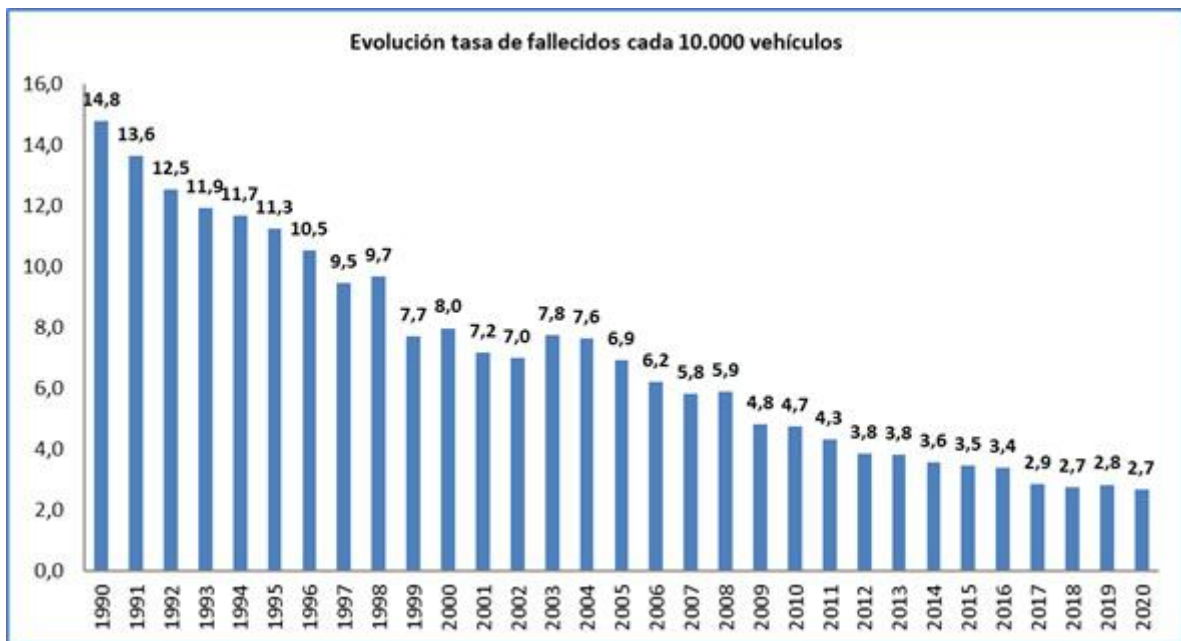
Los resultados reflejan el liderazgo de CONASET en la consecución de los proyectos estratégicos en cartera. Dichos proyectos se centran principalmente en acciones orientadas a la difusión, cambios normativos y en la promoción de la educación vial.

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

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

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

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 30 años ^[1]:



Fuente: Elaboración CONASET ^[1].

1993 Creación de CONASET.

1996 Introducción de alcoholtest como instrumento de fiscalización.

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

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

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

2012 Ley Tolerancia Cero.

2013 Nuevo examen teórico es único para cada postulante.

2014 Ley Emilia

2016 Porte obligatorio de chaleco reflectante dentro del vehículo.

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

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

2018. Ley de Convivencia de Modos

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

3.2.8 Información y Atención a la Ciudadanía en Materias de Transporte

Durante el año 2020 la Subsecretaría de Transportes, a través de la Unidad de Contacto Ciudadano, recibió y respondió un total de 31.785 requerimientos ciudadanos a nivel nacional, observándose que a raíz de la pandemia los requerimientos disminuyeron un 4,7% respecto al año anterior. Estos requerimientos, que comprenden denuncias, consultas, reclamos y sugerencias recibidas por cualquiera de los canales de atención establecidos (presencial, telefónico, carta y web), fueron gestionados por las Oficinas de Reclamos y Sugerencias (OIRS) del Nivel Central y de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones. Cerca de un 98,5% de ellos fue respondido dentro de los plazos internamente fijados, en base a lo señalado en la Ley de Procedimientos Administrativos.

Paralelamente, la Subsecretaría de Transportes, a través de su Área de Gestión de Solicitudes de Acceso a la Información pública SAIP, recibió, gestionó y respondió un total de 2.463 Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP) durante 2020. Este volumen comprende todas las solicitudes recibidas por el Servicio, ubicándolo en el puesto N° 13 de los Servicios con mayor cantidad de SAIP recibidas a través del portal SAIP del Consejo para la Transparencia, de acuerdo a información publicada por esa misma entidad¹.

Adicionalmente, en materias de requerimientos ciudadanos, se recibió un total de 170 consultas derivadas desde la Presidencia de la República para su respuesta por parte de este Servicio.

Requerimientos Ciudadanos por Tipo

Tipo de Requerimiento	Volumen 2020
Requerimientos OIRS	31.785
Requerimientos SAIP	2.463
Requerimientos Presidencia y Gabinetes	170
Total requerimientos 2020	34.418

a) Mecanismos de Participación Ciudadana y Transportes

La participación ciudadana es un eje preponderante para la Subsecretaría de Transportes. Para ello la Coordinación de Usuarios ha ejecutado acciones tendientes a instalar el componente ciudadano dentro de la gestión de programas y divisiones. Durante 2020, dada la pandemia las iniciativas migraron a formatos Online y videoconferencias, para mantener las iniciativas de participación ciudadana.

En el mes de enero se realizaron 4 diálogos presenciales, 2 en la región Metropolitana y 2 en Valparaíso, con funcionarios de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), sobre “El Chile que queremos”, con la finalidad de conocer las necesidades ciudadanas para la construcción de un Plan Nacional interministerial.

Otro Mecanismo de Participación Ciudadana utilizado, fue el de Consultas Públicas, las que se llevaron a cabo en modalidad online, realizando 2 consultas tanto para la Cuenta Pública Participativa y el Día Nacional sin Auto, donde se invitó a entregar propuestas e ideas concretas de actividades para su conmemoración a nivel nacional.

Así también, la Cuenta Pública Participativa fue realizada vía YouTube y publicada en sitio web ministerial, facilitando el acceso rápido y seguro, permitiendo la descarga del material digital y audiovisual.

Por otra parte, con la finalidad de seguir el trabajo colaborativo con el Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) se cambió la modalidad de las sesiones mensuales presenciales, por las de videoconferencia, logrando incluso una mayor asistencia de los consejeros y consejeras del COSOC de la Subsecretaría de Transportes.

b) Actividades de Accesibilidad y Transportes

Durante el 2020, la Subsecretaría de Transportes buscó fortalecer la participación de personas con discapacidad, además de generar y adaptar mecanismos que permitan acercarlas a los procesos de participación ciudadana. Se desarrolló un manual de recomendaciones para el uso del lenguaje inclusivo, con el objeto de asegurar la incorporación de expresión que cumpla con criterios de inclusión en la información provista por la Subsecretaría de Transportes. Asimismo, durante ese periodo se capacitaron en materias de discapacidad a 41 personas, donde se abordaron elementos de inclusión y accesibilidad, con el objetivo de avanzar en la implementación de los lineamientos de la Ley 20.422 que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

Durante el 2020 se aplicó una rebaja del 50% en la tarifa para las personas adultas mayores a nivel nacional. El beneficio se otorgó a personas con más de 65 años. En el caso de regiones, se hizo efectiva presentando la cedula de identidad, y en Santiago, los adultos mayores contaron con la tarjeta Bip! Adulto Mayor.

En la región Metropolitana como medida de seguridad frente a la propagación del COVID 19, se intervino con urbanismo táctico 1.000 paradas del Sistema de Transporte Público de Santiago, lo que impactó al 50% de los usuarios/as del Sistema. Se trata de señalización de distanciamiento físico en el piso de las paradas, en estas se designa un área especial de espera para personas con movilidad reducida y discapacidad.

En cuanto al estándar de las paradas, estas cuentan con baldosas de alerta hacia la acera, continuidad de pavimentos y en caso de existir desnivel, rampas y pasamanos dobles (de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones). Adicionalmente, los asientos cuentan con manillas para el apoyo de brazos para ponerse de pie.

c) Actividades de Género y Transportes

En materias de Género, la Subsecretaría desarrolló un estudio estadístico del mercado laboral femenino en diversas empresas del sector, lo cual arrojó que un 11,4% corresponde a mujeres y el 88,6% son hombres, evidenciando la brecha existente en el rubro.

En relación al rol de conducción, los resultados de los últimos años mostraban un crecimiento sostenido, sin embargo, a raíz de la pandemia las mujeres que se desempeñaron en ese rol, alcanzaron un 4,90%, muy por debajo de los 6,21% mostrado el 2019.

Por otra parte, se ejecutó un análisis sistemático con enfoque de género de los reclamos y denuncias ciudadanas recibidas, considerando distintas variables como edad y tipo de denuncias. Durante el 2020 se recibieron un total de 10.380 requerimientos ciudadanos a nivel nacional, de los cuales 93% corresponden a denuncias y 3% a reclamos, donde en el primero el 45% de las mujeres envía un requerimiento, en cambio en el segundo equivale al 30%. Al realizar un zoom en los datos analizados podemos decir que las mujeres de los grupos etarios más jóvenes son las que más realizaron denuncias, correspondiente al 18,5%, eligiendo los canales web en forma prioritaria 45,2%.

Manteniendo el compromiso de sensibilizar en materias de género, la Subsecretaría realizó una charla en la institución, respondiendo a los lineamientos planteados en la Política de Género en Transporte.

En las bases de licitación de Vías del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo se incluyó la exigencia de cuotas de género de 7,5% del personal femenino para labores de operación del Sistema y también se exigió la Certificación en la NCH3262 de equidad de género y compatibilización de la vida laboral, familiar y personal.

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

[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 Iberoamericano de Seguridad Vial (2015-2016), OISEVI**

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

[3] **Dicho valor fue calculado en base al PIB del año 2020**

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

[1]

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

4. Desafíos para el período de Gobierno 2018 - 2022

4.1 Subsidios e Iniciativas de Inversión para la Operación y Fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público

a) Transporte Público en Regiones.

Para el año 2021, el objetivo es seguir avanzando en el desarrollo de una cartera de proyectos que permita levantar las necesidades regionales, apoyar las iniciativas, y en especial aquellas relacionadas con los proyectos de implementación de perímetros y electromovilidad.

En esa misma línea, en 2021 continuaremos con la modernización de sistemas de transporte público mayor en diversas regiones, favoreciendo a miles de usuarios con la implementación de nuevas zonas de servicios en las ciudades de Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Osorno, RM Sur, Limache, Chillán-Chillán Viejo, Gran Concepción, Tomé, Temuco-Padre Las Casas, Curicó, Rancagua y Machalí, entre otros. Además, y de manera paralela se está trabajando en mejorar los servicios de transporte público de otras ciudades, cuyos sistemas se licitarán para entregar un servicio acorde a las necesidades de las personas.

En cuanto al control de cumplimiento, se extenderá al ámbito rural, modificando el modelo de control por actas y estadísticas enviadas por los mismos operadores, a uno que sea objetivo y basado en información de operación obtenida por sistemas AVL. Para el 2022 se espera que la totalidad de los contratos de servicios rurales y de zonas aisladas se controlen a través de medios tecnológicos, avanzando hacia un modelo de cálculo y pago de subsidio más objetivo, optimizando así el presupuesto asignado a este programa.

El objetivo es consolidar el modelo de control de cumplimiento para contratos rurales y de zonas aisladas, y de la misma forma, abordar el control de aquellos servicios de transporte marítimos en función de los datos de boletos/pasajes adquiridos, mejorando así la rigurosidad en el pago de subsidios.

Sobre el control de la demanda, se espera instalar de manera preliminar, dispositivos de contadores de pasajeros en al menos dos ciudades del país, para lograr estandarizar el envío de información de conteo de pasajeros, de manera de considerarla en un análisis general y de cruce de la oferta y demanda, obteniendo algunos indicadores importantes que ayudan en la definición de prioridades de proyectos de infraestructura para transporte público.

En otro ámbito, se está trabajando en una aplicación de información a usuarios de gestión propia (Red Regional), lo que tiene por objetivo proveer, a quienes utilizan transporte público, una interfaz digital móvil con las mismas características de la que existe en Santiago, dando coherencia ministerial en este aspecto y logrando centralizar la información de oferta en línea que permitirá más y mejores análisis, no solo en el interior del Ministerio, sino que a la industria y la academia. Se espera que, durante 2022, la cantidad de ciudades y conurbaciones que se incorporen en esta iniciativa llegue a total de 10, cantidad en la que ya se tiene considerada a las ciudades de Iquique, Calama, Tocopilla, Quintero-Puchuncaví y Linares.

Se espera, además, que la aplicación móvil Red Regional llegue al menos a 13 ciudades, abordando un gran número de ciudades y conurbaciones, generando un ecosistema tecnológico que en el largo plazo nos permita incorporar otras funcionalidades como, por ejemplo, el pago con la misma aplicación en modelo abierto.

Por último, durante los próximos 4 años se deben implementar sistemas de recaudo electrónico en el transporte público que se hagan cargo de la seguridad, usabilidad, transparencia y calidad de los sistemas de transporte, abriendo la industria de estas plataformas y mejorando las ofertas hacia los operadores de transporte, eliminando barreras de entrada a través de una regulación que moderniza las tecnologías complementarias en los buses, dando cuenta de los nuevos estándares de la industria del pago electrónico e impulsando las instalaciones a nivel nacional.

b) Transporte Público Metropolitano

- Próximos desafíos respecto de los usuarios y usuarias

Una de las principales premisas es que la Red Metropolitana de Movilidad, tiene como foco los usuarios/as, por este motivo, y luego de los estudios realizados, es necesario reforzar la entrega de información eficaz y oportuna a todos quienes hacen uso del Sistema para capitalizar todo el esfuerzo realizado hasta ahora. Para ello es indispensable contar con los recursos necesarios para mantener y seguir avanzando en acciones como: despliegue de campañas educativas e informativas en paneles de información en paradas, cenefas de buses y otros soportes físicos. Lo anterior, implica el importante apoyo de monitores en terreno para garantizar la entrega oportuna de información y educación sobre cambios de trazados, horarios, desvíos y otros. Este personal en terreno es de suma importancia, pues son quienes llegan directamente a las personas de mayor edad y a quienes presentan una mayor brecha digital.

Por otro lado, también es necesario implementar campañas informativas y educativas para ser difundidas a través de planes de medios, usando soportes digitales (RRSS y otros) y medios masivos (radio y prensa), de manera de llegar a una importante cantidad de usuarios y usuarias. El nuevo estándar del Transporte Público requiere continuar avanzando y alcanzando altos niveles de aceptación por parte de la ciudadanía.

Otro de los grandes desafíos es la consolidación de la Red Metropolitana de Movilidad como un sistema trimodal, conformado por buses, Metro y Tren Central Alameda-Nos. También, es primordial, se logre un trabajo colaborativo con los otros modos (Metro y Metro Tren Nos) para instalar el concepto de multimodalidad, concentrado en los puntos de intercambio, generando planes, proyectos y acciones con foco en la mejora de la experiencia de viaje.

Otro desafío tiene que ver con ampliar los alcances de la marca Red, relacionándola más activamente como un atributo de la ciudad. Red debe ser parte del espacio público, siendo una experiencia completa de viaje de los usuarios y usuarias, bajo el concepto de “puerta a puerta”. Para ello es necesario desarrollar acciones y/o proyectos que se enfoquen en los momentos críticos de la experiencia de viaje, por ejemplo, la espera en los puntos de paradas, aspecto que hasta ahora no tiene una evaluación satisfactoria.

El mayor desafío al cual nos enfrentamos y que engloba la totalidad de las acciones, planes y proyectos anteriormente mencionados, es lograr impulsar y promover de manera activa y constante una movilidad sostenible. Para esto, no solo es necesario que el Sistema trabaje siguiendo objetivos y metas comunes a nivel mundial, sino también es fundamental evaluar y medir nuestro impacto de manera permanente con indicadores globales, estableciendo metas ambiciosas que nos inciten al trabajo constante en dirección a los objetivos propuestos, comunicando de forma transparente y responsable los resultados obtenidos. En este proceso, es esencial el trabajo colaborativo y de manera conjunta entre organismos, empresas y sociedad civil.

- Próximos desafíos respecto de la tecnología para el transporte.

La llegada de la electromovilidad ha convertido a Santiago en un laboratorio mundial para probar nuevas tecnologías para el transporte público. Distintos fabricantes de buses han mostrado interés en probar, por ejemplo, buses eléctricos articulados y rígidos, además de un bus con ambos ejes direccionales. Junto con la incorporación de un alto número de buses diésel Euro VI, estas dos tecnologías limpias representan más del 30% de la flota de buses del sistema, con el consiguiente impacto positivo que esto trae en reducir contaminantes ambientales y acústicos.

Con los próximos procesos de licitación de Suministro de Buses y Concesión de Uso de Vías (operación) con los que se irán renovando paulatinamente los contratos y modelo de negocio del sistema de buses metropolitano, se espera llegar al año 2022 con un 60% de la flota de buses de Santiago con las nuevas tecnologías limpias y el nuevo estándar de calidad Red.

Se está buscando también, avanzar en esta misma dirección en otras ciudades de Chile, lo cual presenta la dificultad adicional de que se requiere adaptar el modelo de licitaciones a otras realidades institucionales y organizacionales. Esto se ha abordado a través de concursos de perímetros de exclusión, actualmente en desarrollo en las ciudades de Antofagasta, Arica, Copiapó, Gran Valparaíso, Temuco y Puerto Montt, y que entrarán en operación el 2022.

Finalmente, es necesario seguir observando a futuro distintas líneas de investigación y análisis. Una de ellas es el comparativo de costos de las diferentes tecnologías, considerando las distintas capacidades de transporte que cada una presenta, las diferencias en disponibilidad operativa de los vehículos que cada tecnología genera y la experiencia de costos que se vaya acumulando a lo largo de los años de operación, incluyendo la vida útil y reposición de partes relevantes. Destaca aquí el elemento batería, por su relevancia en el costo total del vehículo, pero también por existir compromisos entre el rango efectivo de carga que se utiliza (y por lo tanto la autonomía de los vehículos) y su vida útil menor a la del bus, y además porque con los años van perdiendo capacidad, con la consiguiente reducción de autonomía del bus.

Otro tema para profundizar es el análisis de beneficios ambientales, considerando aspectos como el impacto potencial de piezas como las baterías, para las que se requiere estudiar en detalle la oportunidad de reutilización para almacenamiento en terminales.

Por último, es relevante considerar otras tecnologías como pueden ser buses eléctricos con menor capacidad de baterías y carga breve en cada expedición (ya sea detenido o a lo largo de algunas secciones de ruta con cableado tipo trolébus), buses a hidrógeno u otros que puedan aparecer en el

futuro, lo que requerirá un trabajo similar al realizado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano para la electromovilidad, comenzando desde la fase de pilotos.

4.2 Fiscalización y Certificación de los Sistemas Transporte

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

Durante este último período, se iniciará la segunda etapa del sistema de control con cámaras para detectar el cumplimiento de la restricción vehicular en Santiago. De esta manera, la medida del Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana contará con dos módulos para la generación de infracciones automatizadas, lo que permitirá un adecuado control mediante el uso de las cámaras de reconocimiento de placas patente en diferentes arterias de la capital. Junto a ello, se espera dar inicio al proceso de licitación de la Etapa IV del Proyecto “Sistema de Fiscalización Automatizada con cámaras de vías exclusivas y pistas sólo buses de la Región Metropolitana”, lo que permitirá incorporar nuevos ejes de transporte público al sistema de control automatizado, y sumar nuevos kilómetros de vías prioritarias para el transporte público a los 80 actuales, que están siendo fiscalizados mediante el uso de la tecnología, en diferentes comunas de Santiago.

Otro de los proyectos a concretar durante el período 2021- 2022, es la implementación de puntos de monitoreo con cámaras de fiscalización, en las pistas Solo Buses, de los ejes Los Conquistadores, Av. Tobalaba y Av. Los Leones, en el contexto de las medidas de mitigación contenidas en el Estudio de Impacto Vial sobre el Sistema de Transporte Urbano de la construcción del edificio Costanera. Dicha infraestructura, se sumará a la actual plataforma de fiscalización automatizada con la que cuenta el PNF, que permite controlar a los vehículos particulares de forma remota y tramitar las infracciones por invadir las vías prioritarias para el transporte público de pasajeros.

En regiones, se implementará el control a través de cámaras, para la priorización del transporte público en el eje Colón, en La Serena (Etapa I), y se levantarán los términos de referencia para iniciar el proceso de obtención de recursos, correspondiente a la Etapa 2 del mismo proyecto, que comprende el eje Videla-Varela, de la comuna de Coquimbo. En la Región del Biobío, en tanto, se implementará un sistema de fiscalización automatizado con cámaras de vías y corredores para el transporte público, emplazado en las comunas de Concepción y San Pedro de La Paz. Se trata de la habilitación de cámaras automatizadas de control en cuatro ejes, en las avenidas Prats, Paicaví, Los Carrera y Pedro Aguirre Cerda, que totalizan cerca de 14 kilómetros en una primera etapa de este proyecto, buscando generar cambios conductuales en los infractores y con ello reducir efectivamente los tiempos de viaje de los miles de usuarios del transporte público de la región que se desplazan por estas vías. Asimismo, se espera iniciar la tramitación para habilitar proyectos similares a los anteriormente mencionados, en las comunas de Calama, de la región de Antofagasta; Iquique, de la región de Tarapacá; y etapas siguientes de los sistemas actualmente operativos, de las comunas de Temuco en la región de La Araucanía, y Valdivia en la región de Los Ríos.

Un aspecto primordial para la autoridad, es el control de la evasión en el pago de tarifas en el Sistema de transporte público metropolitano, RED, lo que ha llevado a buscar nuevas formas de control. En este contexto, se están evaluando a través de un programa piloto distintas herramientas tecnológicas que permitan fiscalizar la evasión a través de métodos automatizados, evitando controlar presencialmente a los pasajeros, agregando inteligencia artificial, es decir realizando el procesamiento de las imágenes de los pasajeros obtenidas de las cámaras de los buses, con algoritmos de procesamiento neuronal.

Por otro lado, se continuará ampliando el número de plantas de revisión técnica que podrán ser fiscalizadas a través de tecnología, utilizando las imágenes en línea de las cámaras instaladas en los mismos establecimientos y que fueron exigidas en los requisitos técnicos al adjudicarse la concesión. Este proceso se inició en una primera etapa, en las plantas que revisan buses, camiones y transporte de pasajeros en general, en 2020 y que finalizará en noviembre del 2021.

Se iniciará la implementación de la fiscalización de los taxis sin pasajeros, que se detienen en la Avenida Bernardo O'Higgins y que dificultan la fluida circulación de los buses de transporte público RED en dicha arteria. Para lograr una fiscalización más eficiente, el control se hará de manera remota utilizando las mismas cámaras ya existentes en la Alameda para la fiscalización automatizada de las pistas solo bus.

Dos proyectos de relevancia para mejorar la seguridad en los sistemas de transporte que serán operados por el PNF y que están siendo tramitados actualmente en el Congreso son:

- Proyecto de Ley Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones CATI, que permite una fiscalización automatizada para detectar infracciones por exceso de velocidad, siendo una herramienta efectiva para reducir la tasa de fallecidos a causa de la velocidad
- Proyecto de Ley que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten

b) Certificación y Homologación Vehicular

El Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) tiene como desafío desde el año 2021 y años posteriores, generar las condiciones técnicas y de procedimientos para la certificación de emisión de las futuras normas de emisión aplicable a vehículos motorizados Euro 6c; generar las condiciones técnicas y de procedimientos por ampliación de los requisitos técnicos de seguridad en vehículos livianos y medianos; adecuación de procedimientos de control por la incorporación de estándar GB de la República Popular China en LOS requisitos de seguridad para vehículos eléctricos (Decreto Supremo N°19 de 2021 de MTT); generar las condiciones técnicas y de procedimientos para la transformación de vehículos de motor de combustión interna a propulsión eléctrica; y finalmente desarrollar e implementar los procedimientos sobre cumplimiento de los estándares de eficiencias energética (según Ley N°21.305), y con ello su posterior control en su ejecución.

Además, en el proceso de digitalización de trámites, el 2020 se digitalizaron 5 trámites o servicios, en el 2021 un total de 7 tramites serán digitalizados, quedando para el año 2022 solo tres tramites por digitalizar, y de esta forma el 3CV prácticamente a finales del 2021 tendrá digitalizado más del 80% de las solicitudes de servicios o tramites que los usuarios requieren realizar en proceso de homologación y/o certificación.

4.3 Monitoreo y Control de Tránsito

- Avances en la Implementación de Nuevas Unidades Operativas de Control de Tránsito (UOCT)

Región de Arica. En este período se espera que el estudio "Habilitación Sistema Central SCAT Arica" esté concluido y el proyecto recomendado por el Ministerio de Desarrollo Social, de modo que pueda licitarse su construcción durante el primer semestre del 2021.

Región de Tarapacá. Durante este período se espera avanzar fuertemente en la materialización del proyecto “Construcción Sistema de Control de Tránsito de Tarapacá”, de modo de poder habilitar el centro de control y normalizar e integrar al sistema de control intersecciones algunas intersecciones de las comunas de Iquique y Alto Hospicio.

Región de Atacama. Durante este período está previsto reponer todas las instalaciones de semáforos de la ciudad de Copiapó que resultaron afectadas por el alud de hace algunos años, y lograr la recomendación técnica del proyecto SCAT de Atacama para buscar financiamiento regional y poder licitarlo.

Región de Los Ríos. Durante este período se debiese instalar el sistema de control de tránsito e integrar a él 44 intersecciones de la ciudad de Valdivia, así como cámaras de video para monitoreo de tránsito.

Región de Magallanes. Durante este período debiese licitarse y finalizar el estudio de “Diseño de Construcción del Centro de Control Regional” y licitarse y avanzar en la ejecución del proyecto “Construcción Red de Semáforos y Sincronismos Ciudad de Punta Arenas”, a ser licitado en conjunto con el Gobierno Regional y Serviu en el primer semestre de 2021, de modo que el proyecto de Construcción del SCAT Magallanes pueda ser licitado durante el 2022.

- Aumento de Cobertura de los Centros de Control y Normalización de nuevas Intersecciones.

- Normalización de 35 intersecciones de la ciudad de Calama e integración de éstas al centro de control regional de Antofagasta, junto con 4 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito.
- Normalización e integración de 17 intersecciones semaforizadas de las ciudades de Coquimbo y La Serena al centro de control regional de Coquimbo.
- Integración de 49 cruces semaforizados de la ciudad de San Felipe al centro de control regional de Valparaíso, junto con 4 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito.
- Normalización e integración de 27 intersecciones semaforizadas de la ciudad de San Antonio al centro de control regional de Valparaíso, junto con 6 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito.
- Normalización e integración de nuevos semáforos de las comunas de Rancagua, Nancagua, Santa Cruz y San Vicente al centro de control regional de O´Higgins.
- Normalización e integración de 27 nuevas intersecciones de las ciudades de Talca y Curicó al centro de control regional de Maule, junto con 6 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito. También durante el 2021 se normalizará e integrará la primera intersección de la comuna de Maule al centro de control regional.
- Durante este período está previsto ejecutar el proyecto de instalación de 14 cámaras de televisión en la ciudad de Chillán y su integración al centro de control.
- Durante el 2021 se integrarán al centro de control regional del Biobío 47 intersecciones de la ciudad de Los Ángeles.

- Durante este período se normalizarán e integrarán también al centro de control regional de Biobío 6 intersecciones de la comuna de San Pedro de la Paz, junto con la instalación de 3 nuevas cámaras de monitoreo de tránsito.
- En este período se licitará el proyecto de normalización e integración de los semáforos de la red centro de Angol.
- Durante el 2021 se licitará el proyecto de integración de 10 semáforos de la comuna de La Unión al centro de control regional de Los Ríos.
- Durante este período se licitará y comenzará a ejecutarse el proyecto de normalización e integración de 14 semáforos de Puerto Varas y Alerce al centro de control regional de Los Lagos, además de la instalación de 5 cámaras de monitoreo de tránsito.
- Integración de semáforos de las comunas de Melipilla, Talagante, Peñaflor y Buin al centro de control de la Región Metropolitana.

- Reparación de Semáforos Vandalizados

- Ejecución de proyecto de reparación de 100 intersecciones semaforizadas vandalizadas en la ciudad de Antofagasta.
- Ejecución de proyecto de reparación de 21 intersecciones semaforizadas vandalizadas en las ciudades de Coquimbo y La Serena.

- Mejoramiento de la Seguridad de Intersecciones Semaforizadas

- Ejecución de proyecto de instalación de lámparas Led en 82 intersecciones y de 68 unidades de respaldo de energía en intersecciones del Gran Valparaíso.
- Ejecución de proyecto de instalación de 15 nuevos semáforos en intersecciones con altas tasas de accidentes en comunas de menores ingresos del Gran Santiago.
- Durante este período se licitará y comenzará a ejecutarse el proyecto de habilitación de unidades de respaldo de energía de 103 intersecciones semaforizadas de Puerto Montt y 80 de Osorno.

- Proyectos Tecnológicos

- Durante este período se continuará avanzando en la digitalización de enlaces de comunicación en la Región Metropolitana en el marco de la ejecución del proyecto "Conservación Sistema de Control de Tránsito RM III Etapa".
- Durante el 2021 se avanzará en la ejecución del plan estratégico de sensorización de ciclovías en la Región Metropolitana, de modo de poder tener un monitoreo de este modo de transporte desde el centro de control.
- Integración de nuevas intersecciones semaforizadas a los centros de control a nivel nacional utilizando tecnología 4G o 5G.

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

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

- Encuestas Origen Destino de viajes

Para el año 2022 se encontrarán en proceso de actualización las Encuestas Origen Destino de movilidad en 12 ciudades del país: (i) Arica, (ii) Iquique-Alto Hospicio, (iii) Antofagasta, (iv) Copiapó, (v) Ovalle, (vi) Coquimbo-La Serena, (vii) Gran Quillota, (viii) Gran Santiago, (ix) Talca-Maule, (x) Chillán-Chillán Viejo, (xi) Los Ángeles, (xii) Puerto Varas y (xiii) Coyhaique.

- Planes Maestros de Transporte Urbano

Para el periodo se encontrarán actualizados los Planes Maestros de Transporte Urbano en tres ciudades: (i) San Antonio, (ii) Gran Santiago y (iii) Rancagua-Machalí. Mientras que para el año 2022 se encontrarán en proceso de actualización los Planes en cinco ciudades del país, (i) Quillota, (ii) Linares, (iii) Gran Concepción, (iv) Valdivia y (v) Punta Arenas.

- Planes Maestros de Transporte Público

También en este periodo se contará con los Planes Maestros de Transporte Público finalizados en las ciudades de Arica, Gran Valparaíso y Puerto Montt. Además, se contará con el diagnóstico del transporte público en tres ciudades: (i) Iquique-Alto Hospicio (ii) Rancagua-Machalí y (iii) Gran Concepción.

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

Se contará con estudios relacionados a proyectos viales, gestión de tránsito y de accesibilidad peatonal que mejoran el sistema de transporte en cuatro ciudades: (i) Los Andes, (ii) Gran Santiago, (iii) Rancagua y (iv) San Fernando. De esta forma, en el periodo 2018-2022 se habrán desarrollado 32 estudios, abarcando 16 ciudades en 11 regiones del país. Además, para el año 2022 se encontrarán en desarrollo o iniciándose alrededor de 25 de estos estudios.

- Ciclovías

Respecto del registro nacional de ciclovías, se consolidará un proceso de actualización permanente, contando con el apoyo de las Secretarías Regionales Ministeriales, y, de esta forma, implementar una versión web interactiva del SIG.

Además, se espera promulgar un Decreto con el nuevo estándar de ciclovías, mediante el cual se apoyará a los municipios de todo el país respecto a la aplicación de éste.

En paralelo se contará con la actualización del “Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago” y con el estudio “Actualización Planes Maestros de Ciclorutas Curicó y Linares”, proyectos que entregarán una red de ciclovías que sea factible de implementar y así potenciar el uso de la bicicleta en estas ciudades.

- Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible

Para lograr cumplir el compromiso de reducir cerca de un 25% los Gases de Efecto Invernadero (GEI) respecto a los niveles de emisión actuales, se espera contar, para el año 2021, con la Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible, instrumento cuyo objetivo es ayudar, orientar y coordinar las políticas públicas en los ámbitos de decisión relacionados con los ecosistemas urbanos, planteando una hoja de ruta común para la gran diversidad de actores que participan de estas decisiones.

Mientras que para el año 2022 se avanzará en la implementación de esta estrategia, en donde la construcción de un Programa de financiamiento para la movilidad sostenible es uno de sus pilares fundamentales, el cual además se espera abordar de manera participativa.

- Estaciones Intermodales

Los principales avances corresponden a los siguientes: i) la finalización del estudio que elabora el "Manual de Recomendaciones de Diseño de Terminales y Estaciones Intermodales", el cual formaliza estándares de diseño y ii) la firma del convenio de colaboración "zonas de intermodalidad", que formaliza el funcionamiento de la Mesa EIM en la cual participan MTT, MOP, MINVU, EFE, Metro de Santiago y GORE RM, ambos avances contemplados para fines del año 2021.

Otros avances que se deben destacar son: (i) el desarrollo de herramientas que permitan formalizar metodologías de evaluación social de las intermodales, (ii) estudios de prefactibilidad de estaciones intermodales que serán parte de los trenes de cercanía de EFE, nuevas líneas y extensiones de líneas de Metro de Santiago, entre otras estaciones priorizadas del plan estratégico, (iii) modernizar la normativa asociada a la construcción, regulación y operación de intermodales y (iv) se contará con el diseño de ingeniería de la Estación intermodal de Escuela Militar.

b) Desarrollo Logístico

- Puerto Exterior de San Antonio y red logística

La empresa portuaria San Antonio se encuentra en el proceso de generar los antecedentes para resolver las observaciones recibidas en el ICSARA N°1 de la tramitación ambiental del proyecto, que fue ingresado en abril de 2020 y se espera concluya durante el segundo semestre de 2022. La Subsecretaría desarrollará estudios complementarios para conocer los riesgos de diferentes esquemas de secuencia para las licitaciones de la primera etapa del terminal portuario y la obra pública para aguas abrigadas.

- Plataforma Logística Ferroportuaria

Para el periodo 2021-2022 se deberá avanzar en los estudios e inicio del trámite medioambiental de las obras de mejoramiento del corredor ferroportuario entre Santiago y San Antonio, el cual permitirá dotar al corredor de la infraestructura y capacidad para ofrecer servicios adecuados en el horizonte de medio y largo plazo

También se avanzará en los estudios de diseño del CIM, infraestructura complementaria al Corredor Ferroportuario Santiago-San Antonio, situada en la Región Metropolitana, y que tendrá como objetivo realizar el intercambio de carga con origen/destino en el puerto de San Antonio hacia/desde camiones para su distribución final, de manera de hacer más eficiente la cadena logística completa para sus usuarios, tanto exportadores como importadores; aumentar significativamente la participación del modo ferroviario en el transporte de carga y reducir las externalidades tanto en la comuna portuaria como a lo largo del corredor.

En este periodo se espera también la conclusión de etapas de permisos y licitación del proyecto Terminal Intermodal Barrancas (TIB), el cual permitirá ampliar en 5 veces la capacidad de transferencia de carga por el modo ferroviario. Particularmente, se concluirán los estudios de esquema operacional y tarifario, lo cual a su vez se encuentra vinculado con los resultados de la consulta de porteador ferroviario FEPASA al TDLC (proceso actualmente en estado de acuerdo y pendiente de evacuación del Informe correspondiente).

- Desarrollo ferroviario

Se concluirá el estudio del Plan Maestro Ferroviario de Concepción, que permitirá orientar las inversiones ferroviarias de la zona tanto para el transporte de pasajeros como en carga. Además, se iniciarán obras para la construcción del Nuevo Puente Ferroviario Biobío. La construcción tiene dos obras principales, el puente como tal, que se ubicará unos 30 metros río abajo del actual viaducto ferroviario, y el túnel de 325 metros de extensión que cruza el cerro Chepe. Se espera que la construcción se extienda por 42 meses. El proyecto contempla la construcción de un nuevo viaducto de 1.8 kilómetros de longitud con dos vías electrificadas para el uso mixto de trenes de carga y pasajeros. La estructura estará fundada en base a pilotes con profundidades de entre 28 y 46 metros y considera la instalación de pantallas acústicas a la salida del túnel, el mejoramiento del paisaje y el rediseño del patio de maniobras ubicado en la boca sur.

- Transformación Digital Logística

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

Además, se continuará fortaleciendo las Comunidades Logísticas en particular en el ámbito de desarrollo y adopción tecnológica. Para esto estamos construyendo una hoja de ruta con todas las comunidades logísticas portuarias, lo que permitirá orientar las actividades necesarias para avanzar en el cierre de brechas de procesos y tecnología. Publicaremos una nueva versión de la “Guía de Buenas Prácticas” la cual entregará recomendaciones para la sostenibilidad y el avance exitoso de estas entidades.

- Observatorio Logístico

En línea con la consolidación de los procesos de datos, se diseña en conjunto con las empresas ferroviarias del país el Sistema de Información y Estadísticas de la Logística Ferroviaria - SIELF. Este sistema espera gestionar los datos estadísticos sobre el modo, apoya los procesos de revisión y corrección y entrega reportes visuales a sus usuarios, reemplazando mecanismos de intercambio manuales antes existentes.

Por otra parte se fortalecerá el proyecto IDEA reestructurando los servidores y configuración para mejorar el rendimiento de los procesos, y se integrará una importante fuente adicional de datos: manifiestos marítimos.

Respecto a logística urbana, se ponen en marcha los proyectos seleccionados para el Desafío de Innovación Pública, instrumento impulsado por Ministerio de Ciencias y CORFO, para abordar el problema de caracterización del transporte de carga en ciudades mediante distintos enfoques metodológicos y tecnológicos.

Por otro lado, se desarrolla la Encuesta de Consumo Energético y Emisiones, como módulo en SIELP, para ser aplicada a puertos estatales. Se espera difundir resultados, incluyendo benchmark con otros países que están respondiendo la misma encuesta.

- Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Portuaria

La Subsecretaría continuará haciendo seguimiento permanente al plan de accesibilidad terrestre a puertos, incorporando los avances realizados e instando a los responsables de cada etapa a cumplir los calendarios especificados. La actualización del documento se realiza anualmente.

Por su parte, el trabajo en planes maestros logísticos abordará dos componentes. Una es el seguimiento del plan ya realizado sobre la Macrozona Norte, apoyando a las autoridades regionales en la adopción e integración de los objetivos allí descritos, a sus propios instrumentos de carácter local.

Al mismo tiempo, la Subsecretaría impulsará la aplicación de la guía metodológica para el desarrollo del plan de la macrozona sur, lo cual implica un levantamiento de la información de base, la realización de encuestas y otras informaciones territoriales complementarias para establecer la estructura de la demanda, previo a la realización de los talleres regionales para la elaboración del plan.

- Infraestructura Portuaria

Las Empresas Portuarias Antofagasta, Valparaíso, Puerto Montt, Chacabuco y Austral se encuentran en procesos de consulta al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia para que fije las condiciones que deben aplicar en los procesos de licitación que actualmente se encuentran impulsando. Se espera que el TDLC emita los informes respectivos, a fin de avanzar hacia los procesos de concesión.

De forma adicional a la infraestructura portuaria estricta, la Empresa Portuaria San Antonio se encuentra en proceso de licitación del servicio de regulación de frecuencia Alto San Antonio "Fast Track", que permitirá regular de forma adecuada los flujos de camiones que llegan a los terminales, regular las esperas y mejorar el estándar de servicio en las mismas. Se espera que las licitaciones de este servicio queden completadas de manera que se inicie las operaciones en el último trimestre de 2021.

- Eficiencia y sostenibilidad portuaria

En el período 2021-2022 se espera tener en funcionamiento un sistema de predicción de oleaje como una herramienta de apoyo a la toma de decisión sobre el levantamiento de restricciones operacionales en los distintos puertos del país.

Durante el año 2021 se presentará la primera propuesta de Estándar de Sostenibilidad para el sector Portuario, trabajado junto a la Agencia de Sustentabilidad y Cambio Climático y que tiene como objetivo promover el desarrollo de la sostenibilidad, tanto ambiental como social y económica, en los puertos del país. Este trabajo, además, será la primera etapa de un proceso más amplio, que buscará abarcar al conjunto del sistema logístico de carga.

- Facilitación del transporte aéreo de carga

En el periodo 2021-2022 la Subsecretaría continuará apoyando la consolidación de la recién creada Comunidad Logística Aeroportuaria (CLAP AMB) como instancia de coordinación de actores privados y servicios públicos para lograr una mejor eficiencia de las operaciones en el aeropuerto. Esta instancia permitirá también mejorar la información de la industria, haciendo seguimiento a indicadores de desempeño y, con ello, evaluación y ajuste de las medidas que se vayan implementando.

Se abordará también el diseño de gobernanza e institucionalidad que debería desarrollarse para la sostenibilidad de la CLAP y en la creación de un sistema de coordinación (plataforma tecnológica), que permita intercambiar información y documentos de los distintos actores de la cadena de exportación (principalmente exportación de salmón).

- Fundación Chilena de eficiencia logística

El desafío en la administración es fundar y dejar operativa la Fundación Chilena de Eficiencia Logística-Conecta Logística como una persona jurídica sin fines de lucro. Durante ese proceso se seguirá avanzando en los productos asociados a Transformación Digital Logística e Inteligencia de datos, así como en el desarrollo de las hojas de ruta para sostenibilidad logística y capital humano para el sector logístico.

4.5 Información, Difusión y Atención a la Ciudadanía en materia de Transportes

a) Seguridad de Tránsito

- Proyecto de Ley SOAP: Seguro Obligatorio de Accidentes Personales

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

Es por ello enviaremos al Congreso un proyecto de ley que actualice la actual cobertura de 300 Unidades de Fomento en caso de muerte, incapacidad permanente total o gastos de hospitalización y de 200 Unidades de Fomento para incapacidad permanente parcial, con el objetivo de aumentar estas garantías que se han mantenido inamovibles por más de 17 años.

- Cinturón de Tres Puntos en Buses Interurbanos

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

- Licencia de Conductor Digital

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

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

En concreto este proyecto, que ha sido configurado gracias a un trabajo interinstitucional, involucrando principalmente a Registro Civil, Carabineros de Chile, Secretaría de Modernización del Estado y a las Direcciones de Tránsito, pretende implementar durante el año 2021 nuevo Sistema de Gestión de Licencias (SGL), el cual asegurará que la información del ciclo de vida de un conductor sea de forma

confiable y esté disponible de manera inmediata. En específico, el SGL generará un único canal de comunicación con Registro Civil, intermediando la información enviada por los Municipios que otorgan licencia de conductor y los Juzgados de Policía Local, para que ésta sea almacenada correctamente en el Registro de Conductores y pueda ser consultada de forma inmediata por Carabineros de Chile.

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

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

Durante el año 2021 se iniciará la ejecución de un programa integral de educación vial, financiado por el Gobierno Regional Metropolitano, donde se considera también la ley de convivencia vial, que incluye una campaña comunicacional, capacitación a docentes e intervenciones educativas en establecimientos educacionales, cubriendo enseñanza parvularia, básica y media. Se focaliza en niños, niñas y adolescentes que asisten a establecimientos educacionales municipales de la Región Metropolitana, contemplando actividades para todas las comunas y beneficiando a más de 28 mil niños, niñas y adolescentes, más de mil docentes y aproximadamente cinco millones de personas por la campaña. Este programa se terminará de ejecutar en el 2022 y se espera replicar un modelo similar durante los próximos años en otras regiones del país.

- Digitalizar el trámite de Autorización de Escuelas de Conductores Profesional y No profesional

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

Desde la perspectiva de la seguridad vial, es esencial disponer de esta información para efectuar análisis sobre el rendimiento de los postulantes al realizar su proceso de obtención de licencia y, de esta forma, crear nuevas políticas públicas e incidir en el aumento de la calidad de las escuelas de conductor. Para obtener estos resultados, se creará una plataforma electrónica de uso interno para los funcionarios de las SEREMITT que estén encargados de autorizar a las escuelas de conductor, para que puedan efectuar este proceso de manera digital.

Durante el año 2020 ya se han realizado las fases de investigación, elaboración del documento de requerimientos del sistema, así como también la fase de desarrollo y pruebas del sistema. De esta manera, se espera que durante el año 2021 se realicen las primeras pruebas de prototipo, junto con el lanzamiento del sistema final, a través de una implementación gradual en las respectivas SEREMITT.

- Actualizaciones Escuelas de Conductor Profesionales y No Profesionales (Decretos Supremos N° 39/1985 y 251/1998)

Durante este período se espera que las modificaciones a los Decretos Supremos N° 39 de 1985 (Escuelas No Profesionales de Conductores) y N° 251 de 1998 (Escuelas Profesionales de Conductores), ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que se han estado trabajando desde el año 2014 en conjunto con la División de Normas y Operaciones de dicho Ministerio, puedan ser tomados de razón por Contraloría General de la República y publicados en el Diario Oficial. El objeto de este trabajo es aumentar, tanto los requisitos para autorizar el funcionamiento de una Escuela de Conducción, como la calidad y duración de los cursos de conducción.

En particular, respecto a las Escuelas No Profesionales, se pretende aumentar las horas de enseñanza (en el caso de las Clases B y C, ambos pasan respectivamente de 15 y 13,5 horas cronológicas, a 34

horas cronológicas), explicitar como parte del programa educativo la convivencia vial con todos los usuarios de las vías y, en especial, con los usuarios vulnerables, así como también aumentar las condiciones de seguridad del vehículo (como disminución de antigüedad y establecer elementos de seguridad activa), aumentar requisitos para instructores y definición del procedimiento para fiscalización y sanción a las Escuelas.

Por su parte, respecto a las Escuelas Profesionales, se pretende detallar los contenidos de los cursos y las horas correspondientes a cada módulo, en particular, dejar explícito como parte del programa educativo la convivencia vial con todos los usuarios de las vías y, en especial, con los usuarios vulnerables, así como también aumentar requisitos para instructores y definición de procedimiento para fiscalización y sanción a las Escuelas.

- Actualización del Manual de Señalización de Tránsito

Se actualizará completamente el Decreto Supremo N°78/2021, que aprueba el Manual de Señalización de Tránsito, a través la incorporación de mejoras que se han llevado a cabo mediante diversas mesas de trabajo, tanto con personas internas como externas al Ministerio, en las cuales se busca cambiar, agregar y mejorar distintos contenidos de todos los capítulos del manual. De esta forma, se busca también establecer un mecanismo de actualización más permanente para el manual, el cual se deberá llevar a cabo cada dos años y con la apertura de un canal para sugerencias y mejoras, que se encontrará permanentemente abierto en la página web del Ministerio.

- Mejoras al procedimiento de establecimiento de zonas de tránsito calmado y generación de guía práctica para los municipios.

Se modificará el procedimiento establecido en la Resolución Exenta N° 2.671, con el fin de fomentar y facilitar a los municipios el establecimiento de las zonas de tránsito calmado. Adicionalmente, se trabajará en una guía práctica, en conjunto con MINVU, para que los municipios cuenten con recursos prácticos al momento de querer establecer medidas calmantes de tránsito.

- Curso de capacitación en seguridad vial para Gendarmería.

En el contexto del cumplimiento del programa formativo de educación vial, exigido por el artículo 17 ter letra D de la Ley N° 18.216, como accesorio a la pena de libertad vigilada intensiva, que busca proporcionar al conductor infractor un medio para reducir los riesgos de una reincidencia, CONASET se encuentra desarrollando un modelo de intervención dirigido a los delegados de penas sustitutivas de Gendarmería de Chile cuyo objetivo es entregar herramientas a la institución penitenciaria para el abordaje de temáticas de seguridad vial en el trabajo con conductores que se encuentran cumpliendo condenas vinculadas a la Ley de Tránsito. Este “Programa de Reeducación de Conductores Infractores de Ley” contempla sesiones de reeducación vial para ser trabajadas mediante la utilización de fichas o módulos en los que se desarrollan contenidos específicos respecto de la seguridad vial y permite su implementación dentro del tiempo de condena establecido por el tribunal. Se espera que este proceso de capacitación inicie su ejecución con el personal de Gendarmería durante el 2021.

- Modificación al Decreto Supremo N° 26/2000 y Resolución Exenta N° 48/2000

En el contexto de la ejecución de los compromisos asumidos en la Política Nacional de Seguridad de Tránsito y en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021 - 2030, se busca un fortalecimiento permanente de la seguridad vial, a través de una modificación a los instrumentos normativos indicados. En particular, se pretende una estandarización de los elementos de seguridad para vehículos livianos de pasajeros y livianos comerciales, incorporando nuevos elementos optativos y robusteciendo el listado de elementos obligatorios para vehículos livianos comerciales.

De igual forma, se pretende fortalecer la información entregada a los consumidores, a través del establecimiento del etiquetado de seguridad con calificaciones Latin NCAP, desarrollando así un etiquetado de desempeño de seguridad vehicular simple y educativo para que el consumidor se informe adecuadamente, bajo un principio de mejora continua que busca lograr un permanente progreso de los estándares de seguridad vehicular de los fabricantes. Lo anterior permitirá asegurar un acceso universal de la información de seguridad vehicular para eliminar las asimetrías de información entre vendedores y consumidores, que permita exponer las mejoras en seguridad vehicular, reduciendo así los tiempos de masificación de las nuevas tecnologías.

Finalmente, se perfeccionarán los estándares técnicos establecidos en la normativa nacional, a través del reconocimiento al Estándar Nacional de la República Popular China y la actualización del rótulo de elementos optativos.

b) Información y Atención a la Ciudadanía

Durante 2021 se espera mejorar la gestión de atención, iniciando el proceso de actualización de la plataforma de gestión de requerimientos ciudadanos, fortaleciendo a los equipos de atención de público y elaborando un protocolo de atención presencial inclusivo.

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

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

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

- Mecanismos de Participación Ciudadana y Transportes

El Plan Metropolitano de Movilidad de Santiago 2030 tiene por objetivo avanzar hacia una respuesta sistémica y coherente en torno a la visión de ciudad y movilidad que se quiere para Santiago, permitiendo integrar en un marco integral la concreción de las estrategias desde lo sectorial hasta el compromiso social de todos los ciudadanos. En este marco la Coordinación de Usuarios de la Subsecretaría de Transportes participará en la construcción de este plan diseñando, coordinando y materializando las instancias que faciliten la participación de la ciudadanía, a fin de recoger los insumos necesarios para el avance en este plan.

En este sentido, el Plan Metropolitano de Movilidad de Santiago 2030 considerará un proceso de participación ampliado; que incluirá la participación de actores del sector público, privado y de la sociedad civil; con los que se buscará crear una propuesta que responda de manera multisectorial, multinivel y multiactoral, a los desafíos de la movilidad en la región, con el fin de generar una visión de ciudad compartida, que permita al Estado responder de manera eficiente y coordinada por, ante las necesidades y expectativas de las personas, aumentando la percepción de impacto positivo en su calidad de vida.

- Actividades de Accesibilidad y Transportes

Para el 2021 se proyecta modificar el Reglamento del Programa “Renueva tu micro” estableciendo un incentivo adicional para quienes incorporen buses con acceso universal. Además, se estudiará el aumento en el incentivo para buses de piso bajo con rampa. Por otro lado, dentro del mismo

reglamento, se trabajará en establecer un incentivo adicional de \$30 millones para buses diésel estándar red y \$50 millones para buses eléctricos estándar red. Estos vehículos además de tener acceso universal, tienen otra serie de atributos que contribuyen a una calidad de viaje superior para personas en situación de discapacidad.

- Actividades de Género y Transportes

Con el propósito de posicionar y difundir la Política de equidad de género en transportes, se dará continuidad a capacitaciones al personal de la Subsecretaría de Transportes a nivel nacional, poniendo énfasis en el personal que ingrese a la institución. Además, se implementará un Protocolo para abordar situaciones de violencia sexual ocurridas en el transporte público, a fin de entregar una guía sobre cómo y dónde realizar las denuncias correspondientes a esa materia. Adicionalmente se desarrollará una guía de comunicación inclusiva para entregar herramientas a quienes se desempeñan dentro de la institución. Por último, se desarrollará estadística laboral, particularmente de las empresas que son partes de las áreas reguladas del transporte público regional, con el fin de conocer y proyectar iniciativas para incentivar la contratación femenina en el rubro.

5. Anexos

Índice

.Anexo 1: Identificación de la Institución	107
.Anexo 2: Recursos Humanos	114
.Anexo 3: Recursos Financieros	125
.Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2017-2020	143
.Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2018 - 2022	147
.Anexo 6A: Informe Programas / Instituciones Evaluadas (2019-2020)	148
.Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	148
.Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2020	149
.Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2018 -2020	152
.Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2020	153
.Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2018-2022	155
.Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2020	163
.Anexo 11: Premios o Reconocimientos Institucionales 2020	166

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas 2018-2022

Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

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

Misión Institucional

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

Objetivos Ministeriales

Nro.	Descripción
1	Impulsar el desarrollo de la movilidad y la conectividad de las personas, a través del acceso a servicios de transporte público eficientes, seguros y sustentables, de alta calidad.
2	Aportar al desarrollo de las ciudades, fortaleciendo la planificación de soluciones para los distintos modos de transporte.
3	Actualizar la regulación en materia de transporte, permitiendo la modernización del sector, el acceso a las nuevas tecnologías y el fortalecimiento de la competencia.
4	Promover el desarrollo y la competitividad del transporte aéreo de carga y pasajeros, y su integración con otros modos de transporte.
5	Planificar, desarrollar y optimizar las cadenas logísticas para asegurar su continuidad operacional, contribuyendo al desarrollo económico del país.

Nro.	Descripción
6	Promover políticas públicas e implementar medidas de seguridad, para evitar muertes y lesiones en siniestros viales.
7	Ampliar la cobertura y mejorar la calidad de los servicios de telecomunicaciones, en particular en los lugares más apartados del país, disminuyendo la brecha digital, permitiendo un acceso igualitario a las nuevas tecnologías y protegiendo los derechos de los usuarios.
8	Incrementar la competencia en el sector de telecomunicaciones, e incentivar la inversión en infraestructura convergente de alta capacidad y velocidad, que contribuya a alcanzar el desarrollo a través de la utilización de nuevas tecnologías.

Objetivos Estratégicos

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

Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Nro.	Nombre	Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Regulación que rige el Transporte.	Considera la regulación tendiente a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. Además, considera la reglamentación y regulación del funcionamiento de los mercados del transporte. En su alcance se incluye también la revisión y actualización de las políticas en el ámbito del transporte internacional; la suscripción de convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales, y el otorgamiento de permisos de transporte internacional, y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales.	1, 3, 4, 5, 6, 7

Nro.	Nombre	Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
2	Fiscalización y Certificación de los Sistemas de Transporte.	La Fiscalización de Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones relativas a la inspección y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga, Plantas de revisión técnica, Escuela de conductores profesionales, Gabinetes psicotécnicos, a fin de verificar las condiciones en que se desarrollan. La Certificación de Sistemas de Transporte es la Evaluación técnica (ensayo de emisiones en laboratorio propio y certificación de aspectos de seguridad y constructivos) que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la "Homologación Vehicular", o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la Verificación de Conformidad. Además comprende actividades fiscalizadoras a los importadores con modelos de vehículos homologados y/o certificados, y a vehículos en uso con infracciones en la vía pública por emisiones.	1, 3, 6, 7
3	Monitoreo y Control de Tránsito.	Implementar medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana con mejores condiciones de seguridad. Dentro de estas se encuentran el monitoreo del uso de las vías, los estudios de tránsito, los proyectos de mejoramientos del tránsito, y la utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte.	1, 6, 7
4	Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.	Comprende la implementación de medidas y acciones orientadas a recoger, canalizar, analizar y responder los requerimientos ciudadanos sobre los sistemas de transporte, con el fin de aportar al mejoramiento de la calidad de los servicios entregados en materias de transporte, de acuerdo a las necesidades de la ciudadanía. Considera también acciones para informar, difundir, comunicar y mantener actualizada a la ciudadanía en materias como movilidad, modificación de normativas, seguridad, uso de vías y sus derechos y deberes como usuarios del transporte para optimizar su movilidad.	1, 3, 6, 7
5	Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.	Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de facilitar el acceso de los usuarios al transporte público y de conectar a quienes habitan las zonas más lejanas, aisladas o extremas. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas reguladas y no reguladas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas. Además de financiar inversiones en infraestructura para la operación y el fortalecimiento del transporte público.	1, 7

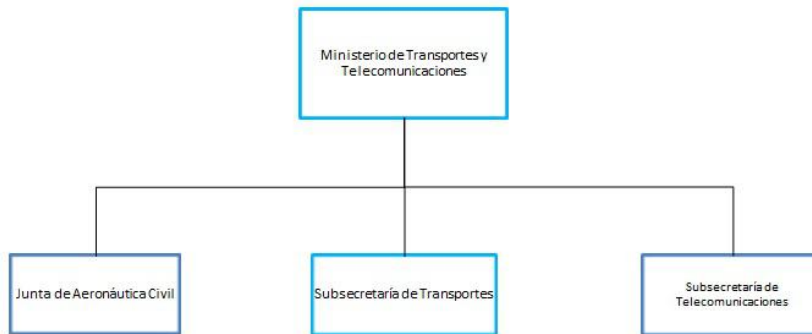
Nro.	Nombre	Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
6	Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte de personas y de carga.	Generar cartera de proyectos e iniciativas de inversión, formular planes en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial y regional, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo, considerando una buena convivencia con el medio ambiente. Considera también la generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas, principalmente transporte de carga terrestre, marítimo-portuario y ferroviario; comprende los estudios que sirven de base para diagnósticos y para la formulación y evaluación de políticas en dichos ámbitos.	1, 2, 4, 5, 7

Clientes / Beneficiarios / Usuarios

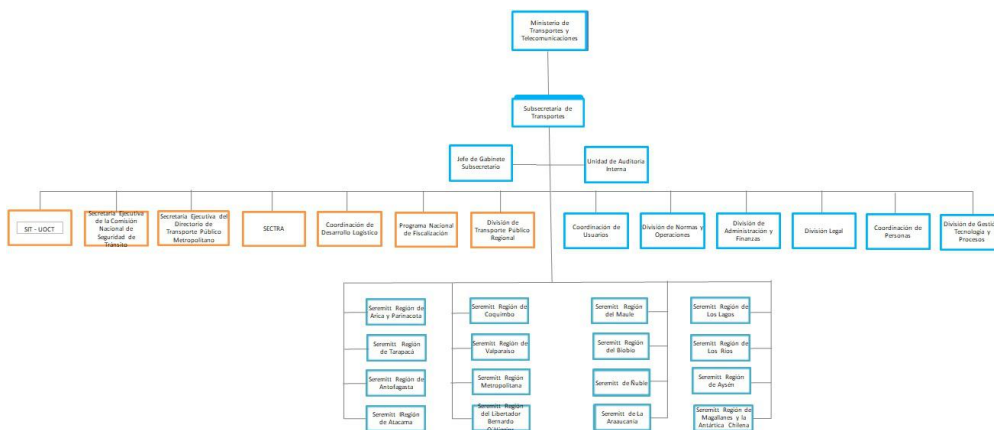
Nro.	Descripción	Cantidad
1	Usuarios/as de los diversos servicios y sistemas de transporte	19.458.310
2	Usuarios/as de la red vial	8.732.175
3	Operadores (Empresas y personas naturales) de transporte de pasajeros y carga que proveen directamente los servicios a los/as usuarios/as.	133.125
4	Entidades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

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

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



Organigrama y ubicación en la Estructura del Servicio



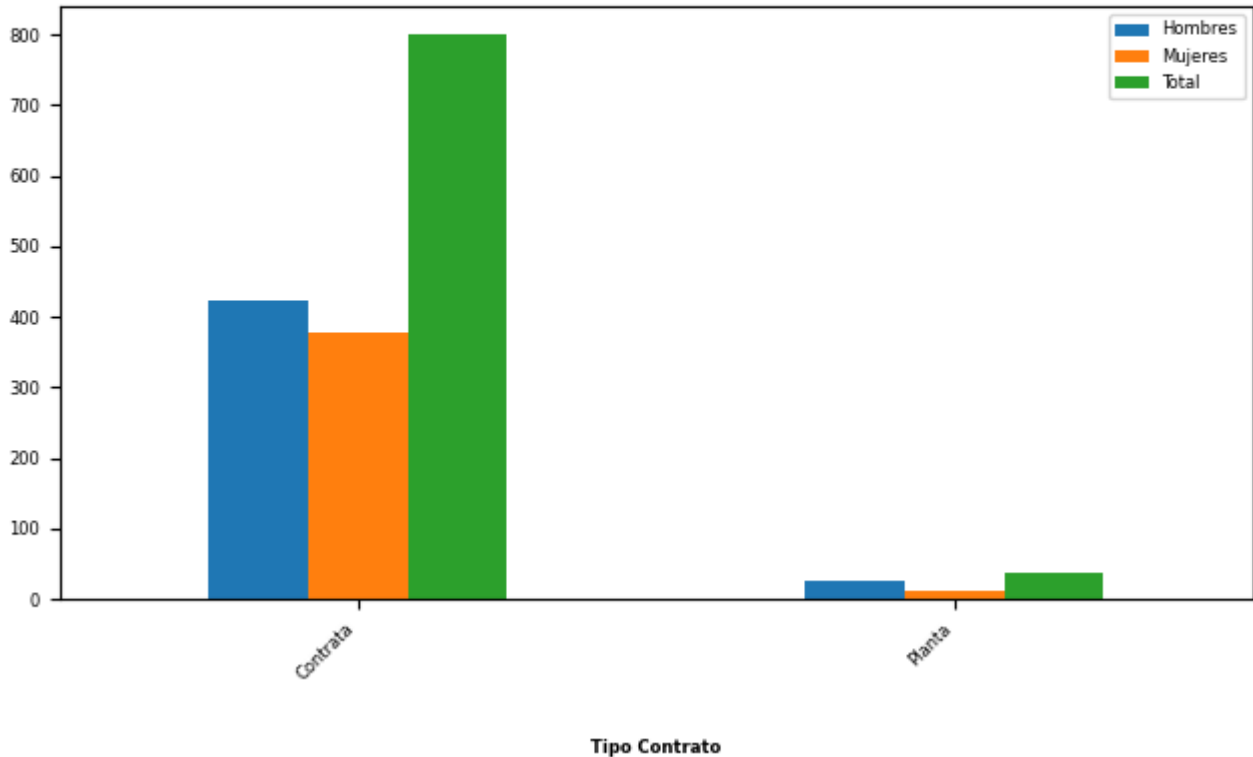
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Ministra Transportes y Telecomunicaciones	Gloria Hutt Hesse
Subsecretario de Transportes	José Luis Domínguez Covarrubias
Secretario Ejecutivo del Directorio de Transporte Público Metropolitano	Fernando Saka Herrán

Cargo	Nombre
Secretaría Ejecutiva del Programa Nacional de Fiscalización	Paula Flores Jamasmie
Secretaría Ejecutiva del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)	Giséle Labarthe Bordagorry
Secretario Ejecutivo del Programa SIT- UOCT	Pedro Vidal Matamala
Coordinadora de Usuarios	Catalina Guevara Quilodrán
Jefa de División de Transporte Público Regional	María Cecilia Godoy Cruz
Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	Johanna Vollrath
Coordinador Desarrollo Logístico	Alexis Michea Acevedo
Jefa de División de Normas y 3CV	Lorena Araya Carvajal
Jefa de la División de Administración y Finanzas	Mónica Wityk Peluchonneau
Jefa de la Coordinación de Personas	Mireille Caldichoury Ojeda
Jefe de División Legal	Alejandro Arriagada Ríos
Jefe de División Gestión, Tecnología y Procesos	Daniel Godoy Godoy
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región Metropolitana	Eddy Roldán Cabrera
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región Arica y Parinacota	Alfredo Araya Aguirre
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Tarapacá	Carlos Navarrete Cortés
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Antofagasta	Juan Jara Opazo
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Atacama	Vittorio Ghiglino Bianchi
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Coquimbo	Juan Fuentes Isla
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región Valparaíso	José Guzmán Cepeda
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región del Libertador Bernardo O´Higgins	Hans González González
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región del Maule	Carlos Palacios Maldonado
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región del Ñuble	Bárbara Kopplin Lanata
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones del Biobío	Jaime Aravena Selman
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de la Araucanía	Luis Calderón Ramírez
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Los Ríos	Marcela Villenas Obreque
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de los Lagos	Nicolás Céspedes Morales
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo	Fabián Rojas Muñoz
Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Región de Magallanes y Antártica Chilena	Marco Mella Bórquez

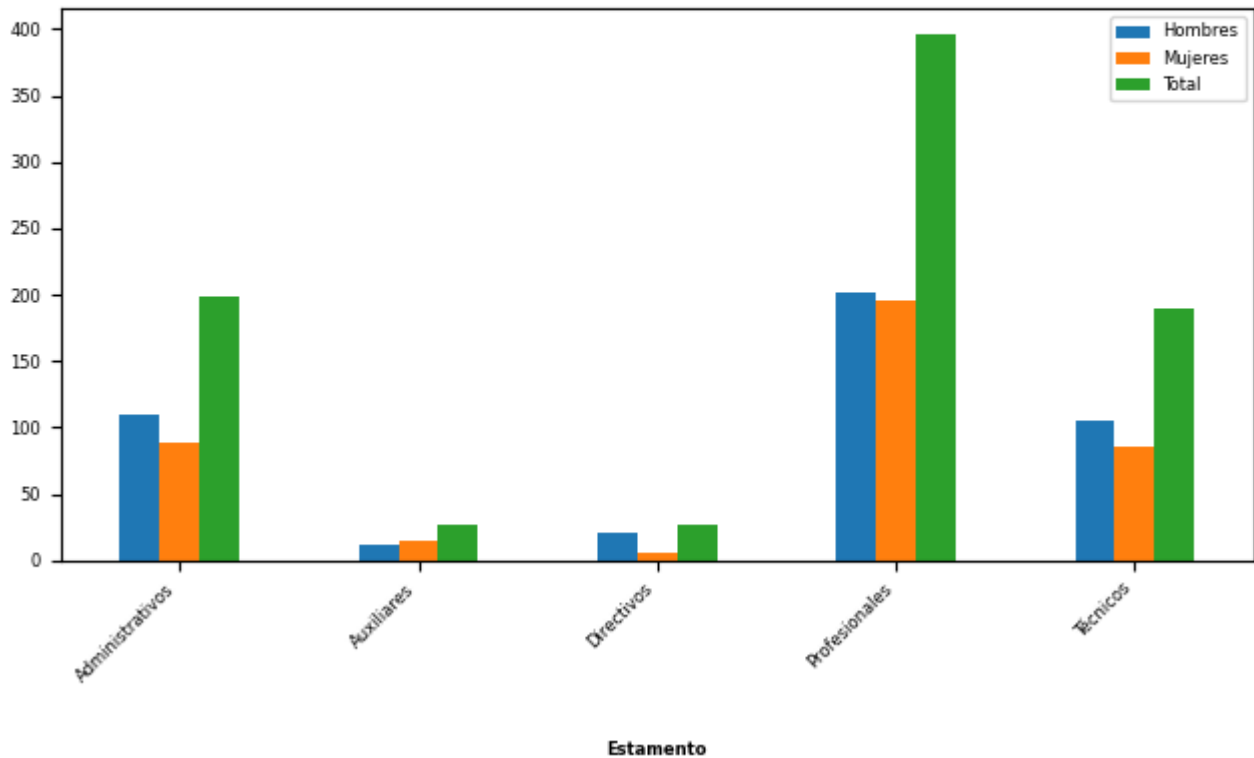
Anexo 2: Recursos Humanos

Dotación efectiva año 2020, por Tipo de Contrato (mujeres y hombres)



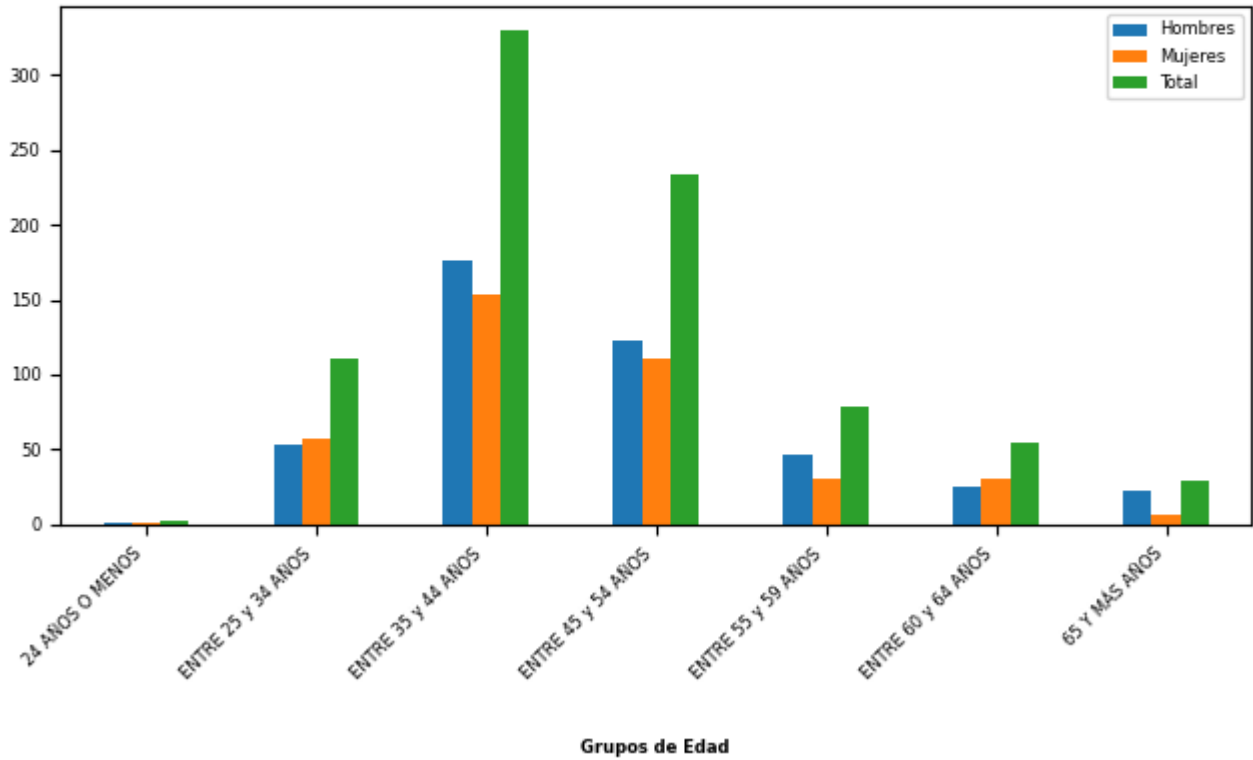
Tipo de Contrato	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Contrata	378	97,17	422	94,2	800	95,58
Planta	11	2,83	26	5,8	37	4,42
Total	389		448		837	
Porcentaje	46,48		53,52			

Dotación efectiva año 2020, por Estamento (mujeres y hombres)



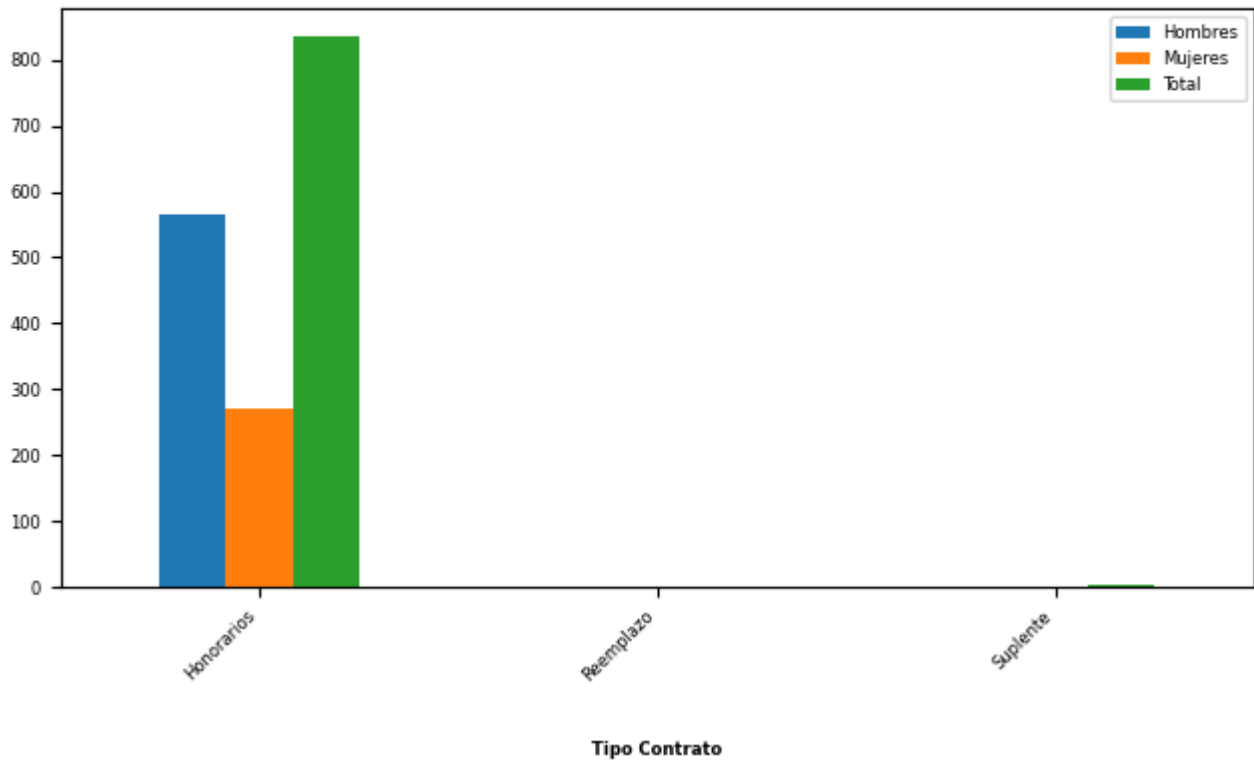
Estamentos	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	N°	%	N°	%	N°	%
Administrativos	89	22,88	110	24,55	199	23,78
Auxiliares	14	3,6	12	2,68	26	3,11
Directivos	6	1,54	20	4,46	26	3,11
Profesionales	195	50,13	201	44,87	396	47,31
Técnicos	85	21,85	105	23,44	190	22,7
Total	389		448		837	
Porcentaje	46,48		53,52			

Dotación Efectiva año 2020 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



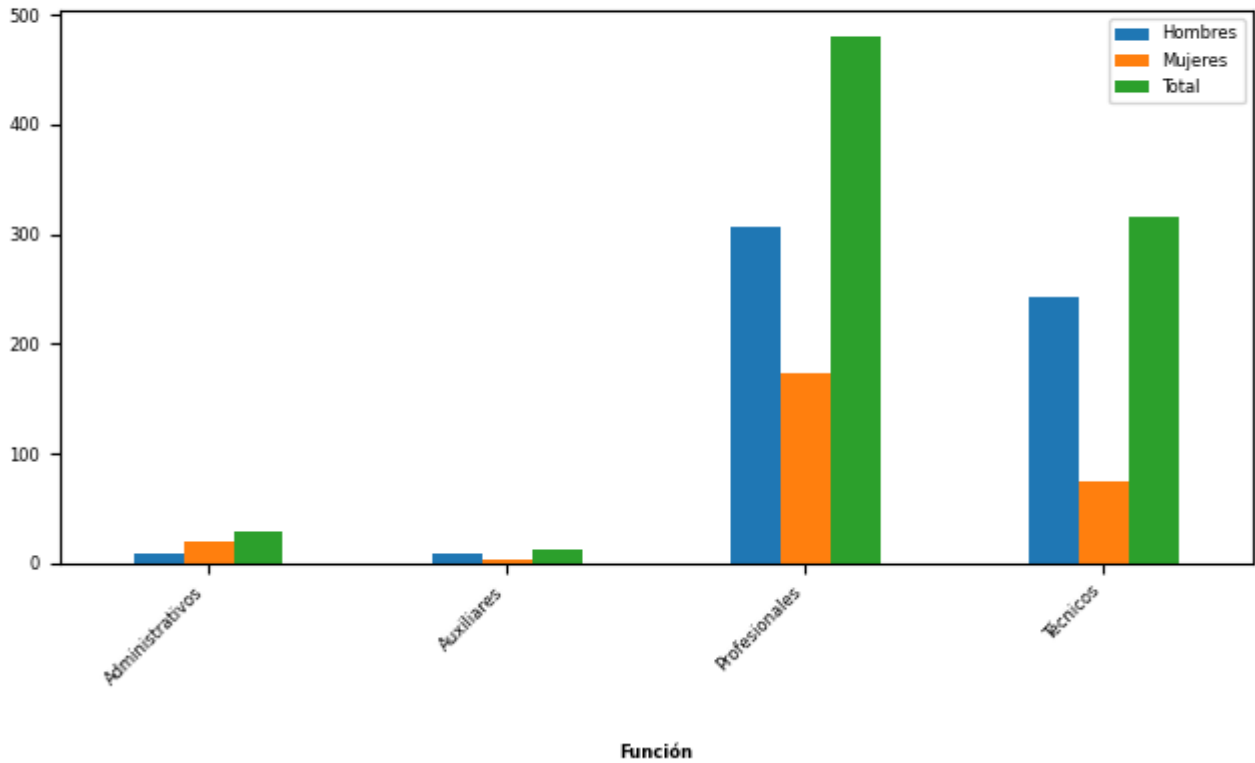
Grupo de edad	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	N°	%	N°	%	N°	%
24 AÑOS O MENOS	1	0,26	1	0,22	2	0,24
ENTRE 25 y 34 AÑOS	57	14,65	53	11,83	110	13,14
ENTRE 35 y 44 AÑOS	153	39,33	176	39,29	329	39,31
ENTRE 45 y 54 AÑOS	111	28,53	123	27,46	234	27,96
ENTRE 55 y 59 AÑOS	31	7,97	47	10,49	78	9,32
ENTRE 60 y 64 AÑOS	30	7,71	25	5,58	55	6,57
65 Y MÁS AÑOS	6	1,54	23	5,13	29	3,46
Total	389		448		837	
Porcentaje	46,48		53,52			

Personal fuera de dotación año 2020 , por tipo de contrato (mujeres y hombres)



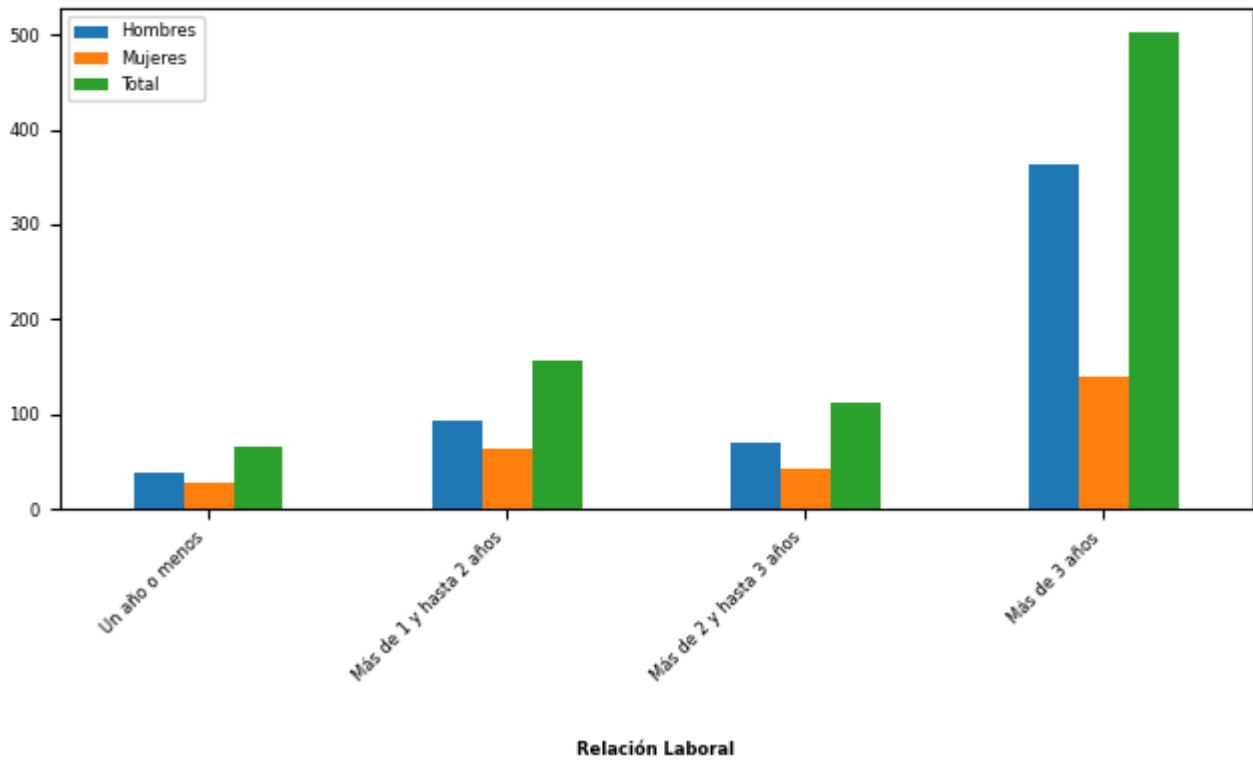
Tipo de Contrato	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Honorarios	272	98,91	564	99,82	836	99,52
Reemplazo	1	0,36	0	0	1	0,12
Suplente	2	0,73	1	0,18	3	0,36
Total	275		565		840	
Porcentaje	32,74		67,26			

Personal a honorarios año 2020 según función desempeñada (mujeres y hombres)



Función desempeñada	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	N°	%	N°	%	N°	%
Administrativos	20	7,35	8	1,42	28	3,35
Auxiliares	4	1,47	8	1,42	12	1,44
Profesionales	174	63,97	306	54,26	480	57,42
Técnicos	74	27,21	242	42,91	316	37,8
Total	272		564		836	
Porcentaje	32,54		67,46			

Personal a honorarios año 2020 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)



Rango de Permanencia	Mujeres		Hombres		Total Dotación	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Un año o menos	27	9,93	38	6,74	65	7,78
Más de 1 y hasta 2 años	63	23,16	93	16,49	156	18,66
Más de 2 y hasta 3 años	42	15,44	70	12,41	112	13,4
Más de 3 años	140	51,47	363	64,36	503	60,17
Total	272		564		836	
Porcentaje	32,54		67,46			

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	2018	2019	2020
(a) N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección.	23	28	5
(b) Total de ingresos a la contrata año t	135	73	51
Porcentaje ingresos a la contrata con proceso de reclutamiento y selección (a/b)	17%	38%	9%

1.2 Efectividad de la selección

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección año t, con renovación de contrato para año t+1	20	25	5
(b) N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección	23	28	5
Porcentaje de ingresos con proceso de reclutamiento y selección, con renovación (a/b)	86%	89%	100%

2 Rotación de Personal

2.1 Porcentaje de egresos del Servicio respecto de la dotación efectiva

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de funcionarios que cesan o se retiran del Servicio por cualquier causal año t	81	84	41
(b) Total dotación efectiva año t	820	820	837
Porcentaje de funcionarios que cesan o se retiran (a/b)	9,88%	10,24%	4,90%

2.2 Causales de cese o retiro

Causales	2018	2019	2020
Funcionarios jubilados año t	0	0	0
Funcionarios fallecidos año t	1	1	0
Retiros voluntarios con incentivo al retiro año t	7	10	2
Otros retiros voluntarios año t	51	43	8
Funcionarios retirados por otras causales año t	22	30	31

Causales	2018	2019	2020
Total de ceses o retiros	81	84	41

2.3 Porcentaje de recuperación de funcionarios

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de funcionarios que ingresan a la dotación del Servicio año t	156	77	56
(b) N° de funcionarios que cesan o se retiran del Servicio por cualquier causal año t	81	84	41
Porcentaje de recuperación (a/b)	192%	91%	136%

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	2018	2019	2020
(a) N° de funcionarios de Planta ascendidos o promovidos año t	1	0	0
(b) Total Planta efectiva año t	37	38	37
Porcentaje de funcionarios ascendidos o promovidos (a/b)	2,70%	0,00%	0,00%

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

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de funcionarios recontractados en grado superior año t	69	79	9
(b) Total Contratos efectivos año t	783	782	800
Porcentaje de recontractados en grado superior (a/b)	8,81%	10,10%	1,12%

4 Capacitación y Perfeccionamiento del Personal

4.1 Porcentaje de funcionarios capacitados, respecto de la Dotación Efectiva

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de funcionarios capacitados año t	283	251	176
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Porcentaje de funcionarios capacitados (a/b)	34,51%	30,61%	21,03%

4.2 Promedio anual de horas contratadas para Capacitación por funcionario

Variables	2018	2019	2020
(a) \sum (N° horas contratadas en act. de capacitación año t * N° participantes capacitados en act. de capacitación año t)	7.234	6.463	3.300
(b) Total de participantes capacitados año t	322	314	185
Promedio de horas de capacitación por funcionario (a/b)	22,47	20,58	17,84

4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año t	2	2	2
(b) N° de actividades de capacitación año t	68	76	45
(Porcentaje de actividades con evaluación de transferencia (a/b))	2,94%	2,63%	4,44%

4.4 Porcentaje de becas otorgadas respecto a la Dotación Efectiva

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de becas otorgadas año t	13	0	0
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Porcentaje de becados (a/b)	1,59%	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	2018	2019	2020
(a) N° de días de licencia médica Tipo 1, año t, / 12	886	1.024	823
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Promedio mensual días no trabajados por funcionario por licencias médicas Tipo 1 (a/b)	1,08	1,25	0,98

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

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de días de licencia médica de otro tipo , año t, / 12	470	320	367
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Promedio mensual días no trabajados por funcionario por licencias de otro tipo (a/b)	0,57	0,39	0,44

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

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de días de permisos sin goce de remuneraciones, año t, / 12	43	34	2
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Promedio mensual días no trabajados por permisos sin goce de remuneraciones (a/b)	0,05	0,04	0,00

6 Grado de Extensión de la Jornada

6 Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionarios

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de horas extraordinarias año t, / 12	2.046	1.364	683
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Promedio mensual horas extraordinarias por funcionario (a/b)	2,50	1,66	0,82

7 Evaluación del Desempeño

7.1 Distribución del Personal según los resultados de las Calificaciones

Listas	2018	2019	2020
Lista 1	653	688	726
Lista 2	124	102	80
Lista 3	0	6	3
Lista 4	0	0	0
(a) Total de funcionarios evaluados	777	796	809
(b) Total Dotación Efectiva año t	820	820	837
Porcentaje de funcionarios evaluados (a/b)	94,76%	97,07%	96,65%

7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño implementado

Variables	2018	2019	2020
Tiene sistema de retroalimentación implementado (Sí / No)	Sí	Sí	Sí

8 Política de Gestión de Personas

8 Política de Gestión de Personas formalizada

Variables	2018	2019	2020
Tiene Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución (Sí / No)	No	No	No

9 Regularización de Honorarios

9.1 Representación en el ingreso a la Contrata

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de personas a honorarios traspasadas a la contrata año t	85	19	22
(b) Total de ingresos a la contrata año t	135	73	51
Porcentaje de honorarios traspasados a la contrata(a/b)	62,96%	26,03%	43,14%

9.2 Efectividad proceso regularización

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de personas a honorarios traspasadas a la contrata año t	85	19	22
(b) N° de personas a honorarios regularizables año t-1	462	641	882
Porcentaje de honorarios regularizados (a/b)	18,40%	2,96%	2,49%

9.3 Índice honorarios regularizables

Variables	2018	2019	2020
(a) N° de personas a honorarios regularizables año t	641	882	823
(b) N° de personas a honorarios regularizables año t-1	462	641	882
Porcentaje (a/b)	138%	137%	93%

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Cuadro 1: Ingresos y Gastos devengados año 2019 - 2020 (miles de pesos)

Denom.	Año 2019 M\$	Año 2020 M\$	Notas
INGRESOS	1.120.815.086	985.493.966	
INGRESOS DE OPERACIÓN	993.790	344.091	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.182.688	3.274.014	
APORTE FISCAL	1.117.530.650	981.875.861	
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	107.958	0	
GASTOS	1.173.975.735	1.100.764.877	
GASTOS EN PERSONAL	34.994.383	34.208.063	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	14.604.801	11.579.261	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	310.705	197.562	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	830.151.591	790.070.532	
INTEGROS AL FISCO	139.938	9.114.327	
OTROS GASTOS CORRIENTES	0	59.009	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.017.105	995.864	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	33.580.146	33.894.181	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	149.538.003	90.477.469	
SERVICIO DE LA DEUDA	109.639.063	130.168.609	
RESULTADO	-53.160.649	-115.270.911	

b) Comportamiento Presupuestario año 2020

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 01 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	16.321.177	17.247.697	16.614.968	632.729	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	234.404	234.404	82.707	151.697	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	222.364	272.211	503.361	-231.150	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	136.333	136.333	280.427	-144.094	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	86.031	86.031	131.896	-45.865	
	99		Otros	0	49.847	91.038	-41.191	
9			APORTE FISCAL	15.864.409	16.741.082	16.028.900	712.182	
	01		Libre	15.864.409	16.741.082	16.028.900	712.182	
			GASTOS	16.321.177	17.591.614	17.485.768	105.846	
21			GASTOS EN PERSONAL	12.416.403	12.619.616	12.606.206	13.410	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.169.096	3.829.910	3.829.896	14	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	46.170	197.562	197.562	0	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador	46.170	197.562	197.562	0	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	29.600	28.400	26.568	1.832	
	07		A Organismos Internacionales	29.600	28.400	26.568	1.832	
		001	Foro Internacional de Transporte	26.000	24.000	22.271	1.729	
		002	Unión Internacional de Transporte Público	3.600	4.400	4.297	103	
25			INTEGROS AL FISCO	4.320	232.320	230.110	2.210	
	01		Impuestos	4.320	4.320	2.110	2.210	
	99		Otros Integros al Fisco	0	228.000	228.000	0	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	654.588	669.926	581.546	88.380	
	03		Vehículos	52.326	48.826	48.814	12	
	04		Mobiliario y Otros	410.400	410.400	408.389	2.011	
	05		Máquinas y Equipos	3.078	3.078	521	2.557	
	06		Equipos Informáticos	41.040	61.878	8.123	53.755	
	07		Programas Informáticos	147.744	145.744	115.699	30.045	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	13.880	13.880	0	
	07		Deuda Flotante	1.000	13.880	13.880	0	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 02 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	138.216.733	63.331.633	62.900.827	430.806	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	0	10	37.893	-37.883	
	99		Otros	0	10	37.893	-37.883	
9			APORTE FISCAL	138.216.733	63.331.623	62.862.934	468.689	
	01		Libre	79.424.851	27.555.131	27.086.568	468.563	
	02		Servicio de la Deuda Interna	58.791.882	35.776.492	35.776.366	126	
			GASTOS	138.216.733	63.331.929	63.331.794	135	
25			INTEGROS AL FISCO	0	306	306	0	
	99		Otros Integros al Fisco	0	306	306	0	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	79.424.851	27.555.131	27.555.122	9	
	03		A Otras Entidades Públicas	79.424.851	27.555.131	27.555.122	9	
	059		Ferrocarril Arica La Paz	1.539.000	1.539.000	1.539.000	0	
	064		Inversiones Plan Trienal 2020-2022	35.377.136	6	0	6	
	067		Aporte Mantenimiento Infraestructura	25.275.133	8.782.543	8.782.540	3	
	068		Inversiones en Infraestructura Existente	17.233.582	17.233.582	17.233.582	0	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	58.791.882	35.776.492	35.776.366	126	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
	01		Amortización Deuda Interna	4.814.273	2.428.283	2.428.203	80	
	03		Intereses Deuda Interna	53.977.609	33.348.209	33.348.163	46	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 03 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	56.623.912	30.195.005	25.814.326	4.380.679	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	53.294	81.541	80.517	1.024	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	53.294	53.294	11.591	41.703	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	0	28.237	0	28.237	
	99		Otros	0	10	68.926	-68.916	
9			APORTE FISCAL	56.570.618	30.113.464	25.733.809	4.379.655	
	01		Libre	56.472.018	30.003.873	25.624.219	4.379.654	
	03		Servicio de la Deuda Externa	98.600	109.591	109.590	1	
			GASTOS	56.623.912	31.771.133	31.359.320	411.813	
21			GASTOS EN PERSONAL	4.179.024	4.001.138	3.998.891	2.247	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	4.166.990	3.709.638	3.700.523	9.115	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	164.160	155.327	143.441	11.886	
	06		Equipos Informáticos	0	12.267	883	11.384	
	07		Programas Informáticos	164.160	143.060	142.558	502	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	48.014.138	23.271.037	22.882.473	388.564	
	01		Estudios Básicos	3.078	6.078	6.000	78	
	02		Proyectos	48.011.060	23.264.959	22.876.473	388.486	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	99.600	633.993	633.992	1	
	02		Amortización Deuda Externa	95.000	108.362	108.362	0	
	04		Intereses Deuda Externa	3.600	1.229	1.228	1	
	07		Deuda Flotante	1.000	524.402	524.402	0	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 04 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	14.978.665	8.403.461	7.679.510	723.951	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	26.234	26.234	39.697	-13.463	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	17.557	17.567	59.546	-41.979	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	17.557	17.557	54.480	-36.923	
	99		Otros	0	10	5.066	-5.056	
9			APORTE FISCAL	14.934.874	8.359.660	7.580.267	779.393	
	01		Libre	14.934.874	8.359.660	7.580.267	779.393	
			GASTOS	14.978.665	10.182.877	10.004.664	178.213	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.978.900	2.917.053	2.903.145	13.908	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	783.730	669.399	616.149	53.250	
25			INTEGROS AL FISCO	6.736	6.736	6.337	399	
	01		Impuestos	6.736	6.736	6.337	399	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	66.690	35.780	24.376	11.404	
	04		Mobiliario y Otros	3.078	0	0	0	
	06		Equipos Informáticos	17.442	6.341	0	6.341	
	07		Programas Informáticos	46.170	29.439	24.376	5.063	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	11.141.609	6.552.909	6.454.657	98.252	
	02		Proyectos	11.141.609	6.552.909	6.454.657	98.252	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000	0	1.000	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 05 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	11.750.343	10.662.005	10.037.364	624.641	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	830.875	481.768	221.687	260.081	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	19.182	19.192	109.443	-90.251	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	19.182	19.182	75.082	-55.900	
	99		Otros	0	10	34.361	-34.351	
9			APORTE FISCAL	10.900.286	10.161.045	9.706.234	454.811	
	01		Libre	10.900.286	10.161.045	9.706.234	454.811	
			GASTOS	11.750.343	11.132.443	11.020.944	111.499	
21			GASTOS EN PERSONAL	8.207.658	8.228.795	8.228.800	-5	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.669.150	2.448.596	2.444.811	3.785	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.232	2.432	2.385	47	
	07		A Organismos Internacionales	2.232	2.432	2.385	47	
		005	Observatorio de Seguridad Vial (SEGIB)	2.232	2.432	2.385	47	
25			INTEGROS AL FISCO	132.661	360.671	264.397	96.274	
	01		Impuestos	132.661	132.661	35.397	97.264	
	99		Otros Integros al Fisco	0	228.010	229.000	-990	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	737.642	90.949	80.551	10.398	
	04		Mobiliario y Otros	45.144	144	0	144	
	05		Máquinas y Equipos	465.752	15.752	13.660	2.092	
	06		Equipos Informáticos	102.600	32.898	27.012	5.886	
	07		Programas Informáticos	124.146	42.155	39.879	2.276	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000	0	1.000	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 06 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	862.717.053	867.562.718	858.095.310	9.467.408	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	76.390	76.400	2.420.700	-2.344.300	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	76.390	76.390	37.089	39.301	
	99		Otros	0	10	2.383.611	-2.383.601	
9			APORTE FISCAL	862.640.663	867.382.753	855.674.610	11.708.143	
	01		Libre	862.640.663	867.382.753	855.674.610	11.708.143	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	0	103.565	0	103.565	
	10		Ingresos por Percibir	0	103.565	0	103.565	
			GASTOS	862.717.053	962.449.954	961.968.073	481.881	
21			GASTOS EN PERSONAL	3.643.387	3.469.773	3.454.573	15.200	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	184.033	184.033	175.905	8.128	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	798.895.979	790.370.029	790.037.193	332.836	
	01		Al Sector Privado	798.895.979	790.370.029	790.037.193	332.836	
		511	Subsidios al Transporte Regional	16.473.374	14.833.374	14.817.914	15.460	
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	177.164.312	170.278.362	169.960.986	317.376	
		520	Subsidio Transitorio - Transantiago	221.367.306	221.367.306	221.367.306	0	
		521	Subsidio Transporte Público - Transantiago	233.665.490	233.665.490	233.665.490	0	
		522	Subsidio Especial Adicional - Transantiago	150.225.497	150.225.497	150.225.497	0	
25			INTEGROS AL FISCO	0	8.457.177	8.457.177	0	
	99		Otros Integros al Fisco	0	8.457.177	8.457.177	0	
26			OTROS GASTOS CORRIENTES	0	59.009	59.009	0	
	02		Compensaciones por Daños a Terceros y/o a la Propiedad	0	59.009	59.009	0	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	156.978	123.981	114.492	9.489	
	06		Equipos Informáticos	43.092	32.348	24.019	8.329	
	07		Programas Informáticos	113.886	91.633	90.473	1.160	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	6.668.999	3.005.349	3.003.517	1.832	
	02		Proyectos	6.668.999	3.005.349	3.003.517	1.832	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	53.166.677	63.036.743	62.922.347	114.396	
	01		Al Sector Privado	6.912.701	7.182.767	7.068.371	114.396	
		001	Metro Regional de Valparaíso S.A	2.006.978	2.085.387	2.052.174	33.213	
		002	Trenes Metropolitanos S.A	1.077.504	1.119.600	1.101.769	17.831	
		003	FESUB Concepción S.A	3.828.219	3.977.780	3.914.428	63.352	
	02		Al Gobierno Central	46.253.976	55.853.976	55.853.976	0	
		003	Fondo de Apoyo Regional	46.253.976	55.853.976	55.853.976	0	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	93.743.860	93.743.860	0	
	07		Deuda Flotante	1.000	93.743.860	93.743.860	0	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 07 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	1.143.778	1.035.624	1.010.181	25.443	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.670	2.680	17.892	-15.212	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	2.670	2.670	4.864	-2.194	
	99		Otros	0	10	13.028	-13.018	
9			APORTE FISCAL	1.141.108	1.032.944	992.289	40.655	
	01		Libre	1.141.108	1.032.944	992.289	40.655	
			GASTOS	1.143.778	1.209.141	1.177.398	31.743	
21			GASTOS EN PERSONAL	887.762	844.594	836.911	7.683	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	230.376	184.747	164.713	20.034	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.120	5.120	4.386	734	
	07		A Organismos Internacionales	4.120	5.120	4.386	734	
		003	Comisión Interamericana de Puertos	4.120	5.120	4.386	734	
25			INTEGROS AL FISCO	0	155.010	156.000	-990	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	20.520	18.670	15.388	3.282	
	05		Máquinas y Equipos	1.026	1.026	551	475	
	06		Equipos Informáticos	5.130	5.130	2.701	2.429	
	07		Programas Informáticos	14.364	12.514	12.136	378	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000	0	1.000	

Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2020: Programa 08 (miles de pesos)

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
			INGRESOS	6.593.515	4.681.388	3.341.480	1.339.908	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	89.098	89.108	44.662	44.446	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	8.454	8.454	10.631	-2.177	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	80.644	80.644	34.029	46.615	
	99		Otros	0	10	2	8	
9			APORTE FISCAL	6.504.417	4.592.280	3.296.818	1.295.462	
	01		Libre	6.504.417	4.592.280	3.296.818	1.295.462	
			GASTOS	6.593.515	4.712.724	4.416.916	295.808	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.237.789	2.200.075	2.179.537	20.538	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	811.237	776.651	647.264	129.387	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	55.404	61.851	36.070	25.781	

Subt.	Item	Asig.	Denom.	Presupuesto Inicial	Presupuesto Final	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia	Notas
	05		Máquinas y Equipos	9.234	9.234	8.951	283	
	06		Equipos Informáticos	6.156	12.267	1.054	11.213	
	07		Programas Informáticos	40.014	40.350	26.065	14.285	
31			INICIATIVA S DE INVERSIÓN	3.488.085	1.673.147	1.553.534	119.613	
	01		Estudios Básicos	1.999.427	819.139	766.084	53.055	
	02		Proyectos	1.488.658	854.008	787.450	66.558	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	511	489	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000	511	489	

c) Indicadores Financieros

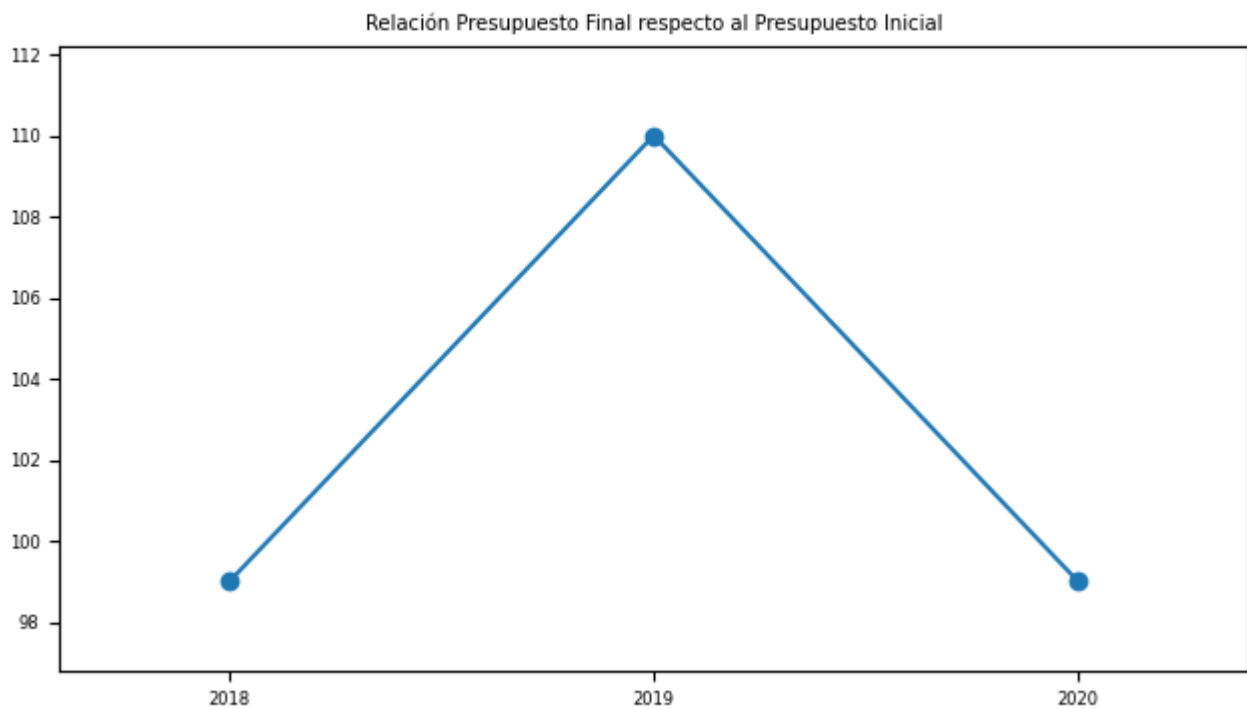
Cuadro 3: Indicadores de Gestión Financiera

Indicador: Relación Presupuesto Final respecto al Presupuesto Inicial

Fórmula: $(\text{Presupuesto Final} / \text{Presupuesto Inicial}) * 100$

Unidad de medida: %

2018	2019	2020
99,35	110,21	99,46

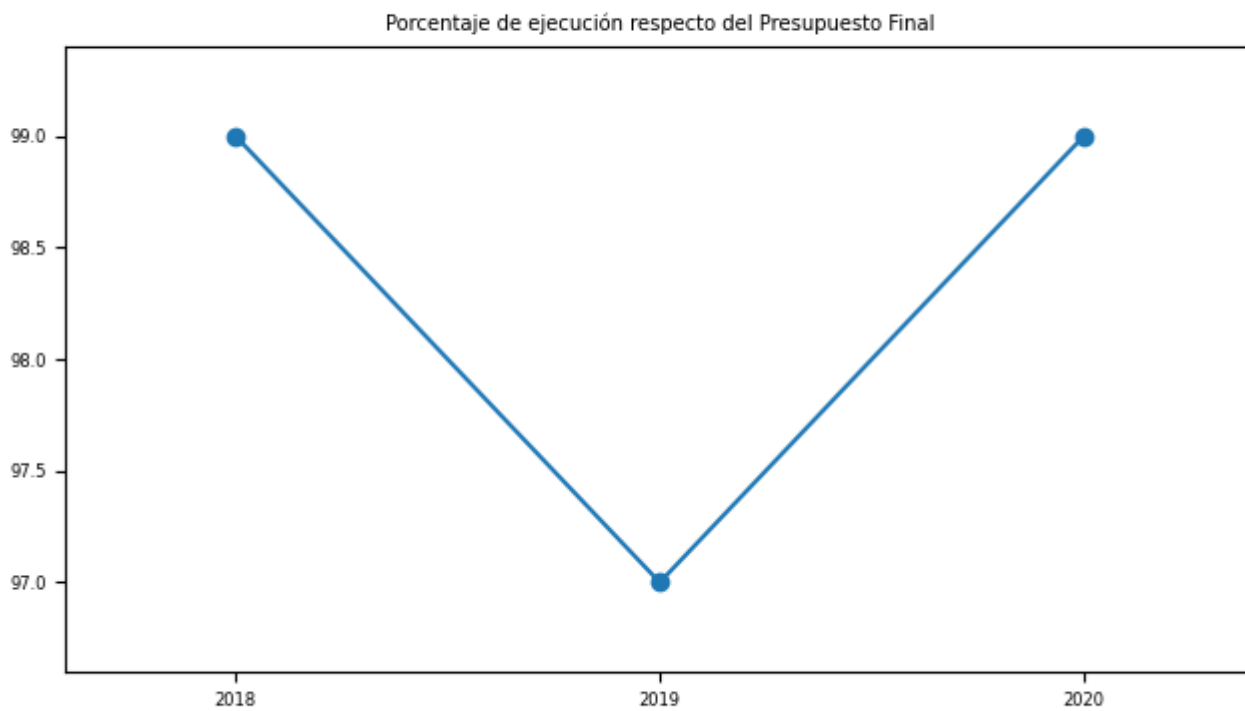


Indicador: Porcentaje de ejecución respecto del Presupuesto Final

Fórmula: $(\text{Gastos devengados} / \text{Presupuesto Final}) * 100$

Unidad de medida: %

2018	2019	2020
99,151	97,4	99,85



d) Cumplimiento Líneas Programáticas o Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos (miles de \$)

Cuadro 4: Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2020 (miles de pesos)

Denom.	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
OPERACIÓN - PERSONAL Y BIENES Y SERVICIOS	46.755.422	55.552.809	55.158.232	
FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN	64.535.766	32.689.529	31.919.863	
SALDO FINAL DE CAJA (Sin EFE) - DEUDA FLOTANTE (Sin EFE) - AMORTIZ. SERVICIO DE LA DEUDA (Sin EFE) - Otros Ingresos	10.600	94.395.733	94.392.244	
SUBSIDIO AL TRANSPORTE REGIONAL - CARGA	16.473.374	14.833.374	14.817.914	
SUBSIDIO A TRANSANTIAGO	605.258.293	605.258.293	605.258.293	
SUBSIDIO FONDO ESPEJO EN REGIONES	236.999.988	236.320.454	235.886.851	
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	138.216.733	63.331.623	63.331.488	

e) Inversiones

Cuadro 5: Comportamiento Presupuestario de las Inversiones año 2020 (miles de \$)

Proyectos / Categorías	Presupuesto Final	Ejecución	Saldo No Ejecutado	Notas
P03-ANÁLISIS DE CONCESIONES EN FASE DE EXPLOTACION EN INFRAESTRUCTURA DE T.P. RM-30479996-0		6.000		
P03-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA T.P. 2012-2015 (MTT)-30123701-0		226.445		
P03-MEJORAMIENTO EJE VIAL MATTÁ (QUILICURA)-30304873-0		1.335.593		
P03-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO RM-30376676-0		357.880		
P03-CONSERVACION EJE MOVILIDAD INDEPENDENCIA-30413094-0		15.796.523		
P03-CONSERVACION DE PUNTOS DE PARADA, CENEFAS Y PANELES DEL STP-30424982-0		266.789		
P03-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA TRANSANTIAGO-30470040-0		4.893.238		
P03-CONSTRUCCION EJE MOVILIDAD PAJARITO INTERMEDIO COMUNA MAIPU-30375924-0		0		
P03-CONSTRUCCION EJE MOVILIDAD VICUÑA MACKENNA EXTENSION PUENTE ALTO-30376492-0		0		
P03-AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE CAMARAS DE FISCALIZACION VIAS PRIORITARIAS DEL GRAN SANTIAGO -40017179-0		0		
P04-AMPLIACION SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO REGION DE VALPARAISO III-30339723-0		330.265		
P04-NORMALIZACION DE SEMAFOROS CIUDAD DE PUERTO MONTT-30343529-0		124.652		
P04-CONSERVACION SISTEMA DE CONTROL REGION DEL MAULE-30361822-0		113.479		
P04-CONSERVACION SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO BIO BIO II ETAPA-30376627-0		347.717		
P04-CONSERVACION SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO RM II ETAPA-30378674-0		3.768.271		
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO REGION DE LOS LAGOS ETAPA II-30486982-0		359.533		
P04-CONSERVACION III ETAPA PARA LA MANTENCION Y OPERACIÓN DEL SISTEMA Y CENTRO DE CONTROL DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA-40000272-0		384.635		
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRNASITO REGION DE OHIGGINS II ETAPA-40002120-0		474.668		
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO DE LA REGION DE LA ARAUCANÍA ETAPA II-40003801-0		0		

Proyectos / Categorías	Presupuesto Final	Ejecución	Saldo No Ejecutado	Notas
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO DE LA REGION DE VALPARAISO III-40004164-0		252.891		
P04-CONSERVACION SCAT III ETAPA, COQUIMBO-40007039-0		298.542		
P04-CONSERVACION SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO RM III ETAPA-40022432-0		0		
P04-CONSTRUCCION RED DE SEMAFOROS Y SINCRONISMOS CIUDAD DE PUNTA ARENAS-40005912-0		0		
P04-CONSTRUCCION CENTRO DE CONTROL INTEGRADO Y SISTEMA SCAT PUNTA ARENAS-40005914-0		0		
P04-CONSERVACION SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO REGION DE LOS RIOS-40017232-0		0		
P04-NORMALIZACION E INTEGRACION DE SEMAFOROS SCAT RANCAGUA VI ETAPA SANTA CRUZ-30436223-0		0		
P04-NORMALIZACION E INTEGRACION DE SEMAFOROS SCAT RANCAGUA V ETAPA-30436222-0		0		
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO ÑUBLE Y BIOBIO III ETAPA-40014832-0		0		
P04-CONSERVACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRANSITO REGION DEL ÑUBLE II ETAPA-40022364-0		0		
P04-NORMALIZACION E INTEGRACION DE SEMAFOROS COQUIMBO - LA SERENA-30136162-0		0		
P04-CONSTRUCCION DE SEMAFOROS EN INTERSECCIONES CRITICAS DE LA RED VIAL DEL GRAN SANTIAGO-40013010-0		0		
P04-NORMALIZACION RED SEMAFORICA PUERTO VARAS - ALERCE P. DE LLANQUIHUE-30436172-0		0		
P04-HABILITACION SISTEMA DE MONITOREO DE TRAFICO UOCT ÑUBLE CHILLAN-30291125-0		0		
P04-AMPLIACION SISTEMA DE CONTROL REGION VALPARISO CONEXIÓN SAN FELIPE-40025164-0		0		
P04-NORMALIZACION Y CENTRALIZACION DE SEMAFOROS SAN PEDRO DE LA PAZ-30291022-0		0		
P04-HABILITACION DE SISTEMA DE REGISTRO ENERGETICO DE SEMAFOROS EN OSORNO Y P. MONTT-40017345-0		0		
P04-REPOSICION INFRAESTRUCTURA SEMAFORICA ANTOFAGASTA-40026420-0		0		
P06-NORMALIZACION SEMAFOROS RED CENTRO CIUDAD OSORNO-30107499-0		370.035		
P06-CONSERVACION VIAS DE TRANSPORTE PUBLICO EN CONCEPCION-30378427-0		236.866		
P06-CONSERVACION PUNTOS CONGESTIONADOS DE REGIONDE OHIGGINS-30398225-0		4.234		
P06-CONSERVACION PARADEROS URBANOS, VILLARICA AÑO 2016-30475439-0		8.307		
P06-CONSERVACION VIAS TRANSPORTE PUBLICO EN TALCAHUANO-30477286-0		14.293		

Proyectos / Categorías	Presupuesto Final	Ejecución	Saldo No Ejecutado	Notas
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO REGION DE ANTOFAGASTA-30482524-0		310.222		
P06-CONSERVACION MEDIDAS DE RAPIDA EJECUCION EN LA COMUNA DE CALERA DE TANGO-30484787-0		81.629		
P06-CONSERVACION MEDIDAS DE RAPIDA EJECUCION EN LA COMUNA DE PADRE HURTADO-30484792-0		97.001		
P06-CONSERVACION SEÑALETICA, DEMARCACION Y SEGURIDAD VIAL EN C. DE LA REGION DE ARICA Y PARINACOTA-30485085-0		3.158		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO REGION DE LA ARAUCANIA-40006453-0		270.300		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO REGION DE ÑUBLE-40008637-0		203.946		
P06-CONSERVACION PARADEROS REGION TARAPACA-40008663-0		197.405		
P06-CONSERVACION PARADEROS REGION DEL MAULE-40008693-0		390.303		
P06-CONSERVACION VIAL INTERSECCION EJES BUERAS - HAVERBECK, COMUNA VALDIVIA-40009480-0		206.137		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO, COMUNA SAN PEDRO DE LA PAZ-40009498-0		49.912		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO, COMUNA DE CHIHUAYANTE-40015023-0		319.000		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO, REGION DE VALPARAISO-40019639-0		70.000		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO, REGION DE ATACAMA-40019642-0		100.762		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PUBLICO, REGION DE MAGALLANES-40019643-0		70.000		
P06-CONSERVACION INFRAESTRUCTURA MENOR PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO REGIÓN DE LOS RÍOS-40024288-0		0		
P08-ACTUALIZACION DEL PLAN DE TRANSPORTE DEL GRAN CONCEPCION-30082505-0		60.000		
P08-ACTUALIZACION PLAN DE TRANSPORTE CURICO Y DESARROLLO DE ANTEPROYECTO-30092179-0		42.177		
P08-ACTUALIZACIÓN PLAN DE TRANSPORTE URBANO CONURBACIÓN MACHALÍ - RANCAGUA-30374672-0		167.597		
P08-ACTUALIZACION PLAN DE TRANSPORTE URBANO TALCA Y MAULE-30419785-0		63.000		
P08-ACTUALIZACION ENCUESTA ORIGEN DESTINO LOS ANGELES-30423064-0		29.500		
P08-ACTUALIZACION ENCUESTA ORIGEN DESTINO CHILLAN Y CHILLAN VIEJO-30429472-0		29.500		

Proyectos / Categorías	Presupuesto Final	Ejecución	Saldo No Ejecutado	Notas
P08-ACTUALIZACION PLAN DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LINARES-30435025-0		39.000		
P08-ANALISIS RED VIAL VIÑA DEL MAR-30446427-0		22.950		
P08-ACTUALIZACION PLAN DE TRANSPORTE URBANO DE COYHAIQUE-30471738-0		0		
P08-ANALISIS PLAN CONECTIVIDAD COMUNA DE SAN FERNANDO-40002818-0		40.000		
P08-ANALISIS PLAN MOVILIDAD PEATONAL CIUDAD DE CORRAL-40007709-0		42.000		
P08-ANALISIS ACTUALIZACION CONEXIONES VIALES SECTOR SUR PONIENTE DE SANTIAGO-40007731-0		21.089		
P08-ANALISIS RED VIAL SECTOR CENTRO ORIENTE DE SANTIAGO-40009648-0		154.000		
P08-ANALISIS DE PUNTOS CONGESTIONADOS EN LAS COMUNAS DE AYSEN Y COYHAIQUE-40009656-0		0		
P08-ACTUALIZACION PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO SAN ANTONIO-40012125-0		30.272		
P08-ACTUALIZACION PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO DE PUNTA ARENAS ETAPA II-40018451-0		0		
P08-ANALISIS CONECTIVIDAD VIAL COMUNAS DE PADRE HURTADO, PEÑAFLORES Y CALERA DE TANGO-40015557-0		25.000		
P08-MEJORAMIENTO INTERCONEXION VIAL, FRUTILLAR ALTO Y BAJO-30077932-0		19.500		
P08-MEJORAMIENTO GESTION DE TRANSITO, LOS ANDES-30086120-0		0		
P08-AMPLIACION Y CONEXIÓN AV. DIAGONAL DOÑIHUE - AV. LAS TORRES, RANCAGUA-30104341-0		136.850		
P08-MEJORAMIENTO GESTION DE TRANSITO COPIAPO-30135077-0		19.800		
P08-MEJORAMIENTO EDMUNDO ELUCHANS Y SUS PROYECCIONES, VIÑA DEL MAR CONCON-30465735-0		77.000		
P08-MEJORAMIENTO SISTEMA LINDEROS - AZOLAS Y CONEXIÓN AL CENTRO DE ARICA-30471433-0		20.900		
P08-MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE PUBLICO TEMUCO - PADRE DE LAS CASAS-40018462-0		30.000		
P08-CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO CONEXIONES VIALES ORIENTE, CALAMA-40000646-0		67.500		
P08-MEJORAMIENTO DE LOS EJES LA TIRANA Y CERRO GRACIB EN LA CIUDAD DE IQUIQUE-40005074-0		40.000		
P08-MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO, ARICA-40006014-0		46.000		
P08-CONSTRUCCION PUENTE ARTIFICIO - LA CALERA-40007740-0		55.200		
P08-MEJORAMIENTO PLAN INTEGRAL ACCESIBILIDAD SECTOR CENTRO LA SERENA-40009909-0		67.200		

Proyectos / Categorías	Presupuesto Final	Ejecución	Saldo No Ejecutado	Notas
P08-MEJORAMIENTO INTERCONEXION ZONAS ALTAS VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR-40012533-0		57.500		
P08-CONSTRUCCION DE UN SISTEMA TELEFERICO EN LOS CERROS DE TALCAHUANO-40004128-0		0		
P08-MEJORAMIENTO DSISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO CENTRO ALERCE, PUERTO MONTT-40014850-0		50.000		
P08-MEJORAMIENTO CIRCUNVALACION CENTRO, CIUDAD DE ANCUD-40014851-0		50.000		
P08-MEJORAMIENTO CONECTIVIDAD TRANSVERSAL ORIENTE PONIENTE COQUIMBO-40015585-0		50.000		
P08-ACTUALIZACIÓN PLANES MAESTROS DE CICLORUTAS CURICÓ Y LINARES-40010943-0		0		
P08-ACTUALIZACIÓN DIAGNOSTICO DE SISTEMAS TRANSPORTE URBANO OVALLE-40015582-0		0		
P08-DIAGNOSTICO DE SISTEMAS TRANSPORTE URBANO SECTOR GRAN QUILLOTA-40015584-0		0		
P08-ACTUALIZACIÓN ENCUESTA ORIGEN-DESTINO COQUIMBO LA SERENA-40015563-0		0		
P08-ACTUALIZACIÓN PLAN DE TRANSPORTE URBANO CIUDAD DE VALDIVIA ETAPA III-40019293-0		0		
P08-ACTUALIZACIÓN DEL DIAGNOSTICO STU DE LA CIUDAD DE ARICA-40015545-0		0		
P08-CONSTRUCCIÓN ESTACIÓN INTERMODAL RM-40015537-0		0		
P08-MEJORAMIENTO CONECTIVIDAD ORIENTE-PONIENTE SAN FERNANDO-40019992-0		0		
P08-MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD SUR CURICÓ-40009908-0		0		
P08-MEJORAMIENTO AMPLIACIÓN DIAGONAL SUR Y PAR VIAL COPIAPÓ - 21 DE MAYO ANTOFAGASTA-40015583-0		0		
P08-MEJORAMIENTO GESTIÓN DE TRÁNSITO VIÑA DEL MAR Y HABILITACIÓN SUBIDA MIRAFLORES-40015587-0		0		

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2017-2020

Cuadro 6: RESULTADO GLOBAL AÑO 2020: 99,8%

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

Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos

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

Variables	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (número)	2,81	2,81	2,85	2,48	2,86	100,0%
N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t	1.485	1.508	1.617	1.484	1.672	
Parque vehicular en el año t)*10.000	5.289.748	5.363.850	5.671.394	5.989.558	5.841.243	

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

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

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

VARIABLES	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (%)	98,5%	99,4%	97,8%	99,2%	98,4%	100,0%
N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t	7.369	7.654	7.336	3.412	7.400	
N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados en el año t	7.484	7.703	7.499	3.440	7.519	

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

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

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

VARIABLES	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (%)	92,4%	94,7%	95,8%	93,5%	94,5%	98,9%
Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t	20.524	17.478	15.338	14.563	25.349	
Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados en el año t	22.212	18.465	16.017	15.576	26.825	

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

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

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

VARIABLES	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (%)	95,0%	99,0%	99,0%	98,0%	98,0%	100,0%
Número de requerimientos ciudadanos respondidas dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento en el año t	20.167	24.573	32.880	31.305	41.691	
Número de requerimientos ciudadanos recibidos en el año t	21.252	24.773	33.303	31.785	42.542	

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

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

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

VARIABLES	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (%)	83,08%	82,88%	0,0%	87,23%	83,95%	100,0%
Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación en año t	56.357.233	54.935.457	0	38.410.587	53.056.667	
Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t	67.837.149	66.283.276	0	44.031.478	63.203.657	

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

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

Variables	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (número)	103,0	99,0	0,0	79,0	101,0	100,0%
Segundos promedio ponderado de viaje de las personas en ejes viales de Santiago en periodo t	219	217	0	172	226	
Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1	212	219	0	219	223	

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

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

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

Variables	2017	2018	2019	2020	Meta 2020	% de Logro 2020
Valor efectivo (%)	95,36%	95,22%	0,0%	96,89%	95,84%	100,0%
Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la frecuencia según lo establecido en el Programa de Operación en año t	22.331.975	22.036.948	0	14.554.425	20.994.838	
Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t	23.418.844	23.142.651	0	15.021.657	21.905.065	

Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2018 - 2022

Año	Iniciativa	Estado de Avance
2020	Biotren	En Proceso
2020	Extensión Merval a La Calera	En Proceso
2020	Programa: "renueva tu flota con eléctricos"	En Proceso
2020	Ferrocarriles Región de La Araucanía	En Proceso
2020	Ferrocarriles Región del Maule	En Proceso
2020	Inauguración Rancagua Express	En Proceso
2020	Metrotren a Batuco	En Proceso
2020	PdL: Plataformas (Boletín N° 11934-15)	En Proceso
2020	Incorporar 100 buses eléctricos al Transantiago	Terminado
2020	Licitación de 47% del sistema de Transantiago	En Proceso
2020	Licitación de nuevos servicios complementarios Transantiago	En Proceso
2020	Metro, extensión de línea 2 hasta Hospital El Pino	En Proceso
2020	Metro, extensión de línea 3 hasta Quilicura	En Proceso
2020	Metro, extensión de línea 4 a Bajos de Mena	En Proceso
2020	Metro, línea 0 (conexión con bicicletas)	En Proceso
2020	Metro, línea 3	Terminado
2020	Metro, línea 7 (Renca - Vitacura)	En Proceso
2020	Metro, línea 8 (Los Leones - La Florida)	En Proceso
2020	Metro, línea 9 (Santa Rosa)	En Proceso
2020	Metrotren a Melipilla	En Proceso

Anexo 6A: Informe Programas / Instituciones Evaluadas (2019-2020)

Cuadro 8: Programas e Instituciones Evaluadas (2019-2020)

Tipo de la evaluación	Programa/ Institución	Año	Estado	Monto	Link de descarga	Evaluación Dipres (SI/ NO)
EPG	Subsidio Nacional al Transporte Público	2020	Terminado	None	https://www.dipres.gob.cl/597/articles-205711_informe_final.pdf	si

Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas

No aplica

Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2020

Informe de cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión año 2020

Ministerio	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	Partida Presupuestaria	19
Servicio	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES	Capitulo Presupuestario	1
Dotación	837		

Objetivos de Gestión

Objetivos de Gestión	N° Indicadores comprometidos	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida
1.- Gestión Eficaz	6	45	45,0
2.- Eficiencia Institucional	3	20	20,0
3.- Calidad de Servicio	5	35	30,0
Total	14	100	95,0

Detalle Compromisos

N°	Indicador	Compromiso / Meta	Efectivo	Cumplimiento	Ponderación comprometida	Ponderación obtenida
Objetivo 1: Gestión Eficaz					45%	45,0%
1	Cobertura de Fiscalización en el año t	Medir	7.41 % (108046.00 / 1458908.00)*100	Cumple	5	5,0
2	Porcentaje de unidades / entidades fiscalizadas con hallazgos resueltos en año t	Medir	14.29 % (1.00 / 7.00)*100	Cumple	5	5,0
3	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t.	1,49 %	0.97 % (8.00 / 828.75)*100	153.61 %	5	5,0

N°	Indicador	Compromiso / Meta	Efectivo	Cumplimiento	Ponderación Comprometida	Ponderación obtenida
4	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	98,4 %	99.20 % (3412.0 / 3440.0)*100	100.81 %	10	10,0
5	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	94,5 %	93.50 % (14563.0 / 15576.0)*100	98.94 %	10	10,0
6	Porcentaje de medidas para la igualdad de género en el año t implementadas de las seleccionadas del Programa de Trabajo anual en el año t	100 %	100.00 % (5 / 5)*100	100.00 %	10	10,0
Objetivo 2: Eficiencia Institucional					20%	20,0%
7	Porcentaje de ejecución de Gasto de subtítulos 22 y 29 en el año t, respecto del Presupuesto inicial de Gasto de subtítulos 22 y 29 año t	Medir	90.66 % (12575125.00 / 13870594.00)*100	Cumple	5	5,0
8	Porcentaje de ejecución presupuestaria en el mes de diciembre del año t respecto a la ejecución del gasto total del año t	22,00 %	15.81 % (17405767.700 / 1100764877.00)*100	139.15 %	5	5,0
9	Índice de eficiencia energética.	Medir	144.52 kWh/m2 1633534.41 / 11303.00	Cumple	10	10,0
Objetivo 3: Calidad de los Servicios					35%	30,0%
10	Porcentaje de reclamos respondidos respecto de los reclamos recibidos al año t	Medir	90.17 % (34391.00 / 38140.00)*100	Cumple	10	10,0
11	Porcentaje de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento respecto al total de requerimientos ciudadanos recibidas en el año t	98 %	98.00 % (31305 / 31785)*100	100.00 %	10	10,0
12	Porcentaje de trámites digitalizados al año t respecto del total de trámites identificados en el Registro Nacional de Trámites vigente en el año t	36,03 %	27.27 % (36.00 / 132.00)*100	0.00 %	5	None
13	Tiempo promedio de trámites finalizados	Medir	15.17 días 361252.00 / 23821.00	Cumple	5	5,0
14	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	Medir	17.31 % (398.00 / 2299.00)*100	Cumple	5	5,0
Porcentaje de Cumplimiento Global					95,0%	
Porcentaje de incremento por desempeño institucional					7,6% (100% del Bono)	

Para Trámites digitalizados al año no fue posible verificar la digitalización de 9 de 132 trámites del RNT al 31 de diciembre del 2020, debido a que no se compartió acceso a la cuenta analytics@digital.gob.cl, antes del 31 de diciembre de 2020.

Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2018 -2020

Cuadro 11

Año	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
2020	31	26,58	4,19	99,22	828.493.241,0

Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género 2020

Medidas

Medidas	Resultados 2020
i. Diagnóstico institucional de género.	
ii. Planificación institucional incorporando perspectiva de género.	NO APLICA
iii. Política institucional de gestión de personas con perspectiva de género.	<p>Diagnóstico para la formulación de una política Institucional de Gestión de Personas con perspectiva de género. Este diagnóstico permitió identificar cómo se organiza la Subsecretaría de Transportes en relación a distintos ejes centrales de la gestión de personas, reconociendo brechas de género e identificando programas altamente masculinizados . La Subsecretaría durante el período contó con una dotación de 1.658 (planta, contrata y honorarios), de los cuales el 60% son hombres y 40% de mujeres. El programa que arroja el mayor porcentaje de masculinización es fiscalización y control con un 82% de colaboradores. Análisis de Política institucional de gestión de personas con perspectiva de género. Del análisis del documento borrador de la “Propuesta de Política de Gestión de Personas”, este contiene aspectos que consideran la perspectiva de género, sin embargo, para que en el documento se declare explícitamente que incorpora la perspectiva de género, debe identificar cómo se abordaran las brechas existentes entre funcionarios y funcionarias, y cómo se garantizará la igualdad de oportunidades durante el desarrollo del ciclo de vida laboral en la Subsecretaría de Transportes. Por lo tanto, es necesario volver a revisar esta propuesta considerando el Diagnóstico Institucional de Género en la Subsecretaría de Transportes, los ámbitos de (i) Gestión de Personas, (ii) Ambiente de Trabajo e (iii) Infraestructura, poniendo atención a cada una de sus variables de análisis y si en estas se reproducen estereotipos, si se encuentran desigualdades que limitan que la mujer acceda a ciertos beneficios, que ocupe puestos de mayor jerarquía y/o poder de decisión.</p>
iv. Protocolos y/o procedimientos en caso de maltrato, acoso sexual y/o laboral con perspectiva de género.	NO APLICA
v. Capacitación a funcionarias/os del servicio en materia de género nivel básico.	<p>Inducción Género y Transporte. Durante el 2020 y respondiendo a los lineamientos de la Política de Género en Transporte, se realiza una inducción dirigida a todo el personal Subtrans con el objeto de nivelar, sensibilizar y transversalizar el enfoque de género en el servicio, particularmente para quienes ingresan a la institución, en esta actividad participaron 26 personas.</p>
vi. Capacitación a funcionarias/os del servicio en materia de género nivel avanzado (aplicado al quehacer del servicio).	NO APLICA

Medidas	Resultados 2020
vii. Comunicaciones y difusión interna y externa con perspectiva de género.	NO APLICA
viii. Políticas y programas públicos elaborados por el servicio: perspectiva de género en el diseño, implementación, seguimiento y/o evaluación de uno o más programas públicos.	NO APLICA
ix. Legislación/normativa con perspectiva de género.	<p>Análisis del proyecto que modifica la Ley 18.290 de Tránsito. Con el objeto de contribuir a la erradicación de la violencia de género, es que se realizó un análisis al proyecto de Ley N°18.290, que consagra como causal de inhabilidad moral para la obtención de licencia de conducir profesional, el contar con antecedentes penales por delitos de connotación sexual. Las acciones realizadas para comprender la problemática abarcaron reuniones internas en conjunto con la División Legal y la División de Normas. Algunas de la conclusión apuntaron a la “idoneidad Moral” requisito presente en la normativa vigente y causal inhabilitante, para la obtención de una licencia, además de reforzar acciones de la Subsecretaría de Transportes como el registro de conducción profesional.</p>
x. Estudios, datos y estadísticas con información desagregada por sexo.	<p>Reportes Estadísticos de Género Se desarrollaron 3 reportes estadísticos 1. Porcentajes de mujeres conductoras y acompañantes de transporte escolar, a diciembre del 2020 las personas que existían, eran 46.088 en el sector, de ese número 63,6% en labores de conducción y un 36,4% en el rol de acompañante. A nivel nacional el 27,5% son conductoras y el 86,9% acompañantes. 2. Mujeres y hombre en labores de conducción en el Sistema de Transporte Público Metropolitano. En el año 2020 la empleabilidad femenina en labores de conducción alcanza el 4,9%, disminuyendo cerca de 2 puntos en relación al año anterior. Se piensa que la pandemia de COVID-19 y las labores de cuidado impulsaron esta baja en el sector. 3. Análisis con enfoque de género en las denuncias ciudadanas, durante al año 2020 se recibieron 1.380 requerimientos, de esos el 93% responde a denuncias, de las cuales el 45% son realizadas por mujeres. El 81,9% realiza denuncias vía web, siendo las mujeres del grupo etario más jóvenes quienes ocupan mayormente esa herramienta de comunicación. Otro dato relevante, responde al tipo de denuncias, donde las mujeres se agrupan en calidad de servicio y cumplimientos de normas de tránsito, en cambio los varones consultan por pérdida de documentos o reemisión del mismo.</p>

Iniciativas

Iniciativa	Resultado
------------	-----------

Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2018-2022

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
10937-15	Moderniza legislación sobre transporte remunerado pasajeros	Modernización Legislativa en Sector Transportes	2016-10-25	Primer trámite constitucional / C.Diputados	Usuarios/as de Transporte remunerado pasajeros
9252-15	Crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito (CATI) y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290.	Seguridad de Tránsito	2014-01-28	Segundo Trámite Constitucional / Senado	Todos/as los usuarios del sector transportes
11640-15	Modifica la Ley de Tránsito, en lo relativo a la velocidad máxima de circulación en zonas urbanas.	Seguridad de Tránsito	2018-03-14	Ley N° 21.103 (Diario Oficial del 04/08/2018)	Todos/as los usuarios del sector transportes
10800-15	Modifica el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la licencia profesional	Mejoras en la Licencia Profesional	2016-07-15	Ley N° 21.114 (Diario Oficial del 04/10/2018)	Usuarios/as Conductores de Transporte remunerado pasajeros
10645-15	Modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados.	Seguridad de Tránsito / Regularizar uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados	2016-05-04	Ley N° 21.147 (Diario Oficial del 01/03/2019)	Todos/as los usuarios del sector transportes
10495-15	Modifica la Ley de Tránsito con el objeto de tipificar como falta grave la conducción por el costado izquierdo de la calzada de manera constante en carreteras de dos o más pistas.	Seguridad de Tránsito	2016-01-06	Segundo trámite constitucional / C.Diputados	Todos/as los usuarios del sector transportes

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
9656-15	Modifica el art. 2 del Decreto de Ley N° 3059 de 1979 para autorizar el cabotaje de pasajeros de cruceros de bandera extranjera en los casos que señala	Autorizar el cabotaje para pasajeros de cruceros	2014-10-15	Ley N° 21.138 (Diario Oficial del 26/02/2019)	Todos/as los usuarios pasajeros del sector portuario
7425-15	Modifica la ley N° 18.290, con el objeto de Restringe la entrega de licencias clase C.	Seguridad de Tránsito / Restringe la entrega de licencias clase C	2011-01-11	Segundo trámite constitucional / Senado	Todos/as los usuarios conductor que requiere Licencia Clase C
11934-15	Regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten	Modernización Regulatoria y Legislativa en Sector Transportes	2018-07-20	Segundo trámite constitucional / Senado	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
12058-08	Proyecto de ley sobre eficiencia energética (MINISTERIO DE ENERGÍA)	Incorporación y regularización de eficiencia energética para vehículos livianos, medianos y pesados.	2018-09-03	Ley 21.305 (Diario Oficial del 13/02/2021)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
11612-10	Acuerdo entre la República de Chile y la República de Perú sobre Reconocimiento Recíproco y Canje de Licencias de Conducir (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES)	Canje de Licencia de Conducir entre Chile y Perú	2018-03-05	D.S N° 229 (Diario Oficial del 19/12/2018)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte de Chile y Perú

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
8330-15	Modifica Ley de Fomento a la Marina Mercante, (Decreto Ley N° 3.059 de 1979) y ley sobre Impuesto a la Renta (Decreto Ley N°824 de 1974), permitiendo que naves mercantes chilenas y extranjeras, puedan realizar cabotaje	Autorizar el cabotaje para naves mercantiles chilenas y extranjeras	2012-06-05	Primer trámite constitucional / C.Diputados	Todos/as los usuarios de naves mercantiles del sector portuario Chile
10109-15	Proyecto de ley iniciado en moción que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para agravar las penas y sanciones cuando la infracción se cometiere conduciendo a exceso de velocidad.	Seguridad de Tránsito	2015-06-09	Comisión Mixta por rechazo de modificaciones (Senado)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
11787-22	Modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para eximir a los vehículos de los Cuerpos de Bomberos y otros vehículos de emergencia del cumplimiento de las condiciones técnicas que indica.	Eximir a los vehículos de los Cuerpos de Bomberos y otros vehículos de emergencia del cumplimiento de las condiciones técnicas.	2018-06-06	Ley N° 21.137 (Diario Oficial del 06/02/2019)	Cuerpos de Bomberos y otras instituciones que usan vehículos de emergencia.
12065-15	Proyecto de ley que sanciona carreras clandestinas	Seguridad de Tránsito	2018-09-05	Comisión Mixta por rechazo de modificaciones (Senado)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
12139-15	Proyecto de Ley para precisar las autorizaciones requeridas para transportar desechos.	Precisar la autorizaciones para transportar desechos (carga)	2018-10-03	Ley N° 21.161 (Diario Oficial del 30/05/2019)	Transporte de Carga / Desechos

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
12097-15	Modifica disposiciones sobre subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros. (Perímetro de Exclusión)	Modifica disposiciones sobre subsidio nacional al transporte público remunerado de pasajeros, que incluye los Perímetro de Exclusión	2018-09-12	Ley N° 21.189 (Diario Oficial del 13/12/2019)	Todos/as los usuarios del sector transportes subsidiables
13125-15	Proyecto de ley sobre el Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera.	Regularizar Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera	2019-12-17	Primer trámite constitucional / Senado	Sector Transporte de Carga por Carretera Nacional
12066-15	Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, aumentando la sanción por el uso de celulares o de pantallas de televisión durante la conducción de un vehículo motorizado. (No chat)	Seguridad de Tránsito	2018-09-04	Ley N° 21.377 (Diario Oficial del 12/10/2021)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
13705-15	Modifica ley N°20.958, que establece un sistema de aportes al espacio público, en lo que respecta a la entrada en vigencia de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local	Modernización Regulación y Legislativa en Sector Transportes y de Movilidad local	2020-08-11	Ley N° 21.284 (Diario Oficial del 12/11/2020)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte y Movilidad Urbana (Inmobiliarias)
12743-15	Proyecto de ley que prorroga la vigencia de la ley N° 20.867 - Congelamiento de Parque de Taxis	Regularización del Congelamiento del Parque de Taxis	2019-07-03	Ley N° 21.286 (Diario Oficial del 17/11/2020)	Sector de Transportes de Taxis
14117-05	Establece un nuevo Bono Clase Media y un préstamo solidario para la protección de los ingresos de la clase media. (MINISTERIO DE HACIENDA)	Entrega de Bono Clase Media para el sector Transportes	2021-03-23	Ley N° 21.323 (Diario Oficial del 06/04/2021)	Sector de Transportes de Pasajeros Remunerados y Transporte Escolar.

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
10629-12	Proyecto de Ley que modifica la ley N°19.300 de Medio Ambiente, para someter el transporte, recepción, acopio y embarque de minerales al sistema de evaluación de impacto ambiental, y establece normas para el desarrollo de dichas actividades (MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE)	Regularizar Transporte de carga peligrosas	2016-04-25	Segundo trámite constitucional / Senado	Sector de Transporte de carga peligrosas
10464-15	Proyecto de Ley Miscelánea del sector Transportes	Seguridad de Transportes / Regularización	2015-12-22	Primer trámite constitucional / Senado	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
13473-15	Proyecto de Ley sobre ordenamiento de las licencias de conductores profesionales (Registro de Conductores)	Seguridad de Transportes / Licencias de Conductores	2020-05-05	Primer trámite constitucional / Senado	Todos/as los usuarios/as conductores del sector Transporte que poseen Licencias de Conductores
13499-15	Modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para disponer que los funcionarios de la salud tengan libre acceso al transporte público de pasajeros, durante el estado de excepción constitucional de catástrofe por pandemia de Covid-19	Disponer que los funcionarios de la salud tengan libre acceso al transporte público de pasajeros, durante el estado de excepción constitucional de catástrofe por pandemia de Covid-19	2020-04-14	Primer trámite constitucional / C.Diputados	Funcionarios de la Salud

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
13975-15	Ampliar la pena a accidentes a ciclistas moción que modifica el DFL 1 ley de tránsito para establecer sanciones y penas a quien en vehículo motorizado dañare a un ciclista.	Seguridad de Transportes / Ciclistas / Sanciones	2020-12-22	Segundo trámite constitucional / Senado	Usuarios Ciclistas / Transito
13732-15	Proyecto de Ley que suspende la inscripción de vehículos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares	Suspender la inscripción de vehículos en el RENASTRE	2020-08-20	Primer trámite constitucional / Senado	Sector de Transporte Escolar
12467-15	Proyecto de Ley que sanciona los daños en los medios de transporte público de pasajeros y en la infraestructura asociada a dicha actividad.	Seguridad en Transportes e Infraestructura Vial	2019-03-13	Comisión Mixta por rechazo de modificaciones (Senado)	Sector Transportes y de Infraestructura Vial
13948-10	Aprueba el Acuerdo entre la República de Chile y la República de Colombia sobre reconocimiento recíproco de licencias de conducir, suscrito en Santiago, República de Chile, el 21 de marzo de 2019 (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES)	Canje de Licencia de Conducir entre Chile y Colombia	2020-12-11	D.S N° 114 (Diario Oficial del 14/12/2021)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte de Chile y Colombia

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
13949-10	Aprueba el Acuerdo entre la República de Chile y la República del Ecuador sobre reconocimiento recíproco y canje de licencias de conducir, suscrito en Santiago, República de Chile, el 6 de junio de 2019 (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES)	Canje de Licencia de Conducir entre Chile y Ecuador	2020-12-11	D.S N° 113 (Diario Oficial del 14/12/2021)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte de Chile y Ecuador
14245-15	Modifica la ley N°18.290, de Tránsito, a fin de disponer la utilización de una plataforma digital única para la prestación de servicios de transporte de pasajeros a través de taxis, en las condiciones que indica.	Modernización y Regularización Legislativa en Sector Transportes	2021-05-07	Primer trámite constitucional / C.Diputados	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte
13885-06	Modifica la ley N°18.695, orgánica constitucional de Municipalidades, en materia de cierre o instalación de medidas de control de acceso en calles, pasajes o conjuntos habitacionales, por motivos de seguridad	Seguridad Ciudadana / Regularizar	2020-11-11	Trámite de aprobación presidencial / C. Diputados	Todos/as los usuarios/as que cumplen los requisitos en cuanto al sector de su vivienda

Boletín:	Descripción	Objetivo	Fecha de ingreso:	Estado de tramitación:	Beneficiarios directos:
9686-09	Proyecto de Ley que modifica normas de seguridad para la instalación de toda clase de dispositivos de publicidad en caminos públicos, sus fajas adyacentes y áreas circundantes.	Seguridad Vial / Infraestructura	2014-11-03	Comisión Mixta por rechazo de modificaciones (Senado)	Todos/as los usuarios/as del sector Transportes / Vialidad
14532-15	Modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo	Fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo	2021-08-17	Primer trámite constitucional / C.Diputados	Sector de Transportes Portuario (Cabotaje)
14628-15	PL Modifica el D.F.L N° 1, de 2007, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, con el objeto de eliminar el requisito de escolaridad básica para obtener licencia de conducir no profesional Clase B.	Seguridad de Tránsito / Licencia de Conducir	2021-10-05	Primer trámite constitucional / Senado	Todos/as los usuarios/as conductores del sector Transportes
14585-10	Aprueba el Acuerdo entre la República de Chile y la República Argentina sobre el reconocimiento recíproco y canje de licencias de conducir, suscrito en Santiago, Chile, el 26 de enero de 2021 (MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES)	Canje de Licencia de Conducir entre Chile y Argentina	2021-09-15	Trámite de aprobación presidencial (C. Diputados)	Todos/as los usuarios/as del sector Transporte de Chile y Argentina

Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2020

N° Ley: 21201

Fecha de promulgación: 2020-01-23

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-02-03

Modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, en lo tocante a la infracción consistente en estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello.

N° Ley: 21213

Fecha de promulgación: 2020-02-24

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-02-29

Modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas.

N° Ley: 21222

Fecha de promulgación: 2020-03-30

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-04-01

Prorroga por un año la vigencia de las Licencias de Conducir que expiren durante el año 2020.

N° Ley: 21223

Fecha de promulgación: 2020-04-01

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-04-01

Prorroga el plazo para la renovación de los Permisos de Circulación correspondientes al año 2020, y otras materias que indica.

N° Ley: 21224

Fecha de promulgación: 2020-03-31

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-04-01

Prorroga la fecha de renovación de las Revisiones Técnicas.

N° Ley: 21256

Fecha de promulgación: 2020-08-27

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-09-02

Ley que establece medidas tributarias que forman parte del plan de emergencia para la reactivación económica y del empleo en un marco de convergencia fiscal de mediano plazo.

N° Ley: 21268

Fecha de promulgación: 2020-09-15

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-09-21

Modifica la Disposición Transitoria de la Ley N° 21.213, que modifica los cuerpos legales que indica para delimitar la infracción que consiste en circular un vehículo sin dispositivo electrónico de pago de peajes o tarifas, para extender su vigencia, entre otras materias - Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

N° Ley: 21284

Fecha de promulgación: 2020-11-09

Fecha de entrada en Vigencia: 2020-11-12

Modifica la ley N°20.958, que Establece un sistema de aportes al espacio público, en lo que respecta a la entrada en vigencia de las mitigaciones directas en el sistema de movilidad local.

N° Ley: 21286

Fecha de promulgación: 2020-11-12

Fecha de entrada en Vigencia: 2021-11-17

Prorroga la vigencia de la ley N°20.867, que suspende por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros

Anexo 11: Premios o Reconocimientos Institucionales 2020

No aplica