

PROGRAMA NUEVO 2023

Ministerio	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
Servicio	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES
Programa	Transporte Público Metropolitano
Tipo	Nuevo
Estado	CALIFICADO
Código	PI190120230017824
Calificación	Recomendado Favorablemente

Sección 1: Antecedentes

Código sistema

PI190120230017824

Nombre del Programa

Transporte Público Metropolitano

Descripción del Programa

<p>En el marco del Plan de Transporte Urbano para la Ciudad de Santiago 2000-2006 (PTUS), se creó el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago (CMTU). Durante 2012, se rediseñó el Sistema y junto a nuevos contratos con prestadores de servicios, para potenciar la calidad de éste, se modificó el rol de la Coordinación General de Transportes de Santiago, entregándole mayores responsabilidades y un rol más preponderante en el ámbito de la regulación, el control y la supervisión del Sistema.</p> <p>A a través del Instructivo Presidencial N°2 del 16 de abril de 2013, se creó el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) en reemplazo del CMTU. Las principales tareas de este Directorio, son analizar de forma integral el sistema de transporte público capitalino y velar por la adecuada coordinación de los diferentes modos que participan en el transporte público de la ciudad de Santiago; además de articular, coordinar y hacer seguimiento de las acciones, programas y medidas tendientes a gestionar el transporte público de la ciudad de Santiago derivadas de las acciones de diversos sectores públicos y privados responsables del plan capitalino.</p>
--

Unidad responsable de la formulación del Programa

Servicio:	Subsecretaría de Transportes
Unidad responsable de la formulación del Programa:	Directorio de Transporte Público Metropolitano
Nombre responsable de la formulación del Programa:	Javiera Fuentes Castillo
Cargo:	Encargada de Planificación y Control de Gestión
Teléfono del contacto:	22 - 4213000
Email de contacto:	jfuentesc@mtt.gob.cl

Información contraparte operativa de la formulación del Programa

Nombre:	Paola Tapia Salas
Cargo:	Directora de Transporte Público Metropolitano
Teléfono del contacto:	22 - 4213000
Email de contacto:	paola.tapia@dtpm.gob.cl

Información contraparte
DIPRES

Eje de acción del Programa

Conectividad y Territorio

Ámbito de acción del
Programa

Vivienda, urbanismo y espacios públicos

Asociar el programa con los
objetivos ministeriales (A1).

Descripción

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.

Aportar al desarrollo de las ciudades, fortaleciendo la planificación de soluciones para los distintos modos de transporte.

Actualizar la regulación en materia de transporte, permitiendo la modernización del sector, el acceso a las nuevas tecnologías y el fortalecimiento de la competencia.

Sección 2: Diagnóstico

Describe el **principal problema público** que el Programa abordará, **identificando la población** afectada. (1.000 caracteres)

Los altos costos de operación del Sistema de Transporte Público Metropolitano se traducen en tarifas altas reales que son poco accesibles económicamente para la población, lo que influye en forma significativa en el presupuesto de los hogares, particularmente en aquellos más vulnerables.

Presente **datos cuantitativos** que evidencien que el problema señalado anteriormente está vigente y que dimensionen la brecha generada por dicho problema. (1.500 caracteres)

El año 2021 los costos anuales del sistema ascendieron a MM\$ 982.752, al mismo tiempo que se evidenció un total de 526.959.722 viajes a lo largo del año para la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Lo anterior implica un costo por viaje o tarifa media de \$1.865.
Si se aplicara una tarifa de ese valor a los usuarios/as, significaría un gasto de \$111.900 mensual para un individuo que realiza 2 viajes diarios, lo que representa un 31,9% del salario mínimo en Chile para el año 2021.
A nivel de hogares, la desagregación comunal resulta ser altamente heterogénea. En comunas como La Pintana o Cerro Navia el gasto en transporte público está por encima del 23% del ingreso del hogar, mientras que en comunas como Las Condes o Providencia este indicador alcanza apenas el 3%.
Por otro lado, tomando el 2021 como referencia, en dicho año el aporte de los usuarios vía tarifa representó solamente el 42% de los ingresos percibidos por el sistema.

Señale la **fuentes** de dicha información (encuestas, referencias bibliográficas, etc.) entregando el respectivo link para acceder a ésta. (1.000 caracteres)

Moreno Alba, D. F., Figueroa, O., & Gurdon, C. (2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. Revista INVI, 36(102), 54-79.
Ley N°21.360, Artículo 7: Establece un incremento del ingreso mínimo mensual (\$350.000) - Link: <https://www.dt.gob.cl/portal/1628/w3-article-60141.html>
Informe de Gestión 2021: <https://www.dtpm.cl/index.php/documentos/informes-de-gestion>
Rivas, M. E., Serebrisky, T., & Suárez-Alemán, A. (2018). ¿Qué tan asequible es el transporte en América Latina y el Caribe?. Nota técnica del BID, (1588).

Indique sí el programa responde a un mandato legal (Ley, Decreto, Reglamento) y sí en dicho mandato legal se establecen beneficios obligatorios, montos mínimos o coberturas mínimas de beneficios (1000 caracteres).

La Ley 18.059 de 1981 asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le da atribuciones de proponer políticas afines.
La Ley 18.696 de 1988, regula el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, con el objetivo de eliminar externalidades negativas como contaminación, congestión y seguridad.
La Ley 20.378 crea un subsidio nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, opera mediante subsidios permanentes y transitorios, señala que se destinan recursos a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes. En el año 2019 se crea una asignación destinada a compensar menores pagos para los adultos mayores.
El Decreto 45 de 1989, fija el precio de la tarifa de estudiantes (media y superior) en 33% del valor adulto, el Decreto 20 de 1982 regula el pase escolar, ambos del MTT.

¿El problema afecta de modo particular a alguno de los siguientes grupos de población: mujeres, pueblos indígenas, personas en situación de discapacidad, ¿personas en situación de dependencia o condición migratoria? (1.000 caracteres)

Afecta a personas con discapacidad y/o movilidad reducida.
Existen requisitos técnicos de los buses que considera un sector reservado para la instalación de sillas de rueda, además de la señalética, color y elementos diferenciadores al tacto, para acceder a los asientos y zonas preferentes.

Más allá del mandato legal, explique por qué, desde el punto de vista de las políticas públicas, el Servicio debe participar en la solución de este problema (prioridad gubernamental, justificación de política pública, etc.). (1.000 caracteres)

Desde 2007, el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago integra física y tarifariamente a la totalidad de los buses de transporte público urbano de la ciudad, operados por empresas privadas, al Metro de Santiago, y al sistema MetroTren Nos, a través de un medio de acceso electrónico. El Sistema se inserta en un área de 2.353 km², que abarca las 32 comunas de la Provincia de Santiago más las comunas de San Bernardo y Puente Alto (“Gran Santiago”), y opera en las zonas urbanas de estas comunas cubriendo un área cercana a los 680 km².

La principal justificación radica en que se pone a disposición de la población una alternativa de movilidad, a través de buses e integrando un sistema de pago.

Identifique las **principales causas** del problema, explicando brevemente las razones que llevan a concluir la existencia de un vínculo con el problema principal. Presente datos cuantitativos que avalen la existencia de este vínculo, identificando la fuente

Causa	Vínculo con el problema y datos cuantitativos que avalen la relación con el mismo (500 caracteres)
Variación en la demanda de transporte.	Al no usar el transporte público en su máxima capacidad el sistema percibe menos ingresos, encareciendo. Durante el año 2021 se evidenció una caída promedio de 53% en la demanda respecto a los niveles normales de operación (previo a estallido social y pandemia). (https://www.dtpm.cl/index.php/documentos/informes-de-gestion)
Alto costo en infraestructura de transporte que cumpla con estándares de calidad, sustentabilidad medio ambiental, inclusividad, entre otros.	El año 2021 los costos anuales del sistema ascendieron a MM\$ 982.752, al mismo tiempo que se evidenció un total de 526.959.722 viajes a lo largo del año para la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Lo anterior implica un costo por viaje o tarifa media de \$1.865.
Evasión en el pago del pasaje	El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones monitorea periódicamente los niveles de evasión, alcanzando para el año 2021 un valor promedio de 32%, y para el primer semestre de 2022 un valor de 40%.

Mencione los **principales efectos** del problema en la población afectada. Presente datos cuantitativos que avalen la relevancia del efecto descrito, identificando la fuente

Efecto	Datos cuantitativos que permitan dimensionar la relevancia del efecto.
Precarización de la operación del Servicio (en términos de cobertura territorial) como mecanismo minimizador de costos	En base a datos reales, se evidencia desde el año 2018 al 2021 una caída de un 10,72% en la oferta de kilómetros totales recorridos por los buses. Esto se vincula a mayores tiempos de espera, hacinamiento, entre otras deficiencias, las cuales también son más graves desde una dimensión de género. (Fuente: Elaboración interna, Secretaría Ejecutiva DTPM)

<p>Insatisfacción usuaria frente al servicio prestado</p>	<p>La percepción de los usuarios y usuarias en relación al servicio presenta altos espacios de mejora. En el estudio de satisfacción de empresas operadoras a la pregunta "Es un sistema conveniente en sus precios/tarifas" el sistema RED mejora sus resultados en comparación a Trasantiago, sin embargo la buena evaluación no se supera el 31%. (Ref: https://www.dtpm.cl/descargas/estudios/Prentacion%20Ejecutiva%20Estudio%20Satisfaccion%20Empresas%20Operadoras%202021%20VF.pdf)</p>
<p>Externalidades negativas (contaminación atmosférica, congestión vehicular y siniestralidad vial, entre otras) frente al uso de medios alternativos al transporte público</p>	<p>Según datos de Índice Kapsch TrafficCom 2020, en Chile un 61% de los encuestados considera los efectos negativos al medioambiente y calidad del aire como principal impacto de la congestión vehicular (en adición a la siniestralidad vial), superando la media mundial y la percepción de países como España, Argentina, Austria y Francia. De acuerdo con los datos del estudio, los chilenos están cada vez más abiertos a buscar alternativas de transporte, manifestándose a favor de iniciativas como el uso de vehículos eléctricos (96%). (https://www.kapsch.net/en/info-point/downloads-and-publications)</p>
<p>Repercusión en los ingresos familiares disponibles</p>	<p>Un alto costo de la tarifa repercute en mayor proporción en familias de menores ingresos. En base a datos reales, se evidencia desde el año 2018 al 2021 una caída de un 10,72% en la oferta de kilómetros totales recorridos por los buses. Esto se vincula a mayores tiempos de espera, hacinamiento, entre otras deficiencias, las cuales también son más graves desde una dimensión de género. (Fuente: Elaboración interna, Secretaría Ejecutiva DTPM)</p>
<p>Segregación territorial/distribución del ingreso territorial</p>	<p>Las comunas con menores ingresos se localizan en el límite urbano de la región metropolitana. No sólo se puede evidenciar un mayor tiempo de traslado, sino también mayor número de traslados para llegar a destino. (https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582021000200054&script=sci_arttext&tlng=en)</p>

Sección 3: Población del Programa

3.1 Caracterización de la población

Caracterice la población potencial que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

Toda la población de la RM incluyendo a personas que no viven en la provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto pero sí se desplazan en ellas.

Estime la **población potencial**, que corresponde a la población que presenta el problema público identificado en el diagnóstico y su unidad de medida.

Número	Unidad
8.237.710	habitantes

Si la **unidad de medida** corresponde a "unidades", precise a qué se refiere con ello. (50 caracteres)

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población potencial. (500 caracteres)

Estimación basada en proyecciones de tasa media de crecimiento anual estimada para la RM (Análisis de proyecciones de población INE 2015-2035), se consideró toda la población de la RM incluyendo personas que no viven en la provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto pero sí se desplazan en ellas. Posteriormente se realizó una interpolación lineal entre los años 2020 y 2025, obteniendo una proyección para el año 2021 (Elaboración propia).

Caracterice la población objetivo que corresponde a aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización. (1.500 caracteres)

Toda la población de la RM incluyendo a personas que no viven en la provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto pero sí se desplazan en ellas.

Estime la **población objetivo** (aquella parte de la población potencial que cumple los criterios de focalización definidos anteriormente).

Número
8.237.710

De acuerdo con la naturaleza del programa, señale si aplican criterios de focalización para identificar a la población objetivo, en caso de que no apliquen, **justifique:**

No

No se justifican criterios de priorización, porque el transporte público que se dispone es accesible a quien quiera tomarlo.

Defina la o las variables y **critérios de focalización utilizados para identificar la población objetivo**, teniendo presente que al menos uno de estos criterios de debe permitir discriminar si la población efectivamente presenta el problema principal identificado en el diagnóstico

Variable	Criterio	Medio de verificación
Tarjeta BIP! Normal o Pago mediante QR	Habitantes o personas que se desplazan en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto	Medios de pago (SONDA)
TNE (Tarjeta Nacional Estudiantil)	Estudiantes (Educación Básica, Media, Superior)	Medios de pago (SONDA)
TAM (Tarjeta Adulto Mayor)	Personas con edad igual o Mayor a 65 años	Medios de pago (SONDA)

Señale **cómo se estimó** (metodología) y **qué fuentes de datos se utilizó** para cuantificar la población objetivo (500 caracteres)

Considera atender a toda la población potencial (totalidad de población de la RM) además a una población flotante que puede pertenecer tanto a la RM como a otras localidades, regiones o comunas aledañas. Se estima en base a proyecciones de tasa media de crecimiento anual para la RM (Análisis de proyecciones de población INE 2015-2035), se consideró toda la población y se realizó una interpolación lineal entre los años 2020 y 2025, obteniendo una proyección para el año 2021 (Elaboración propia)

El próximo año, ¿el Programa atenderá a toda la población objetivo cuantificada anteriormente o sólo a una parte de ella?

El Programa atenderá toda la población objetivo

Señale los criterios de priorización, esto es aquellos criterios que permiten ordenar el flujo de beneficiarios dentro de un plazo plurianual, determinando en forma no arbitraria a quiénes se atiende antes y a quiénes después. (1.000 caracteres)

No hay criterios de priorización

(Sólo si marcó que la entrega de beneficios será gradual en los años). **Cuantifique la población beneficiaria**, que corresponde a aquella parte de la población objetivo que cumple los criterios de priorización y que el programa planifica atender en los próximos 4 años.

2023	2024	2025	2026
8237710	8462986	8688263	8703861

Criterios de egreso: Explique los criterios en base a los cuales se determinará que un beneficiario se encuentra egresado del Programa. (1.000 caracteres)

Se considera que no existe un criterio de egreso para este programa.

Indique en cuántos meses/años promedio **egresarán** los beneficiarios del Programa

0,00

¿Pueden los beneficiarios acceder más de una vez a los beneficios que entrega el Programa?

Sí

En caso de respuesta afirmativa, explique las **razones** por las cuales un **beneficiario puede acceder más de una vez** a los beneficios que entrega el Programa. (1.000 caracteres)

Como los beneficios del programa abarcan diferentes aristas del sistema de transporte público, sean estos tanto en aporte a la reducción de la tarifa, como en la intervención de infraestructura relacionada a la accesibilidad y movilidad del sistema; además de beneficiar a diferentes sectores de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, por esa razón, se estima que un usuario promedio puede realizar más de un viaje al día, en diferentes modos y/o servicios y acceder más de una vez a los beneficios del programa.

En virtud de los antecedentes provistos, se presenta la cobertura del Programa. (auto-llenado)

Cobertura	2023
Sobre población potencial (población beneficiaria / población potencial)	100,00 %
Sobre población objetivo (población beneficiaria / población objetivo)	100,00 %

3.2 Sistematización del proceso de selección de beneficiarios

¿El Servicio cuenta con sistemas de registros que permitan identificar agregadamente a los beneficiarios (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos. (500 caracteres)

Sí

Para tarjetas BIP o QR no se cuenta con un registro. El sistema cuenta con un registro para tarjetas TNE (JUNAEB) y TAM (METRO). El programa tiene una glosa presupuestaria que obliga a remitir información trimestral al H. Congreso, Partida 19, Capítulo 1, Programa 6, Subtítulo 24, Ítem 1, Asignación 523, Glosa 12.

Si existe un proceso de postulación a los beneficios del Programa ¿El Servicio cuenta con sistemas de registros que permitan identificar a los postulantes (RUT, RBD, Datos de Contacto, etc.)? Si su respuesta es afirmativa, descríbalos. (1000 caracteres)

Sí

Existe un proceso de Postulación a la Tarjeta Nacional Estudiante (TNE) e Inscripción a la Tarjeta Adulto Mayor (TAM) Adicionalmente la Tarjeta Bip! se adquiere (Se Compra)

¿Con qué otra información de caracterización de postulantes y beneficiarios cuenta el Programa? (Por ejemplo: sexo, edad, Región, categoría ocupacional, nivel socioeconómico, etc.). (500 caracteres)

El programa cuenta con información territorial pues corresponde a los beneficiarios de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. Para el caso de los estudiantes (educación básica, media, superior) se cuenta con datos de RUT, sexo, edad, foto y establecimiento educacional, y para los adultos mayores se cuenta con todos los datos asociados al RUT. Por otro lado, se cuenta con información georeferenciada de los viajes realizados.

¿El Programa usa o utilizará el Registro Social de Hogares para caracterizar o seleccionar a sus beneficiarios?

No

Sección 4: Objetivos y Seguimiento

4.1 Resultados esperados del Programa

Indique el **fin del Programa**, entendido como el objetivo de política pública al que contribuye el Programa. (250 caracteres)

Ofrecer a la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto un sistema de transporte público que aspire a la mejora en calidad, seguridad, sustentabilidad medioambiental, con tarifa integrada y a un costo que pueda asumir la población

Indique el **propósito del Programa**, entendido como el resultado directo que el Programa espera obtener en los beneficiarios, una vez ejecutado. (250 caracteres)

Fortalecer el sistema RED ofreciendo tarifas para las usuarias y usuarios, económicamente inferiores en comparación al costo real

Señale el **indicador** a través del cual se medirá el **logro del propósito** (entendido como un indicador asociado a la variable de resultado señalada en el propósito)

Indicador:	Porcentaje de ocupación del Sistema RED
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	(Porcentaje de viajes realizado por las personas en el Sistema RED en el año t/ Porcentaje de viajes realizado por las personas en el Sistema RED en el año 2019 corregido)*100
Unidad de medida:	personas

Señale el valor actual y esperado (proyectado y corregido por el efecto de la reformulación) del indicador anterior

Situación actual		Situación esperada
Año 2021	Año 2022	Año 2023
NM	75,00	85,00

Describa la **metodología** utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados. (1.500 caracteres)

Los datos de viajes diarios del sistema son enviados desde el Administrador Financiero del Transantiago (AFT) al DTPM mensualmente, el día 6 de cada mes. En base a eso el DTPM es capaz de medir los viajes mensuales y desagregarlos por tipo de usuario y por medios de transporte utilizados.
Para las proyecciones futuras, se pronostica un % de recuperación sobre los viajes evidenciados en el año "2019 corregido" que es una estimación del año 2019 si no hubiera existido estallido social. El año 2019 corregido representa el mayor nivel de ocupación evidenciado, el cual representa un total de 1.123.712.663 viajes.
Entonces se estima para años futuros, cuál será el % de recuperación sobre 2019 corregido, que es el total de viajes del año, y se aplica una regla de crecimiento lineal durante los meses del año.

Indique la o las fuentes de información desde donde se obtendrán los datos de las variables (numerador y denominador) que conforman el indicador de propósito y del indicador adicional, si corresponde. (500 caracteres)

Los datos de viajes diarios del sistema son enviados desde el Administrador Financiero del Transantiago (AFT) al DTPM mensualmente, el día 6 de cada mes.

Respecto de las fuentes de información mencionadas anteriormente ¿El Servicio cuenta con los medios que le permitan capturar la información necesaria para el (los) indicador (s) de propósito, en forma sistemática y oportuna? En caso de respuesta afirmativa, describa brevemente esos medios (encuestas, plataformas, recolección de datos en terreno, bases de datos, etc.) (500 caracteres).
En caso de respuesta negativa, describa las acciones concretas, planificadas o en ejecución, para contar con dichos medios a partir del próximo año (500 caracteres).

Sí

Es información que entrega directamente la AFT y y corresponden a plataformas de información

Señale la evidencia que le permitió definir la situación proyectada de los indicadores, detallando la forma en que se determinaron los valores entregados (información histórica o de programas existentes, metas institucionales, etc.). (1.000 caracteres)

La evidencia se obtuvo de información histórica en relación a los mayores niveles alcanzados de ocupación previos a pandemia y a estallido social

¿El Programa tiene año de término?

No, el Programa tiene una duración indefinida.

(Sólo si marcó que el programa tiene año de término) Indique el **año de término** proyectado para el programa

0

Justifique la fecha de término del Programa, sea que se señaló un año de término o que se marcó como programa de duración indefinida. (1.200 caracteres)

El programa tiene duración indefinida, en tanto el Transporte Público responde a una necesidad cotidiana y permanente de las personas

(Sólo si marcó que el Programa tiene duración indefinida)
Señale el año en el que el Programa logrará su **plena implementación** (estará en régimen) y, por lo tanto, podrá cuantificar sus resultados relevantes y ser sometido a una evaluación de continuidad.

2023

4.2 Resultados complementarios del Programa

Si corresponde, señale un **indicador adicional** que permita complementar la medición del propósito.

Indicador:	Índice de Calidad de Atención al usuario
Fórmula de cálculo (numerador/denominador):	sumatoria de los resultados de los atributos
Unidad de medida:	%

Señale el valor actual y esperado del indicador adicional.

Situación actual		Situación esperada
Año 2021	Año 2022	Año 2023
85,20	84,30	84,90

Describa la metodología utilizada para obtener los valores del numerador y denominador del indicador, tanto para sus valores actuales como esperados (1.000 caracteres)

Para este indicador se trabaja directamente con los promedios de los resultados. Esto se obtiene de la sumatoria de los resultados de los atributos y el total de atributos medidos. Para el año 2021 se informa del promedio desde enero a diciembre de ese año. Para el año 2022 se consideraron los valores de enero a julio, pues el mes de agosto está en proceso y de septiembre a diciembre se estimó el valor para cada mes. Para el año 2023 es la proyección de los meses con el promedio móvil ponderado de las muestras desde el 2019 al 2022. En terreno se miden 14 atributos que evalúan la calidad de atención al usuario en ruta, a través del método del pasajero incógnito. Donde se asigna un valor "0" a los atributos que no cumplen y un valor "1" a los atributos que cumplen y a fin de mes, se promedian todos los resultados realizados en el mes. Esta metodología está establecida en el Anexo 6 Aseguramiento de la Calidad, literal D.1, de los contratos vigentes de los operadores de buses.

Indique la o las **fuentes de información** (institucionales u otras) de donde se obtendrán las variables que conforman el indicador de propósito identificado en la sección de resultados (500 caracteres)

Como fuente de información es la Gerencia de Contratos y Gestión Estratégica quién recibe la información de las mediciones de terreno de la "ASESORÍA DE APOYO PARA EL MONITOREO, LEVANTAMIENTO, RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN OPERACIONAL Y DE NIVELES DE SERVICIOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO"

Respecto de las fuentes de información mencionadas anteriormente ¿El Servicio cuenta con los medios que le permitan capturar la información necesaria para el (los) indicador (s) de propósito, en forma sistemática y oportuna? En caso de respuesta afirmativa, describa brevemente esos medios (encuestas, plataformas, recolección de datos en terreno, bases de datos, etc.) (500 caracteres).
En caso de respuesta negativa, describa las acciones concretas, planificadas o en ejecución, para contar con dicha información a partir del próximo año (500 caracteres)

Si

Estas son mediciones en terreno que se realizan periódicamente y tiene como cierre el indicador mensual; es una recolección de Datos con un equipo de técnicos que emplean una APP para realizar el trabajo.

Señale la evidencia que le permitió definir la situación proyectada de los indicadores, detallando la forma en que se determinaron los valores entregados (información histórica o de programas existentes, metas institucionales, etc.). (1.000 caracteres)

Existe Información Histórica desde el 2013 a julio 2022, pero solo se consideraron los años 2019 al 2022

Sección 5: Estrategia y Componentes

5.1 Estrategia de intervención del Programa

Explique brevemente en qué consiste la **estrategia** de intervención del Programa, describiendo brevemente la hipótesis y relaciones de causalidad que determinarían que los componentes propuestos son suficientes para lograr el propósito. Señale si la estrategia de implementación contempla una etapa inicial como piloto. Adicionalmente, identifique si para la implementación del Programa se requiere la tramitación de un convenio de transferencia, reglamento, bases de licitación o concurso. (3.000 caracteres)

La estrategia de intervención consiste en atender las necesidades de movilidad de quienes se desplazan por la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, mediante un servicio de transporte de pasajeros que aspira a la calidad, seguridad y sustentabilidad medioambiental. Los servicios son ofrecidos a la población mediante buses (actualmente son 6 empresas operadoras distintas), Metro de Santiago y Tren Central. Los pasajeros son diferenciados en 3 tipos: adultos, estudiantes y adultos mayores. En el caso de los últimos dos, el servicio ofrece tarifas descontadas (previa postulación a la tarjeta que permite acceder al beneficio mencionado). El sistema opera mediante integración tarifaria, esto es, que bajo un mismo cobro se puede acceder a buses, tren central y/o metro. El pago de tarifa se realiza mediante el paso de la tarjeta por los validadores dispuestos en todos los medios de transporte habilitados, ésta debe estar previamente cargada con dinero y existen actualmente diversos medios de carga de la tarjeta (caja vecina, boleterías en la estación de metro, pago con QR, entre otras alternativas). Para dilucidar cómo el subsidio opera sobre la demanda, se puede definir un costo medio por viaje (entendido como el costo total del Sistema de un año dividido en la cantidad de viajes realizados), y el subsidio permite ofrecer a las y los usuarios tarifas menores a ese costo, en todos los segmentos. En adición, existen grupos que enfrentan tarifas aún menores, como es el caso de estudiantes y adultos mayores, debido a el perfil financiero de ambos supone una menor capacidad de pago comparados a la totalidad de la población a ser atendida. La relación entre la tarifa de adulto y la tarifa de estudiante está definida por el Dto. 45 de 1989, el cual señala que la tarifa de estudiantes debe ser un 33% de la tarifa de adultos. Luego, la tarifa de Adulto Mayor para Metro equivale a la tarifa para estudiantes, y la tarifa de Adulto Mayor con trasbordos, representa un 50% de la tarifa de Adulto (resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) 1196 y 1269, ambas de 2020). La evasión es una debilidad del Sistema, en este sentido el MTT realiza el monitoreo, alcanzando para el año 2021 un valor promedio de 32%, y para el primer semestre de 2022 un valor de 40%. En términos financieros, la evasión representa ingresos que el Sistema deja de percibir, lo que acentúa la necesidad de financiamiento vía subsidio. Por lo mismo, existe actualmente un desafío de formular políticas públicas que estimulen a los usuarios evasores a efectuar pago de la tarifa. Dichas políticas deben focalizarse tanto en evasores crónicos (decididos a priori a evadir) como circunstanciales (sin saldo en la tarjeta, bus lleno, olvidan tarjeta, etc). Si bien es un tema que está en constante revisión, aún existe espacio para el diseño de soluciones creativas e innovadoras, en el cual las experiencias internacionales también tienen mucho que agregar

(Si corresponde) Proporcione evidencia de experiencias nacionales o internacionales exitosas que avalen la pertinencia de esta estrategia para la solución del problema principal identificado en el diagnóstico. (1.500 caracteres)

En Latinoamérica se puede rescatar la experiencia de Curitiba (Brasil) que en términos de población es aproximadamente la mitad de la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, funciona con un sistema integrado con características operacionales similares, con una flota equivalente al 33% del sistema RED, prioriza la circulación del transporte público sobre el individual, garantizando traslados, seguros, confortables a costos compatibles, integra tecnologías y promueve la reducción de emisiones contaminantes. En la península ibérica se puede rescatar la experiencia de la comunidad de Madrid (España) que en términos de población es aproximadamente 5% más que las provincias de Santiago, y las comunas de Pte. Alto y San Bernardo, funciona como un modelo de integración tarifaria, modal y tecnológica, con características operacionales similares, establece un marco estable de financiación del sistema, creación de una imagen global del sistema de transporte público.

Mencione las **articulaciones** necesarias con otros programas (de la institución o de otras instituciones públicas o privadas), si corresponde. Indique cómo se operativizan (coordinan y controlan) dichas articulaciones y qué rol cumple cada institución y Programa. Además, señale si el Programa apalancará recursos financieros de fuentes externas (públicas o privadas) (1.500 caracteres)

Dada la integración tarifaria del sistema, se realizan pagos periódicamente al Tren Central, Metro de Santiago, las empresas operadoras de buses y empresas proveedores de servicios complementarios (AFT, Sonda e Indra). En el caso de las empresas operadoras de buses se realiza un pago por kilómetro recorrido y otro pago por pasajero transportado. Para el caso de Metro y Tren Central se realiza un pago por pasajero transportado.

Por otro lado, en ocasiones existen proyectos específicos de infraestructura en los cuales también puede existir financiamiento por parte del Ministerio de Obras Públicas (MOP). En dichas instancias, el MOP también suele gestionar la construcción de dichos proyectos.

El programa no apalanca recursos adicionales de fuentes externas, en adición a las ya mencionadas. Para ciertos elementos del sistema sí se aplican licitaciones, como es el caso de las empresas que operan los buses o para empresas proveedoras de los servicios complementarios u otros servicios de índole tecnológica.

5.2 Componentes

Componente 1	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Servicio Pasajeros Adultos
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Cantidad de viajes
Describa brevemente el bien y/o servicio que se provee a través del componente (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.), señalando características técnicas, tiempo de duración o ejecución, y montos máximos o mínimos, si corresponde. (500 caracteres)	Servicio subsidiado de transporte para pasajeros adultos, representa pago total de la tarifa y se accede mediante la validación de la tarjeta Bip! O bien con la nueva modalidad pago con código QR.
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Subsidio a la demanda; La tarifa aplicada es menor a la que se cobraría en ausencia de subsidio.
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	La validación de las tarjetas es llevada a cabo por la empresa Sonda, quien también realiza la gestión de pago de los buses. La gestión de pago de Metro y Tren Central es llevada a cabo por la empresa Indra

Componente 2

Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Servicio Pasajeros Estudiantes
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Cantidad de viajes
Describa brevemente el bien y/o servicio que se provee a través del componente (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.), señalando características técnicas, tiempo de duración o ejecución, y montos máximos o mínimos, si corresponde. (500 caracteres)	Servicio de transporte subsidiado para pasajeros estudiantes, representa pago costo 0 para estudiantes que cursen niveles inferiores séptimo básico, y pago descontado para el resto de educación escolar y educación superior a un tercio del precio adulto. Se accede mediante la TNE (Tarjeta Nacional Estudiantil).
Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).	Subsidio a la demanda; La tarifa aplicada es menor a la que se cobraría en ausencia de subsidio
Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)	La validación de las tarjetas es llevada a cabo por la empresa Sonda, quien también realiza la gestión de pago de los buses. La gestión de pago de Metro y Tren Central es llevada a cabo por la empresa Indra.

Componente 3	
Nombre del componente, identificando claramente el bien o servicio que se entrega (200 caracteres)	Servicio Pasajeros Adulto Mayor
Unidad de medida de producción (100 caracteres)	Cantidad de viajes
Describa brevemente el bien y/o servicio que se provee a través del componente (ej.: becas, asesorías, subsidios, capacitación, etc.), señalando características técnicas, tiempo de duración o ejecución, y montos máximos o mínimos, si corresponde. (500 caracteres)	Servicio de transporte subsidiado para pasajeros adultos mayores, esto es, mujeres mayores de 60 años y hombres mayores de 65 años, quienes reciban una pensión o jubilación. Representa pago equivalente al cobrado en TNE para pasajeros que sólo utilicen metro, y un valor un poco más alto (350 pesos en 2022) si se requiere usar bus, metro o tren central. Se accede mediante la TAM (Tarjeta Adulto Mayor).

<p>Describa brevemente la modalidad de producción del componente (ej.: fondo concursable, asignación directa, subsidio a la demanda, etc.). (500 caracteres).</p>	<p>Subsidio a la demanda; La tarifa aplicada es menor a la que se cobraría en ausencia de subsidio</p>
<p>Señale los actores relevantes que participan en el proceso de provisión del componente (agentes operadores intermediarios, ONGs, consultores, municipios, etc.), identificando, si corresponde, mecanismos de rendición de cuentas. (400 caracteres)</p>	<p>La validación de las tarjetas es llevada a cabo por la empresa Sonda, quien también realiza la gestión de pago de los buses. La gestión de pago de Metro y Tren Central es llevada a cabo por la empresa Indra</p>

5.3 Nivel de producción: Señale el nivel de producción de cada componente, dato que debe ser consistente con la población beneficiaria 2023 y con las estimaciones de gasto

Componentes	Unidad de medida de producción	Año 2023
Servicio Pasajeros Adultos	Cantidad de viajes	6087085
Servicio Pasajeros Estudiantes	Cantidad de viajes	1778343
Servicio Pasajeros Adulto Mayor	Cantidad de viajes	5478287

Sección 6: Uso de Recursos

6.1 Estimación de gastos

Señale los gastos totales del Programa

Componentes		2023 (miles de \$)
Servicio Pasajeros Adultos	Total Componente	4.100.740
Servicio Pasajeros Estudiantes	Total Componente	2.321.334
Servicio Pasajeros Adulto Mayor	Total Componente	5.778.701
Gasto administrativo (*)		4.100.740
Gasto total		16.301.515

Gasto por beneficiario

Indicador Programa	Año 2023 (miles de \$ /beneficiario)
	1,98

Gastos promedio por unidad de producción de componente

Componentes	Año 2023 (miles de \$ / unidad de componente)
Servicio Pasajeros Adultos	0,67
Servicio Pasajeros Estudiantes	1,31
Servicio Pasajeros Adulto Mayor	1,05

Porcentaje de gastos administrativos o no asociados directamente a la provisión de los componentes del Programa

Indicador gasto administrativo	Año 2023 (Estimado)
	25,16 %

Detalle qué incluyen los gastos administrativos del Programa estimados. (1000 caracteres)	Se calculan inicialmente los costos totales del sistema. Luego se dividen esos costos en el total de viajes para el año. Se obtiene un valor medio de viaje y se aplica un subsidio a cada viaje según componente. El monto del subsidio por viaje equivale a la resta del costo de viaje medio y la tarifa asociada a cada componente. Se evidencia que en 2022 esperamos ejecutar la totalidad del subsidio
--	---