

INFORME FINAL DE EVALUACIÓN EVALUACIÓN PROGRAMAS GUBERNAMENTALES (EPG)

SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GRAL. DE TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES**

PANELISTAS:
VÍCTOR SALAS O. (COORDINADOR)
RAMÓN FIGUEROA G.
ÁLVARO YAÑEZ C.

La evaluación presentada en este informe fue elaborada por un Panel de evaluadores externo e independiente seleccionados vía concurso público y DIPRES no necesariamente comparte la visión y/o totalidad de recomendaciones entregadas.

NOVIEMBRE 2019 - JUNIO 2020

TABLA DE CONTENIDOS

| | |
|--|------------|
| I. INFORMACIÓN DEL PROGRAMA..... | 3 |
| I.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA..... | 3 |
| I.2. CARACTERIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO | 12 |
| I.3. ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS | 20 |
| II. EVALUACION DEL PROGRAMA..... | 21 |
| II.1. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA | 21 |
| II.2. DESEMPEÑO DEL PROGRAMA: EFICACIA Y CALIDAD | 29 |
| 2.1. EFICACIA A NIVEL DE COMPONENTES (PRODUCCIÓN DE BIENES O SERVICIOS)..... | 29 |
| 2.2. COBERTURA Y FOCALIZACIÓN DEL PROGRAMA, POR COMPONENTES..... | 51 |
| 2.3. EFICACIA A NIVEL DE RESULTADOS INTERMEDIOS Y FINALES (CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS DE PROPÓSITO Y FIN)..... | 53 |
| 2.4. CALIDAD (SATISFACCIÓN DE LOS BENEFICIARIOS EFECTIVOS, OPORTUNIDAD, COMPARACIÓN RESPECTO A UN ESTÁNDAR) | 53 |
| II.3. ECONOMÍA | 54 |
| 3.1 ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS..... | 54 |
| 3.2 FUENTES Y USO DE RECURSOS FINANCIEROS..... | 55 |
| 3.3 EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DEL PROGRAMA | 60 |
| 3.4 APORTE DE TERCEROS | 60 |
| 3.5 RECUPERACIÓN DE GASTOS..... | 61 |
| II.4. EFICIENCIA | 61 |
| 4.1 A NIVEL DE RESULTADOS INTERMEDIOS Y FINALES | 61 |
| 4.2 A NIVEL DE RESULTADOS INTERMEDIOS Y FINALES | 67 |
| 4.3 GASTOS DE ADMINISTRACIÓN | 67 |
| II.5. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA | 68 |
| 5.1 CONCORDANCIA ENTRE DISEÑO Y ESTRATEGIA DEFINIDA | 68 |
| 5.2 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA..... | 71 |
| 5.3 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PROGRAMA | 73 |
| III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 75 |
| 3.1. CONCLUSIONES SOBRE EL DESDEMEÑO GLOBAL..... | 75 |
| III.1. RECOMENDACIONES..... | 82 |
| IV. BIBLIOGRAFÍA | 84 |
| V. ENTREVISTAS REALIZADAS..... | 85 |
| VI. ANEXOS DE TRABAJO..... | 88 |
| ANEXO 1: REPORTE SOBRE EL ESTADO Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN DISPONIBLE PARA EVALUAR EL PROGRAMA | 88 |
| A. BASES DE DATOS CON INFORMACIÓN RELEVANTE PARA LA EVALUACIÓN | 88 |
| B. FUENTES DE INFORMACIÓN CUALITATIVA Y CUANTITATIVA QUE FUERON ÚTILES PARA IDENTIFICAR LA SITUACIÓN PROBLEMA QUE DIO ORIGEN AL PROGRAMA Y QUE PERMITEN PROYECTAR LA SITUACIÓN SIN PROGRAMA | 93 |
| C. IDENTIFICAR LA NECESIDAD DE ESTUDIO COMPLEMENTARIO | 95 |
| ANEXO 2(A): MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA | 96 |
| ANEXO 2(B): MEDICIÓN DE INDICADORES MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA, PERÍODO 2016-2019 | 109 |
| ANEXO 2(C): ANÁLISIS DE DISEÑO DEL PROGRAMA | 124 |
| A. RELACIONES DE CAUSALIDAD DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA (LÓGICA VERTICAL) | 124 |
| B. SISTEMA DE INDICADORES DEL PROGRAMA (LÓGICA HORIZONTAL)..... | 127 |
| ANEXO 3: PROCESOS DE PRODUCCIÓN, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA | 129 |

| | | |
|-----|--|------------|
| A. | PROCESO DE PRODUCCIÓN DE CADA UNO DE LOS BIENES Y/O SERVICIOS (COMPONENTES) QUE ENTREGA EL PROGRAMA..... | 129 |
| A1. | PROCESO DE PRODUCCIÓN DE LA COMPONENTE 1: "SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULADO A TRAVÉS DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS" | 133 |
| A2. | PROCESO DE PRODUCCIÓN DE LA COMPONENTE 2: "SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULADOS, NO REGULADOS Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, EN REGIONES" | 137 |
| B. | ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y MECANISMOS DE COORDINACIÓN AL INTERIOR DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE Y CON OTRAS INSTITUCIONES..... | 146 |
| B1. | ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL | 146 |
| B2. | MECANISMOS DE COORDINACIÓN CON OTRAS ENTIDADES Y ACTORES | 158 |
| B3. | COORDINACIÓN CON PROGRAMAS RELACIONADOS | 160 |
| C. | CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE RECURSOS, MECANISMOS DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y MODALIDAD DE PAGO | 161 |
| C1 | CRITERIOS DE ASIGNACIÓN DE RECURSOS | 161 |
| C2 | MECANISMOS DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS Y MODALIDADES DE PAGO | 163 |
| D. | FUNCIONES Y ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN QUE REALIZA LA UNIDAD RESPONSABLE | 164 |
| | ANEXO 4: ANÁLISIS DE GÉNERO DE PROGRAMAS EVALUADOS..... | 167 |
| | ANEXO 5: FICHA DE PRESENTACIÓN DE ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS Y DE GASTOS | 170 |
| | ANEXO 6: ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS SOBRE DATOS PARA EVALUACION | 191 |
| | ANEXO 6.1: ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD PRECIO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO..... | 191 |
| | ANEXO 6.2 DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN PARA ANÁLISIS EVALUATIVO | 192 |
| | ANEXO 6.3 DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO DENOMINADO "ESPEJO" REGIONAL..... | 195 |
| | ANEXO 6.4: MINUTA PROPUESTA CON DEFINICIONES DE PRODUCCIÓN DEL PROGRAMA E INFORMACIÓN NECESARIA PARA DIMENSIONARLA | 196 |

I. INFORMACIÓN DEL PROGRAMA

I.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA

ANTECEDENTES

En el transporte remunerado de pasajeros del país, hasta fines de los años 90, rigió una política que dejaba al sector privado la provisión del servicio, de tal forma que la oferta de libre iniciativa de operadores privados siguiera a la demanda del público, alcanzando así el equilibrio del mercado. Aunque, en el caso del transporte urbano la autoridad fijaba las tarifas negociando con las organizaciones gremiales de los microbusers (dueños de microbuses); además de ejercer un rol normativo y regulador en un mercado de libre competencia.

La política del Estado chileno sobre transporte público en Santiago, a comienzos de la década del 2000, consideraba la autorización de recorridos a petición de oferentes, previa “calificación de necesidad” y determinación técnica de una tarifa. Los oferentes ajustaban el servicio para financiarse sin subsidio estatal. Este sistema generó múltiples deficiencias de servicio y externalidades negativas, principalmente en el Área Metropolitana de Santiago, tales que el Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS), propuesto el 2000, en uno de sus lineamientos pretendía resolverlas mediante la implementación de un nuevo sistema de provisión de servicios denominado Transantiago¹.

En efecto, el diagnóstico de la época identificaba problemas estructurales del sistema de Transporte Público Metropolitano, TPM, en los distintos ámbitos de servicio: i) técnicos; ii) ambientales y de seguridad; iii) impacto socio económico por congestión; y iv) problemas socio-laborales como el esquema de remuneraciones de choferes².

La solución propuesta, además de resolver estos problemas traería necesariamente beneficios a los usuarios y debería operar con incentivos correctos hacia los operadores, a los efectos de mantener la calidad del servicio. Todo lo cual explica la decisión de intervenir el sistema desde el Estado, e instalar el Transantiago.

En ese contexto, la decisión del Estado de reformar el sistema metropolitano data al menos de 2003, y si bien el subsidio actual objeto de este estudio se inicia en 2009, el Sistema nace en febrero de 2007, fecha en que se decide instalar y financiar un nuevo sistema para Santiago, en parte con financiamiento fiscal.

En efecto, en 2009 se establece un fondo de estabilización financiera como Subsidio al Transporte Público, ley 20.378, con lo que se busca compensar el nulo valor que se cobraba a los estudiantes de enseñanza básica y el menor valor del pasaje que se cobraba a los estudiantes de educación media y superior. Este fondo se aplica en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, así como en todo el país mediante la creación, en el mismo acto, de un subsidio espejo³ para regiones.

Así, se crea un subsidio para el Transantiago y, por razones de equidad en la asignación de

¹ De Gregorio, José; Dufey, Annie; Figueroa, Oscar; Fulgueiras, Mariana; Pérez, Clemente; Poduje, Iván y Rabi, Violeta. “Transantiago: una licitación que abre oportunidades”. Informe de Políticas Públicas 11, enero 2017. Espacio Público.

² Ver análisis con mayor detalle en Capítulo II-1 de este Informe.

³ La Ley 20.378 de 2009 define (artículo 1º) un Subsidio al Transporte Público (Remunerado de Pasajeros). En el artículo 2º de la ley se establece que el subsidio tendrá amplitud nacional, señalando que “el mecanismo de subsidio de esta ley se dividirá en partes iguales entre la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y la Región Metropolitana, excluidas la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como las demás regiones del país”.

recursos, uno de igual magnitud para el transporte de regiones, denominado Subsidio “espejo” Regional. Esto significa que, por ejemplo, el total que el país destinó en 2019, para Subsidio al Transporte Público, alcanzó un monto de M\$ 1.178.961.148 (\$2020), repartido en proporciones iguales entre la Región Metropolitana⁴ y resto de RM y de las Regiones.

Las razones políticas de “equidad” en la asignación de recursos entre la capital y regiones esgrimidas tienen un trasfondo de lógica-racional (y aceptable) que motiva el subsidio “espejo”, pues con este subsidio se pretende corregir déficits de calidad, tecnología, accesibilidad, etc. del transporte público a nivel de regiones, que hasta ese momento no se abordaban como política pública nacional integral y coherente⁵.

De acuerdo con lo expresado en el Mensaje Presidencial que presentó dicho proyecto de ley al Congreso Nacional⁶,

“El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones del transporte de pasajeros, como son los tiempos de desplazamiento, los tiempos de espera, las capacidades de transporte, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional”.

“Por lo anterior, es prioritario mejorar el servicio de transporte público remunerado pasajeros, con la finalidad de ofrecer un servicio de calidad, confiable y seguro, y con precios a público accesible para toda la población, de modo de fomentar con ello que más personas, accedan y opten por este medio de transporte”.

“El proyecto de ley.... busca precisamente mejorar y fomentar el transporte público remunerado de pasajeros a lo largo de todo el país”.

Como fluye de estas declaraciones constitutivas, el objeto de la intervención del estado y la consiguiente asignación de recursos públicos en este subsector es asegurar el acceso a transporte público remunerado a tarifas accesibles para toda la población. El medio o mecanismo que se utiliza para cumplir ese propósito es la entrega de subsidios de diversa naturaleza.

En consecuencia, los programas, proyectos o actividades organizados para cumplir con este mandato, deben ser organizados, implementados y evaluados en función de los resultados en los niveles y calidad de servicios financiados por los recursos públicos comprometidos, y no desde la mirada de la mera entrega de un subsidio, que es un medio para el cumplimiento del objetivo. Es este precisamente el enfoque que plantea el sistema de Evaluación de Programas

⁴ Considera solo el territorio cubierto por el Transantiago, esto es: la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

⁵ El Mensaje del Proyecto de Ley fundamenta la creación del subsidio “espejo” regional con los siguientes argumentos: “El crecimiento y expansión de las ciudades de nuestro país, exigen un desarrollo del transporte público a la altura de las necesidades, con la infraestructura adecuada y un servicio de calidad. Con la finalidad de mejorar e incentivar el uso del transporte público remunerado de pasajeros, y la conectividad y vías en general, a lo largo del país, es que se crea un fondo de inversión para realizar, prioritariamente, los mejoramientos de gestión e infraestructura en las regiones de nuestro país. A través de este Fondo Regional, que tendrá un monto equivalente al Fondo Transitorio para Transantiago, se podrán realizar inversiones en infraestructura para el transporte público; diseño e implementación de planes de modernización y mejora del transporte público; inversiones en infraestructura y conectividad de interés para la región, seleccionados por el Consejo Regional, entre otros, a fin de integrar a todos y cada uno de los habitantes de las distintas regiones al desarrollo y modernización del país, constituyéndose en elementos de la esencia de la modernización de nuestra tierra, cooperando en alcanzar el fin último, la igualdad de oportunidades de chilenos y chilenas en nuestro país” (Historia de la Ley N° 20.378.)

⁶ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile - www.bcn.cl/historiadaley - documento generado el 28-mayo-2018

Gubernamentales, utilizando la metodología de Marco Lógico, y es el que se ha aplicado en el análisis y evaluación que sigue en este documento.

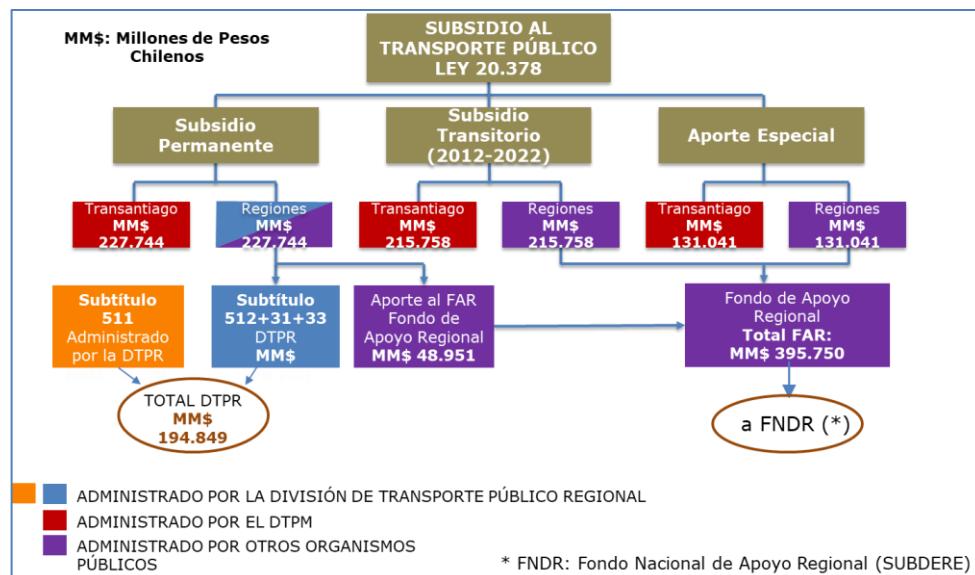
CONTEXTO PRESUPUESTARIO DEL PROGRAMA

En términos presupuestarios, el programa a evaluar es “Subsidio Nacional al Transporte Público”, el cual se identifica dentro del Presupuesto Público, en el Programa 06 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT). Éste contiene todos los subsidios de la ley 20.378 (permanente, transitorio y especial adicional) para el financiamiento de la Red Metropolitana de Movilidad (ex Transantiago), que en 2019 alcanzan a M\$589.480.574 en moneda 2020 y que son traspasados a la Administración Financiera del Transantiago, AFT. También, contiene una parte del subsidio “espejo” regional (el subsidio permanente), que en 2019 alcanza a M\$233.665.491 (moneda 2020). El resto del Subsidio “espejo” regional (los subsidios transitorio y especial adicional), el año 2019 son de M\$221.367.306 y M\$134.447.779, en \$2020, respectivamente, se transfieren directamente a las regiones, vía Tesoro Público, a través del Fondo de Apoyo Regional (FAR). Además, el presupuesto del Programa 06 del MTT incorpora una transferencia de capital de M\$50.223.956, al mencionado FAR⁷.

Este Fondo fue creado por ley, cuyo Reglamento fue dictado por Decreto 146 de 27 octubre 2015. Está destinado al financiamiento de iniciativas de “transporte, conectividad y desarrollo regional”. Para el cumplimiento de sus fines, este Fondo transfiere sus recursos a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE) y a los Gobiernos Regionales.

Esquemáticamente la organización de los recursos fiscales de la ley 20.378 y los diferentes actores que son responsables de su ejecución, se visualiza en la siguiente figura, presentada por la División de Transporte Público Regional, DTPR.

Figura N°1: Diagrama de distribución de recursos de la Ley 20.378 (2019)



Fuente: Diagrama proporcionado por la DTPR.

⁷ Partida 19, Capítulo 01, Programa 06, Subtítulo 33 (Transferencias de Capital), Ítem 02, Asig. 003 de la ley de Presupuestos

EL PROGRAMA

En base a documentos revisados y reuniones de trabajo con profesionales de la institución responsable de este Programa, el panel identifica como objetivo de Fin: “**Contribuir a hacer efectivos los derechos⁸y libertad de movilidad de todas las personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público**”.

Mientras que su Propósito es: “**Promover la disponibilidad⁹ efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP), con estándares de servicio predefinidos¹⁰, a tarifas asequibles¹¹ y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande**”.¹²

De acuerdo con las definiciones y contenido de la ley, y la metodología de evaluación de Programa Gubernamentales de DIPRES¹³, se observa que existe una primera gran división, relacionada con la definición y el alcance de los productos que se espera obtener con los recursos públicos comprometidos.

Un **primer macro componente** está destinado a abordar los problemas de la población que usa el Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo, que se caracteriza por una gran población urbana concentrada, con servicios planificados operados de forma integrada, es decir, soluciones para resolver los problemas de los “**Servicios de Transporte Regulado a través de Concesión y uso de vías e integración de otros modos**”, ejecutado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), servicios que en parte son financiados por el Programa presupuestario 06 de la Subsecretaría de Transporte del MTT y cuya gestión se financia con recursos del Programa presupuestario 03 de la misma Subsecretaría.

Un **segundo macro componente**, está destinado a abordar los problemas de la población que requiere Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en Regiones, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y que se caracterizan por la dispersión geográfica y la diversidad de problemas, lo que amerita tratamientos particulares. Es decir, soluciones para resolver los problemas de los servicios de transporte en regiones, regulados, no regulados, para zonas específicas y servicios complementarios. Este macro componente, denominado **Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones** está bajo la responsabilidad de la División de Transporte Público Regional (DTPR) del MTT¹⁴.

En este macro componente se puede distinguir dos componentes constitutivos:

- El primero dirigido a resolver los problemas de acceso y conectividad, que se define como:

⁸ Se entiende que cuando la Política de Transporte habla en plural, está aludiendo a factores como la libertad de desplazamiento, la libertad de elegir los modos, oportunidad, y la capacidad factual de ejercerlos. Disponer transporte “contribuye” a que esos factores se activen.

⁹ Disponibilidad: se entiende como: existencia, regularidad y frecuencia y posibilidad de acceso.

¹⁰ Estándar de servicio: se entiende como seguridad y confort y condiciones técnicas

¹¹ En el sentido formal de la RAE: “Que puede conseguirse o alcanzarse”.

¹² Aunque algunas declaraciones del MTT que se recogieron en versiones preliminares de la Evaluación, señalaba el “el uso y la disponibilidad” como el objeto de la acción del Programa, el PANEL ha concluido, que si bien el fomento del uso de TPP, es un objetivo de Política Sectorial, este no es recogido ni servido por actividades sustantivas del Programa. Por el contrario todas las actividades están orientadas y sirven al propósito central de facilitar o promover la disponibilidad efectiva del transporte público (TPRP) a la población.

¹³ La evaluación se orientará a recoger los resultados que se obtienen con los recursos que el Estado entrega a través del Programa 06 de MTT y traspasa al Transantiago.

¹⁴ Para este segundo producto, el Panel propone que los componentes que genera el Programa pueden organizarse, desagregadamente según el tipo de problema-población atendida, de manera de identificar a nivel de componente o subcomponente, según sea el caso o el producto específico que se genera.

Componente 2.1: Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes

Este Subcomponente contiene a su vez 4 productos o componentes específicos:

- Sub Componente 2.1.1: TPRP, para las zonas aisladas y un centro poblado de referencia,
 - Sub Componente 2.1.2: Transporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades rurales
 - Sub Componente 2.1.3: Transporte de Estudiantes de enseñanza prebásica, básica y media de localidades con dificultades de transporte terrestre en circuitos localidad rural-escuela
 - Sub Componente 2.1.4: Transporte Público Terrestre Mayor en Zonas Extremas
-
- El segundo destinado a resolver acceso de TPRP en localidades urbanas distintas de la Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo, denominado **Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria**. Este Subcomponente lo constituyen los siguientes 3 productos o subcomponentes
 - Sub Componente 2.2.1: TPRP en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación
 - Sub Componente 2.2.2: TPRP en áreas urbanas reguladas a través de un “perímetro de exclusión”,
 - Sub Componente 2.2.3: Tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas

Adicionalmente, el Programa realiza un conjunto de actividades que significan apoyos y servicios para el desarrollo de servicios de transporte, que se reconoce como un **tercer macro componente** denominado **Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público**. En el cual se puede reconocer los siguientes tres productos o subcomponentes:

- Componente 3.1: Asistencia Técnica a los GORES para determinar y proponer mejoras de flota
- Componente 3.2: Disponibilidad de protocolos y planes de contingencia para los Servicios de TPRP post emergencias
- Componente 3.3: Factibilización de Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros
- Componente 3.4: Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material rodante de Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A.

De esta manera se obtiene una visión comprensiva, y suficientemente operativa para evaluar más detalladamente los aportes y desempeño del programa. En el primer nivel se distinguen tres Macro-Componentes, los primeros dos son servicios de transporte de pasajeros que se espera factibilizar, a los cuales se agrega un tercero de carácter transversal destinado a entregar apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público en regiones.

Dada la complejidad de los productos generados por el Programa, básicamente por las diferenciaciones que deben hacerse por región geográfica o beneficiario, a continuación, se organiza esta información en una tabla donde se identifican los componentes y sus subcomponentes, en un esquema general con una breve descripción del problema específico que cada uno resuelve; las áreas atendidas; el tipo de servicio que se provee con el subsidio y la modalidad de subsidio entregado.

Cuadro Nº 1: Esquema general de las producciones del Programa “Subsidio Nacional al Transporte Público”

| Componentes y subcomponentes | Problema que resuelve | Áreas atendidas | Tipo de servicio que se provee con el subsidio | Condiciones de los servicios contratados | Modalidades de subsidio | Producto medido |
|---|---|---|---|---|---|--|
| MACRO COMPONENTE 1: “Servicios de Transporte Regulado Subsidiado a través de Concesión y Uso de Vías en la Región Metropolitana” | | | | | | |
| Componente 1.1: Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo | La recaudación vía tarifas compatible con la capacidad de pago de las distintas poblaciones atendidas (adultos, escolares y tercera edad), no logra financiar los costos totales del sistema, incluyendo los precios convenidos con los operadores en las licitaciones realizadas y los costos específicos de administración y operación del sistema. | Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo | Servicio urbano de transporte público remunerado de pasajeros, terrestre. Atiende a toda la población de las zonas reguladas por la Concesión y Uso de Vías. | Servicio integrado, caracterizado por rutas, frecuencias, horarios, calidad de vehículos (capacidad, antigüedad, tecnología). El servicio se financia con las tarifas que cobra y con el subsidio establecido por la ley 20.378. El diseño de los servicios lo realiza la Gerencia de Planificación e Infraestructura de la DTPM. | Pasaje con una tarifa subsidiada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (Art. 3º a. y 14º c. de la ley N°20.378). La tarifa es universal para cada población definida (adultos, escolares y tercera edad). El subsidio no focaliza por caracterización socioeconómica, género u otra ¹⁵ | |
| MACRO COMPONENTE 2: Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones | | | | | | |
| Componente 2.1: Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes | | | | | | |
| Sub Componente 2.1.1: Personas disponen de Servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, con estándares y tarifas definidas, asignados a operadores mediante Licitación | Dificultad de conectividad de personas (por alto precio o inexistencia de servicio espontáneo). | Zonas aisladas, que señala la ley y reglamentos | Servicio de origen-destino entre la zona aislada y el centro poblado de referencia; en modos: terrestre, ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y lacustre. La disponibilidad del servicio se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para las rutas servidas | Ruta, frecuencia, horarios, calidad de vehículos (capacidad, antigüedad, tecnología) definidos con parámetros propios, según modos. Para su instalación las iniciativas/peticiones surgen en el territorio (municipalidades, organizaciones sociales, grupos de vecinos, otros). El otorgamiento del servicio está en función de las distancias y de la accesibilidad a servicios básicos o públicos (escuelas, administración pública, hospitales, etc.). El Programa hace una evaluación técnica y determina si una localidad es “aislada” ¹⁶ y los parámetros del servicio de transporte que se requiere, el cual posteriormente se licita a operadores privados y se firma un contrato subsidio. | Tarifa convenida universal para adultos y diferenciada para tercera edad, personas de movilidad reducida y estudiantes, No discrimina por caracterización socioeconómica, género ni ningún otro factor. | La disponibilidad del servicio se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para las rutas servidas |
| Sub Componente 2.1.2: Personas que habitan en zonas rurales , con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Trasporte Público Terrestre TPTM ¹⁷ , localidades. | La insuficiente oferta de servicio de TPTM (según la ley) que dificulta conectividad de personas en zonas rurales (no existe u opera mal) | Zonas rurales | Servicio de origen-destino entre zona rural y centros poblados. La disponibilidad de mejor oferta de servicio se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para las rutas servidas cada año | Ruta, frecuencia, horarios, calidad de vehículos (capacidad, antigüedad, tecnología), definidos. Las iniciativas surgen en el territorio (municipalidades, organizaciones sociales, grupos de vecinos, etc.). Los criterios para la generación del servicio son: a) ser localidad rural ¹⁸ , b) poca o insuficiente oferta de servicios de transporte (ya sea que no existe, u opera mal). El | Tarifa convenida es universal para adultos. Hay para tercera edad, personas de movilidad reducida y estudiantes, En su variante terrestre y en gran parte de los servicios de otros modos, existe un 50% de rebaja de tarifa para adultos mayores. Los estudiantes de educación media y superior pagan un 33% del valor de la tarifa adulto, mientras que para los alumnos de educación | La disponibilidad de mejor oferta de servicio se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para las rutas servidas cada año |

¹⁵ La Ley 18.696 menciona el subsidio de compensación por tarifa escolar como aspectos susceptibles de regular a través de las licitaciones o formas de regulación equivalentes, sin necesariamente establecerlos, sino sólo los indica como posibles mecanismos a utilizar. Por regla general, este servicio se asigna por Licitación Pública y posterior Contrato con operadores, aunque existen formas regulatorias que no son necesariamente incompatibles con el Sistema y que no necesaria u obligatoriamente deben otorgarse mediante licitación.

¹⁶ Está en estudio si esta definición coincide con las categorías que usa el Ministerio del Interior y Seguridad Pública y la SUBDERE para la aplicación de otros Programas o Beneficios.

¹⁷ La Política Nacional de Transporte (2013), define al TPTM como aquel que “comprende todos los modos masivos de transporte de pasajeros en áreas urbanas”, lo que se extiende a las zonas rurales.

¹⁸ Definición del INE: “Se denomina población rural a las personas que viven en aldeas, caseríos, asentamientos mineros, fundos, parcelas u otros. En términos numéricos está constituida por 2.000 habitantes o menos.”

| Componentes y subcomponentes | Problema que resuelve | Áreas atendidas | Tipo de servicio que se provee con el subsidio | Condiciones de los servicios contratados | Modalidades de subsidio | Producto medido |
|--|---|--|---|--|---|--|
| | | | | Programa hace una evaluación técnica y determina si el servicio es pertinente y los parámetros de servicio a solicitar. Lo que se define en cada evaluación de servicio es una zona rural a atender. Licitación Pública y posterior Contrato | básica el traslado es gratuito. | |
| Sub Componente 2.1.3: Estudiantes de enseñanza prebásica, básica y media de localidades con dificultades de transporte en circuitos localidad rural-escuela disponen de <u>transporte escolar</u> terrestre, exclusivo y gratuito, en horarios compatibles con la escuela. | Dificultades de acceso de estudiantes a la escuela por condiciones geoclimáticas y/o alto costo de transporte privado. | Zonas sin disponibilidad de transporte para acceder a una institución educacional. | Servicio de origen-destino entre localidad y escuela. La disponibilidad de transporte escolar se mide como la "capacidad de pasajes escolares convenidos" para las rutas escuela-hogar servidas cada año. | Ruta, frecuencia, horarios, calidad de vehículos y exigencias a conductor, definidas (capacidad, edad, tecnología) y exigencias a conductor, definidas. Iniciativas surgen de escuelas, alcaldes u organizaciones sociales. El criterio básico para generar el servicio es la no disponibilidad de transporte (inexistencia) para acceder a una institución educacional. El Programa hace una evaluación técnica y determina si el servicio es pertinente y cuáles son los parámetros de servicio a solicitar. Se otorga mediante Licitación Pública o por trato directo y posterior Contrato de Subsidio. | La tarifa para el usuario (estudiante) es cero (subsidio 100%). No discrimina por caracterización socioeconómica, ni ningún otro factor ¹⁹ . | La disponibilidad de transporte escolar se mide como la "capacidad de pasajes escolares convenidos" para las rutas escuela-hogar servidas cada año. |
| Sub Componente 2.1.4: Personas que habitan en <u>zonas extremas</u> , definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Trasporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles cercanos al promedio nacional ²⁰ . | Oferta de servicios de Trasporte Público Terrestre Mayor, bajo el nivel aceptable como factor geopolítico de integración de la población (significativamente inferior al promedio nacional) ²¹ . | Zonas extremas definidas por la ley. | Servicio de transporte urbano en regiones indicadas por ley. La disponibilidad de TRPM se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida. Opera de hecho en Punta Arenas y corresponde al subsidio de transporte mayor en dicha ciudad mediante contratos por la operación de 8 recorridos o servicios. | Frecuencia convenida en áreas extremas. Para su asignación, se realiza una evaluación técnica y se determinan las tarifas y frecuencia a aplicar o se adoptan condiciones de servicio preexistentes y se regula tarifa y frecuencia. | Se regula tarifa y frecuencia. Tarifas rebajadas a poblaciones de zonas extremas con servicios de transporte operando previamente. | La disponibilidad de TRPM se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida. Opera de hecho en Punta Arenas y corresponde al subsidio de transporte mayor en dicha ciudad mediante contratos por la operación de 8 recorridos o servicios. |
| Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria | | | | | | |
| Componente 2.2.1: Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a | Riesgo de insolvencia o falla de servicio de la red de operadores de TPRP previamente existente, por exigencias de otorgar | Algunas comunas en regiones de Tarapacá, Antofagasta, Valparaíso, | Servicio de transporte urbano en áreas reguladas. Puede ser servicio urbano, donde el subsidio tiene el carácter de compensación por tarifa | Frecuencia convenida en áreas urbanas, reguladas. Se realiza una evaluación técnica y se determinan las tarifas y frecuencia a aplicar o se adoptan condiciones de | Tarifas rebajadas a poblaciones de localidades con servicios de transporte operando previamente. La tarifa se ajusta a través de polinomio | La disponibilidad un servicio estándar mejorado, a una tarifa |

¹⁹ Es probable que exista un factor de auto selección que en la práctica actué parcialmente como focalizador, pero esto no está explicitado en el diseño de este sub componente.

²⁰ El Decreto N° 4 de 10.03.2010, dispone en el Artículo 5º: "El Ministerio podrá considerar proyectos que fomenten el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén del G. Carlos Ibáñez del Campo; Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé; cuando la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil, en adelante TNE, que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país".

²¹ Zonas Extremas: Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena y las provincias de Palena y Chiloé.

| Componentes y subcomponentes | Problema que resuelve | Áreas atendidas | Tipo de servicio que se provee con el subsidio | Condiciones de los servicios contratados | Modalidades de subsidio | Producto medido |
|---|---|--|--|--|---|--|
| través <u>condiciones de operación</u> , reciben compensación económica suficiente para mantener el equilibrio financiero, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una frecuencia y tarifa acordada. | tarifas rebajadas a poblaciones específicas, en localidades donde, previo a la ley, ya existía un conjunto de servicios de transporte operando con condiciones de transporte específicas. | O'Higgins y Bío Bío | escolar y determina criterios para definir dónde se entrega servicio: corresponde a las siguientes Zonas: Tarapacá (algunas comunas), Antofagasta (algunas comunas), Valparaíso (algunas comunas), O'Higgins (algunas comunas) ²² y Bío Bío. Se atiende a toda la población de las zonas reguladas. La disponibilidad de un servicio estándar mejorado, a una tarifa acordada en un área regulada por operación se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida. | servicio preexistentes y se regula tarifa y frecuencia. | mensualmente. En definitiva, es rebaja tarifaria y frecuencia. | acordada en un área regulada por operación se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida |
| Sub Componente 2.2.2: Condiciones de servicio de TPRP en áreas urbanas son <u>reguladas a través de un "perímetro de exclusión"</u> ²³ , en el cual las <u>condiciones de operación y uso de vías</u> han sido mejoradas respecto de las existentes previamente mediante negociación con los operadores | Servicios de TPRP con bajo estándar de calidad en áreas urbanas definidas por un perímetro de exclusión. | Áreas urbanas definidas por un perímetro de exclusión. | Servicio de transporte urbano en áreas reguladas con perímetro de exclusión. La disponibilidad de un servicio estándar mejorado, a una tarifa acordada en un área regulada por perímetro de exclusión operación, se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida | Caracterizado por origen-destino, ruta, frecuencia, horarios, calidad de vehículos (capacidad, edad, tecnología). Puede ser urbano. Aplica en localidades donde previo a la ley 18.696, ya existían operadores con ciertas condiciones de servicio conocidas. El Programa hace una evaluación técnica y determina parámetros de servicio a solicitar puntualidad, regularidad y frecuencia (incluidas tarifas). | Se atiende a población de zonas reguladas por Perímetros de Exclusión. Desarrolla metodología de negociación con operadores actuales para establecer nuevas condiciones de operación. Tarifa universal para cada población definida (adultos, escolares y tercera edad). Tarifas no son iguales en todo Chile, ni adultos ni escolares. Lo fijo es que estudiantes pagan 33% de tarifa adulto, por lo tanto el subsidio no focaliza por caracterización socio económica u otro | La disponibilidad un servicio estándar mejorado, a una tarifa acordada en un área regulada por perímetro de exclusión operación, se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida |
| Sub Componente 2.2.3: Tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas | Acceso restringido a TPRP de calidad a tarifas accesibles, accesibles por parte de los estudiantes locales | Cualquier lugar de Chile, sin servicios regulados | Servicio de transporte urbano en áreas no reguladas. Se mide como la "total de viajes realizados por estudiantes" en el área definida | Frecuencia convenida en áreas no reguladas. Para generar el servicio se evalúan propuestas. Cada operador postula y si cumple requisitos se le da el subsidio. Se abren postulaciones (vía web MTT-DTPR) y se trabaja en coordinación con Tesorería General de la República. Para postular a subsidio los postulantes deben estar inscritos ²⁴ en la Zona en que se está requiriendo. No hay licitación y no existe contrato de por medio. Cada operador postula en la Tesorería General de la República página de DTPR (por placa patente única). | La tarifa es universal para cada población definida (adultos, escolares). Las tarifas no son iguales en todo Chile ni para adultos ni para escolares. Lo único fijo es que los estudiantes pagan el 33% de la tarifa adulto por lo que el subsidio no focaliza por caracterización socio - económica u otro criterio. Este subsidio resuelve los menores ingresos de los operadores, producto de la rebaja tarifaria a los estudiantes. Este subsidio es rebaja tarifaria. | Es la disponibilidad de un servicio existente, a una tarifa rebajada a estudiantes, en un área NO regulada. Se mide como "total de viajes viabilizados o disponibilizadas por estudiante" en el área definida. |

²² El Subsidio para Zonas reguladas por "Condiciones de Operación" es reglamentado Ley N° 18.696, Inciso segundo, y el Artículo 1º bis del DS 212/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

²³ Se entiende como Perímetro de Exclusión la "determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías" (artículo 3º, ley 18.696). Entre otros aspectos que se regulan se consideran: Tarifas, Estructuras tarifarias, Programación vial, Regularidad, Frecuencia, Antigüedad, Requerimientos tecnológicos o administrativos (artículo cuarto transitorio de la ley 20.696).

²⁴ El vehículo debe estar inscrito en el "Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros" de la Subsecretaría de Transportes.

| Componentes y subcomponentes | Problema que resuelve | Áreas atendidas | Tipo de servicio que se provee con el subsidio | Condiciones de los servicios contratados | Modalidades de subsidio | Producto medido |
|--|--|---|--|---|--|---|
| MACRO COMPONENTE 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público. | | | | | | |
| Componente 3.1: Asistencia Técnica a los GORES para ejecutar el proceso de renovación de vehículos de transporte público de pasajeros ²⁵ | Falta de capacidad de los gobiernos regionales para aplicar la normativa de obsolescencia de flotas de transporte público de pasajeros. | Todas las regiones que convocan al proceso de asignación del Subsidio para Renovación de Flotas | Presta apoyo al proceso de postulación de los Operadores que concursan al subsidio (por vehículo: Bus o taxi colectivo), llamado por los Gobiernos Regionales para Renovación de Flota (programas gestionados por los Gobiernos Regionales, orientado a la mejora de condiciones de flota de transporte terrestre en regiones) ²⁶ . | No aplica | No hay subsidio directo de parte del Programa, solo los recursos de la administración utilizados para ejecutar las actividades. Función Pública directa | Asistencia técnica |
| Componente 3.2: Disponibilidad de Protocolos y plan de contingencia para que los Servicios de TPRP post <u>emergencias</u> sean repuestos o mantenidos con soluciones alternativas temporales, en el mínimo de tiempo | La necesidad de disponer de procedimientos preestablecidos para enfrentar desastres o calamidad pública que permitan asignar capacidades y recursos (usualmente vía reasignación), para enfrentar estas emergencias. | Todas las regiones | Enfrentar la pérdida de conectividad como efecto de desastres o calamidad pública. Es un mandato de la ley que por su naturaleza y práctica institucional está en el ámbito de los Servicios Técnicos transversales que se prestan bajo el Macro componente 3, está formalizado, mediante la Resolución Exenta 1428 de 2014 del MTT | No aplica | No hay subsidio directo, solo los recursos de la administración utilizados para ejecutar las actividades. Función Pública directa | Protocolos y plan de contingencia disponibles |
| Componente 3.3: Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mejorada | Insuficiencia de Infraestructura habilitante (calidad y/o cantidad) que asegure la calidad del servicio de transporte público | Todas las regiones | Obras menores (conservaciones, pavimentaciones, pistas solo buses, señalizaciones, paraderos) asociadas a la calidad del servicio mejorada | Según definición de la obra. Las iniciativas se generan a partir de levantamiento de necesidades y requerimientos solicitados por municipalidades, de la Dirección de vialidad (MOP) u otros interesados ²⁷ : a) deben ser obras menores; b) deben proporcionar condiciones habilitantes para los servicios de transporte público. Se realiza priorización ²⁸ : Programa genera especificaciones. | No hay subsidio directo. Efecto transversal en la calidad del servicio. Se transfieren fondos a gobiernos locales (Regionales o Municipalidades) y éstos ejecutan la obra a través de licitación. Subsidio en base a Subtítulo 31 ²⁹ . Una vez definida y aprobada la Obra, se firma un convenio con entidad ejecutora (Municipalidad, Vialidad, Serviu). | Obras menores de infraestructura |
| Componente 3.4: Gestión del servicio financiero (pago deuda) para renovación material rodante de Metro Regional Valparaíso S.A., Trenes Metrop. S.A. y FESUB Concepción S.A. | Necesidad de soporte administrativo especializado para validar los pagos de estas entidades. | Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A. | Gestión del servicio financiero | No aplica | Pago de cuotas de crédito de estas empresas con presupuesto estatal | Servicio financiero |

²⁵ El proceso de renovación de flotas corresponde a la aplicación de las directrices de obsolescencia y retiro de vehículos que prestan servicios de Transporte público, establecidas por el MTT (antigüedad máxima de 144 meses), orientada a prevenir riesgos de falla de servicios o seguridad.

²⁶ Solo se consideran los gastos que se realizan para prestar el apoyo señalado.

²⁷ La metodología de levantamiento de necesidades de obras menores de infraestructura se describe en el Anexo 3.

²⁸ Se realiza priorización desde los equipos técnicos regionales, según metodología definida que incorpora criterios tales como planes, políticas y prioridades gubernamentales, así como estudios y aspectos técnicos predefinidos. Definida la obra con sus especificaciones técnicas y alcance se firma convenio mandato con el organismo ejecutor (intendencias, municipalidades, gobiernos regionales, Serviu entre otros.), se entregan las especificaciones técnicas para la licitación, haciendo seguimiento y asesoría permanente durante todo el proceso de licitación y ejecución.

²⁹ El subsidio mediante el subtítulo 31 se refiere a las iniciativas de inversión a nivel regional a través del subtítulo 31 del presupuesto del Ministerio del Interior, Partida Ministerio del Interior y Seguridad Pública - Gobiernos Regionales.

I.2. CARACTERIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO

Por las características del Programa a evaluar, el panel considera que la estimación de la Población Potencial y Objetivo debe ser definida y calculada al menor nivel de desagregación de los componentes identificados³⁰.

Por lo anterior, para cada uno de los productos que genera el Programa se define la población potencial y objetivo, las cuales son estimadas de acuerdo a la información disponible entregada por la contraparte.

En estricto rigor, estos conceptos no estaban formal y sistematizadamente definidos por el Programa, por lo cual fue necesario precisarlos en conjunto con el equipo de contraparte.

Para efectos de comprensión general de esta sección, es importante precisar que los conceptos de población aquí utilizados están relacionados con el servicio de transporte que es viabilizado con el subsidio, y que este servicio a su vez adquiere distintas características, dependiendo del problema o dificultad específico que el servicio manifieste para una población que habita en una localidad geográfica específica, y de las políticas públicas definidas para resolverlo.

De esta manera por ejemplo, en el caso del transporte urbano integrado, en principio la Población Potencial puede definirse como el total de habitantes o residentes del área urbana bajo servicio, si el problema o énfasis de política es incentivar el uso de transporte público, por problemas de congestión de contaminación atmosférica; sin embargo si el problema es acceso o calidad de servicio, y quiere mejorarse eso, parece más razonable utilizar como población objetivo las personas que usualmente usan o necesitan usar transporte público, descartándose en esa definición los grupos que difícilmente utilizarán en el futuro previsible el TPRP. Por otra parte, para el caso de localidades aisladas o insulares, es razonable asumir que toda la población es eventualmente requirente del servicio. Lo mismo ocurre en el caso que el servicio de transporte se ordene en rutas geográficas, abarcando un “área de influencia o servicio”, caso en el cual los habitantes o residentes de la mencionada área, pueden definirse como población objetivo.

No obstante que en todos los casos anteriores la Población Objetivo es idéntica a la Población Potencial, esto se cumple para las localidades servidas, pero no considera aquellas donde no hay servicio, por lo cual es posible que a nivel agregado esta condición no se cumpla. En efecto, en una región donde hay dos provincias con requerimientos de servicios para conectividad de zonas aisladas y en una se ha puesto en funcionamiento y en otra no, y se computa la población potencial solo la de la localidad servida (que será idéntica a la población objetivo para esa localidad), se tendría una cobertura de 100%, cosa que obviamente no es cierto.

Por lo tanto, la población potencial del agregado de la Región (como variable básica para medir cobertura) debiera ser la suma de las poblaciones con requerimiento, y no la contabilizada para la localidad servida, para cada subcomponente. Para ello se requerirá tener el catastro de las poblaciones con requerimientos (con o sin servicio), información que, en general, no se encuentra disponible.

Con estas aclaraciones, el detalle de las poblaciones es el siguiente:

³⁰ Las definiciones de población potencial y objetivo aquí presentadas, son la mejor aproximación realizada por el panel después de haber sido discutidas con la contraparte.

POBLACIONES POR COMPONENTE.

Macro Componente 1

Componente 1. 1. Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano.

Los usuarios del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo pagan un pasaje con una tarifa rebajada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (Artículo 3ro a. y 14° c. de la ley N°20.378).

Por las características de este componente, la población potencial y objetivo son idénticas, pues el beneficio de una tarifa rebajada no está sujeto a criterios de focalización, y por lo tanto va dirigida a toda la población que requiera el servicio en el área de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo³¹.

No obstante, lo anterior, y dado que existen tarifas diferenciadas para adultos, pensionados y estudiantes se pueden distinguir tres subpoblaciones servidas o beneficiadas de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que operacionalmente se definen como sigue:

1. Habitantes adultos, mayores de 25 y menores de 65 años, que corresponden a aquellos que generalmente no estudian en la educación superior –sin rebaja escolar- y aquellos que no son de la tercera edad y que con alta probabilidad deberán pagar el pasaje completo
2. Habitantes en edad escolar, mayores de 6 y menores de 25 años
3. Habitantes, mayores de 65 años³².

La contraparte (DTPM, Subsecretaría de Transportes) presentó las siguientes cifras de población total potencial y objetivo:

Cuadro Nº2: Población Potencial y Objetivo del Componente 1. 1: Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano

| Año | Población Potencial | Población Objetivo |
|----------------|---------------------|--------------------|
| 2016 | 6.479.607 | 6.479.607 |
| 2017 | 6.543.055 | 6.543.055 |
| 2018 | 6.604.948 | 6.604.948 |
| 2019 | 6.665.204 | 6.665.204 |
| Var. % 2016-19 | 2,9% | 2,9% |

Fuente: Según datos del Programa, en primera presentación del equipo MTT al panel (PPT)

A partir de los antecedentes del Censo 2017 el INE elabora y disponibiliza cifras comparables de proyecciones poblacionales que abarcan todo el periodo de evaluación³³. De esa base de datos

³¹ Esta es la mejor aproximación obtenida: los habitantes de esa área de servicio, considerando lo complejo de medir y el menor efecto que pueden tener los usuarios provenientes de otras áreas (no residentes en tránsito).

³² Aunque la condición de selección, es ser “pensionado”, se opta por el límite de edad que es la variable más homogénea y disponible para todo el período.

oficial se elabora y propone el cuadro con la mejor aproximación de población objetivo y potencial detallado, según subpoblaciones para el periodo en evaluación.

Las cifras se construyen a partir de la población total de la provincia de Santiago, más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, segmentándola por los grupos etarios que más cercanamente representan a la definición de subpoblaciones utilizada para diferenciar tarifas. Consistente con ese criterio se excluyen los menores de 7 años que no son pasibles de tarifa, y se exponen en el cuadro siguiente.

Como se puede verificar en el siguiente cuadro, la composición de los tres grupos etarios asociados a tarifas se mantiene prácticamente constante entre 2016 y 2019 años (21%estudiantes, 61% adultos y 12% tercera edad), cada uno de estos grupos crecen de manera distinta. Así mientras la población en edad de estudiar casi se mantuvo constante (1% de crecimiento). La población de edad de trabajar crece al 10% en el mismo periodo aportando 335 mil personas a la población potencial, en tanto que la población en tercera edad crecía al 12%, aportando 90,0 mil nuevas personas.

Este antecedente indica que, la mayor presión potencial por subsidio provendrá de la extensión del beneficio a la tercera edad y no por los estudiantes, que parece haber alcanzado el límite superior de crecimiento³⁴.

Cuadro Nº 3: Población Potencial y Objetivo del Componente 1. 1: Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano. Distribución por edad. 2016 a 2019

| 1.1 Transporte Público Metropolitano | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------|----------------------|--------------|
| Población Potencial y Objetivo | | | | |
| | <i>En edad de Estudio</i> | <i>En edad Adulta</i> | <i>En 3ra edad</i> | <i>TOTAL</i> |
| | <i>6 a 24 años</i> | <i>25 a 65 años</i> | <i>65 años o más</i> | |
| 2016 | 1.612.766 | 3.475.425 | 673.671 | 5.761.862 |
| | 28% | 60% | 12% | 100% |
| 2017 | 1.609.492 | 3.564.786 | 702.613 | 5.876.891 |
| | 27% | 61% | 12% | 100% |
| 2018 | 1.622.581 | 3.678.679 | 733.782 | 6.035.042 |
| | 27% | 61% | 12% | 100% |
| 2019 | 1.635.232 | 3.810.113 | 764.617 | 6.209.962 |
| | 26% | 61% | 12% | 100% |
| % 2019/16 | 1% | 10% | 14% | 8% |

Fuente: INE estadísticas sociales-proyecciones

³³ <https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales/proyecciones-de-poblacion>

³⁴ Se trata de un fenómeno demográfico generalizado del cual la RM no escapa. "El envejecimiento de la población chilena significa que ésta está cambiando su moda poblacional, desde 8 años en 1990, hasta 28 años en 2019 y se proyecta en 49 años en 2039. Tendencia que se traduce en un aumento de la población mayor de 60 años; reducción de su base poblacional; así como también comienza a reducirse, levemente, la población del tramo de edad de 18 a 24 años". Extractado de Víctor Salas Opazo y Mario Gaymer, "Estancamiento de la Matrícula en Educación Superior, Básicamente, un Fenómeno Demográfico". Depto. Economía USACH.

Definiciones de Población Potencial y Objetivo del componente 2.1

Componente 2.1 Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes

Sub Componente 2.1.1 Personas disponen de Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, servicios que se licitan definiendo tarifas y estándares para operadores.

Modo terrestre

En los estudios ex ante de otorgar el beneficio, el MTT calcula los residentes que habitan en el área de la ruta a servir, en un radio de 2 Km en torno a las localidades cubiertas³⁵. En términos prácticos el Panel interpreta que estos residentes de la “ruta beneficiaria” corresponde a la Población Objetivo del servicio de transporte, que en este caso coincide con la Población Potencial (todos son potencialmente beneficiarios y pueden acceder a obtener el beneficio)³⁶. Las localidades aisladas se definen mediante un sistema de caracterización multidimensional descrito más adelante y no hay antecedentes de localidades excluidas del servicio,

Otros modos

En los modos marítimos, ferroviarias, fluvial, o lacustre, se planifican los servicios de manera similar. Es decir, se determina la cantidad de habitantes o residentes que están en la ruta, los cuales se consideran “beneficiarios”. Para efectos de esta evaluación el Panel considera que esta variable es equivalente a Población Objetivo y también coincide con la Población Potencial. En resumen, por las características de este componente, la población potencial y objetivo son idénticos pues el beneficio de una tarifa rebajada no está sujeto a criterios de focalización socio-económica, y por lo tanto va dirigida a toda la población que requiera el servicio en Zonas Aisladas.

No obstante lo anterior, se pueden distinguir cuatro subpoblaciones que reciben beneficios diferentes, que operacionalmente se definen como sigue: 1. habitantes adultos en edad de trabajar (mayores de 24 y menores de 65 años de Zonas aisladas; 2. habitantes en edad escolar mayores de 6 y menores de 24 años de Zonas aisladas (Población Potencial Escolar); 3. habitantes pensionados de Zonas aisladas, declaradas según la ley; 4. habitantes con discapacidades de Zonas aisladas, declaradas según la ley.

Sub Componente 2.1.2 Personas que habitan en zonas rurales con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Transporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades.

Al igual que en el caso anterior, la población potencial y objetivo son idénticas, pues el beneficio de una tarifa rebajada no está sujeto a criterios de focalización, y por lo tanto va dirigida a toda la población que requiera el servicio en Zonas Rurales. No obstante, en su variante terrestre y en gran parte de los servicios de otros modos, existe un 50% de rebaja de tarifa para adultos mayores, y está acordado que los estudiantes de educación media y superior paguen un 33% del valor de la tarifa adulto, mientras que para los alumnos de educación básica el traslado es gratuito.

³⁵ Se contó con información de rutas y recorridos (nombres de servicio), pero no con el detalle exacto de las localidades atendidas (una ruta atiende diversas localidades, y en algunos casos, áreas con población dispersa)

³⁶ Los datos de esta variable están registrados en las bases de datos: Beneficiarios_Global_2016.xlsx, Beneficiarios_CTA-CTR_2017.xlsx, Beneficiarios_CTA-CTR_2018.xlsx y Beneficiarios_Global_2019_terrestre_Zaom.xlsx

Sub componente 2.1.3 Estudiantes de enseñanza básica y media de localidades con dificultades de transporte en circuitos hogar-escuela disponen de transporte escolar en modalidad terrestre, exclusivo y gratuito en horarios compatibles con la escuela.

Este beneficio va dirigido a toda la población escolar con dificultades o ausencia de transporte en circuitos localidad rural-escuela, por lo cual la Población Potencial, requeriría definir las áreas donde existe este problema y estimar el total de estudiantes en esas áreas. Esta población potencial se desconoce, pues no hay un catastro diagnóstico que indique cual es la población que necesita este servicio

El MTT tiene los datos de la población destinataria de los servicios. Esto es el listado de alumnos movilizados a cada escuela predefinida³⁷.

Se asume que este valor es bastante cercano a lo previsto en el diseño del servicio (o sea, hay baja inasistencia), por lo cual para efectos de esta evaluación se consideran estos datos como la población objetivo (estudiantes con servicio de movilización asegurado o contratado).

Sub Componente 2.1.4: Personas que habitan en zonas extremas, definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Trasporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles cercanos al promedio nacional.

Oferta de servicios de TPM para personas que habitan en zonas extremas, las que están definidas por la ley son Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y las Provincias de Palena y Chiloé³⁸.

En la práctica, durante el periodo en evaluación solo ha sido utilizado en la ciudad de Punta Arenas, y corresponde al subsidio de transporte mayor en dicha ciudad mediante contratos por la operación de 8 recorridos o servicios.

Por tratarse de una Zona Urbana, los proyectos planificados y licitados explicitan la “demanda” por servicios, que corresponde al estimado de viajes requeridos por los residentes “usuarios de transporte público”, los que a su vez corresponden a una fracción del total de residentes o habitantes (correspondientes a la proporción de habitantes que utilizan el transporte público).

Para efectos de esta evaluación, el total de “demanda” se puede considerar como Población Potencial, no obstante, este dato no estuvo disponible a la fecha del cierre de la evaluación, por lo cual se ha consignado como máxima población potencial, la estimación de población urbana de la comuna de Punta Arenas para el periodo.

Dimensiones de población Objetivo y Potencial de componente 2.1

Para las Zonas Aisladas modo terrestre existen registros para los 4 años en estudio, observándose un aumento de un 30,4% en la población objetivo con disponibilidad de potencial de servicios. Se hace notar que no es el servicio entregado (no hay datos para ello). Este

³⁷ Estos datos constan en la BD entregada anteriormente: “12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx”.

³⁸ El Decreto N° 4 de 10.03.2010, dispone en el Artículo 5º: “ El Ministerio podrá considerar proyectos que fomenten el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén del G. Carlos Ibáñez del Campo; Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé; cuando la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil, en adelante TNE, que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país”.

incremento corresponde fundamentalmente a la expansión del número de servicios (rutas con servicio), pues el aumento poblacional de estas localidades es muy bajo y la calificación de aislado no tiene cambios sustantivos en el tiempo³⁹. En el caso de otros modos (marítimo, aéreo, ferroviario) solo se dispone de información detallada para los años 2016 y 2019, no existiendo mayores modificaciones de Servicio, No se registran en el cuadro siguiente. Adicionalmente, estos valores computan las operaciones por modo aéreo que alcanzan a 28.798 el año 2016 y a 3.605 el año 2019.

Para los servicios de Transporte Rural, modo terrestre, los datos computados corresponden a población bajo cobertura o potencial en las localidades con servicio, por lo tanto, desde un punto de vista estricto pueden interpretarse como **un mínimo** (pues no se conoce las localidades no servidas). Con todo el incremento de 329% en los 4 años implica un gran esfuerzo de cobertura que llegaba a las 826 mil personas, considerado a modo referencial que el total de la población rural alcanzaba en Chile a 2,2 mill. para el año 2019⁴⁰.

En el caso de Transporte Escolar, también se considera la población para la cual se han contratado servicios, no existen datos para poblaciones no servidas. Se considera un mínimo que experimentó un retroceso de 8,5% el año 2019 respecto del 2018.

Para las Zonas Extremas: se computó la población urbana de Punta Arenas, como población objetivo, habida consideración que es la única localidad servida con este subcomponente a la fecha de la evaluación

Cuadro N° 4: Población Potencial y Objetivo de Componente 2.1 Acceso a TPRP en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes. Estimación Mínima

| Componente | SubComp | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------|-------------------------------|---------------|------------------|------------------|------------------|
| 2.1.1 | Zonas Aisladas | 734.361 | 568.894 | 687.811 | 914.901 |
| | Otros Modos | 117.480 | 0 | 0 | 110.521 |
| | Terrestre | 616.881 | 568.894 | 687.811 | 804.380 |
| 2.1.2 | Transporte Rural | 197.038 | 498.787 | 649.868 | 833.525 |
| | Otros Modos | 4.694 | 0 | 0 | 7.623 |
| | Terrestre | 192.344 | 498.787 | 649.868 | 825.902 |
| 2.1.3 | Transporte Escolar | 0 | | 53.492 | 49.161 |
| 2.1.4 | Zonas Extremas (Punta Arenas) | 135.119 | 136.476 | 138.248 | 140.132 |
| Total general | | Mínimo | 1.066.518 | 1.204.157 | 1.529.419 |
| | | | | | 1.937.719 |

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DPTR y de Base de Datos: Pobl. Objetivo Zonas Rurales y Estimaciones INE en caso de Punta Arenas.

Definiciones de Población Potencial y Objetivo del componente 2.2

Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones

Sub componente 2.2.1 Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de entrar en vigencia la ley en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación,

³⁹ Por metodología de asignación, las zonas aisladas servidas son las que han calificado como tales, en consecuencia no habrían localidades “fuera de cobertura” y las poblaciones hay que medirlas en las rutas que sirven a esas localidades.

⁴⁰ INE, ine_estimaciones-y-proyecciones-2002-2035_base-2017_region_area_tabulados

reciben compensación económica suficiente, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una tarifa acordada.

Tarapacá (algunas comunas), Antofagasta (algunas comunas), Valparaíso (algunas comunas), O'Higgins (algunas comunas) y Gran Concepción. Se atiende a toda la población de las zonas reguladas.

Por las características de este componente, las poblaciones potencial y objetivo son idénticas, pues el beneficio de una tarifa rebajada no está sujeto a criterios de focalización, y por lo tanto va dirigida a toda la población que requiera el servicio convenido en las localidades indicadas.

No obstante, lo anterior, se pueden distinguir dos subpoblaciones servidas o beneficiados de esas áreas geográficas: que operacionalmente se definen como sigue⁴¹:

1. Habitantes adultos, mayores de 24 y menores de 65 años de comunas con servicios definidos por condiciones de operación
2. Habitantes en edad escolar mayores de 6 y menores de 24 años de comunas con servicios definidos por condiciones de operación

Sub componente 2.2.2 Condiciones de servicio de TPRP existentes al momento de establecerse áreas urbanas reguladas a través de un perímetro de exclusión, son mejoradas según lo convenido con los operadores, manteniendo la tarifa acordada.

Por las características de este componente, la población potencial y objetivo son idénticos, pues el beneficio de una tarifa rebajada no está sujeto a criterios de focalización, y por lo tanto va dirigida a toda la población que requiera el servicio en las áreas determinadas de perímetro de exclusión. No obstante, lo anterior, se pueden distinguir dos subpoblaciones servidas o beneficiados de esas áreas geográficas. Aunque más impreciso que en otros casos, que operacionalmente se define como sigue⁴²:

1. Habitantes adultos, mayores de 24 y menores de 65 años, de comunas con servicios definidos por perímetros de exclusión.
2. Habitantes en edad escolar mayores de 6 y menores de 24 años de comunas con servicios definidos por perímetros de exclusión.

Sub componente 2.2.3 Se establece tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente, en áreas no reguladas

El producto de este subcomponente es la disponibilidad de un servicio existente, a una tarifa rebajada a estudiantes, en un área NO regulada.

En estricto rigor entonces, la población Objetivo y Potencia sería la población escolar que usa TPRP, en esas áreas no reguladas. Sin embargo, este dato no se mide. Lo que se conoce es una estimación de “el total de estudiantes que utilizaban el servicio (beneficiarios) y posibles de una tarifa rebajada”. Cifra con la que se calculó y negoció el monto del subsidio, en su oportunidad.

El MTT registra estas cifras bajo la categoría “beneficiarios”, la se computa como mejor aproximación de Población Potencial y Objetivo, para todo el período.

⁴¹ En este caso, la contraparte informó que no hay tarifa de tercera edad

⁴² En este caso, la contraparte informó que no hay tarifa de tercera edad

Dimensiones de población Objetivo y Potencial componente 2.2

Teniendo en cuenta estos antecedentes, se ha elaborado un cuadro sintético, mostrado a continuación, de la población Objetivo y Potencial de estos subcomponentes, a partir de los registros de las BD disponibilizadas por el Programa.

Cuadro Nº 5: Población Objetivo del Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones

| Componente | Año | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 2.2.1 Zonas Regul. Cond. Operación (Tot Pas) | 1.883.160 | 1.883.160 | 1.883.160 | 1.883.160 |
| 2.2.2 Perímetros exclusión (Tot. Pas) | 14.778 | 14.778 | 14.778 | 14.778 |
| 2.2.3 Zonas No Reguladas (Estudiantes) | 516.310 | 516.310 | 516.310 | 516.310 |
| Total general | 2.414.248 | 2.414.248 | 2.414.248 | 2.414.248 |

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DTPR⁴³

Los guarismos aquí presentados corresponden al total de personas con requerimientos de TRTP estimadas como “demanda” en los estudios técnicos que justificaron la aprobación de los subsidios.

Estos valores no se actualizan año a año, y por consiguiente se dispone de una sola cifra para cada servicio, que por cierto pierde vigencia a medida que pasa el tiempo. No obstante, se estima que dada las circunstancias es la mejor aproximación que se puede obtener y se presenta a manera referencial, expuesta para todos los años.

En el detalle de las poblaciones por tipo de tarifa, resumido en el cuadro siguiente, se puede observar que en las Zonas Reguladas por condiciones de operación, la población adulta alcanza el 63% y los Estudiantes a 32% de ese componente (línea 2.2.1), sin embargo, al considerar el conjunto de los subcomponentes, la participación total de los estudiantes pasa a un 46%, en tanto que la de los adultos pasa al 50%. (Línea 2.2.2), ello debido a que el subsidio en Zonas No Reguladas es exclusivo para estudiantes

Cuadro Nº6: Población Objetivo del Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones. Distribución por tipo de pasajero.

| Componente | Detalle Por Segmento Tarifario de Población | | | | | |
|---|---|------------|---------------|-----------|------------------|------------------|
| | Adulto | % | A. Mayor | % | Estudiantes | % |
| 2.2.1 Zonas Reguladas por Cond. Operación | 1.192.904 | 63% | 91.303 | 5% | 598.953 | 32% |
| 2.2.2 Perímetros de Exclusión | 9.755 | 66% | 121 | 1% | 4.902 | 33% |
| 2.2.3 Zonas No Reguladas | | - | | - | 516.310 | 100% |
| Total Población | 1.202.659 | 50% | 91.424 | 4% | 1.120.165 | 46% |
| | | | | | | 2.414.248 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la DTPR⁴⁴

⁴³ La tabla se confeccionó con datos de las Bases de Datos: Demanda transporte urbano.xlsx y 7- Base Resumida Estudios de Demanda.xlsx

⁴⁴ La tabla se confeccionó con datos de las Bases de Datos: Demanda transporte urbano.xlsx y 7- Base Resumida Estudios de Demanda.xlsx

Macro Componente 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.

Para estos no son aplicables los conceptos de población Potencial Objetivo, por cuanto corresponde a actividades transversales que tienen impacto en la globalidad del programa, y en algunos casos son productos intermedios que no llegan a los beneficiarios finales⁴⁵.

I.3. ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS

Respecto al presupuesto del Programa Subsidio Nacional al Transporte Público, informado en la Ley de Presupuestos de cada año, éste se encuentra radicado en el Programa 06 de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, MTT.

Este Programa alcanza en 2020 a M\$862.718.053 lo que representa 77,84% del presupuesto de la Secretaría y Administración General de Transportes, MTT y en el período 2016-2020 su participación anual alcanza un promedio de 74,62%, del presupuesto total de la institución responsable (Secretaría y Administración General de Transportes, MTT).

El presupuesto del Programa presenta una variación positiva en el período, creciendo entre 2016 y 2020 en 23,80%, mientras que la Secretaría y Administración General de Transportes, (Subsecretaría de Transportes del MTT) crece en 8,83%, Expansión presupuestaria que a partir de 2017 está asociada con el nuevo aporte fiscal correspondiente al subsidio especial adicional al transporte público, más recursos del art. 3o transitorio, Ley 20.378.

Cuadro Nº 7: Presupuesto asignado al programa en Ley de Presupuestos, 2016-2020 (miles de \$2020)

| Año | Presupuesto del programa proveniente de la Institución Responsable* (a) | Presupuesto Total Institución Responsable (Secretaría y Administración General de Transportes MTT) (b) | Participación del programa en el presupuesto de la Institución Responsable (%) (a/b) |
|-----------------------|--|--|---|
| 2016 | 696.892.115 | 1.018.415.489 | 68,43% |
| 2017 | 778.131.753 | 1.065.583.660 | 73,02% |
| 2018 | 836.668.184 | 1.092.307.523 | 76,60% |
| 2019 | 842.935.336 | 1.088.897.149 | 77,41% |
| 2020 | 862.718.053 | 1.108.353.176 | 77,84% |
| % Variación 2016-2020 | 23,80% | 8,83% | Promedio 74,62% |

Fuente: Presupuestos anuales correspondientes.

*Presupuesto inicial de la Ley de Presupuestos de cada año que considera la asignación específica al programa y el aporte que realiza la Institución Responsable (pago de remuneración a Jefatura del Programa y financiamiento de las fiscalizaciones de subsidios).

⁴⁵ En el subcomponente 3.1, Renovación de Flotas, se otorga el subsidio a los operadores de vehículos que prestan servicios de transporte público de pasajeros, en tanto que en el subcomponente 3.2, Obras Menores de Infraestructura, se aplican los fondos para desarrollar obras de apoyo a los servicios de transporte público de pasajeros. En ambos casos los beneficiarios finales no reciben directamente el subsidio, sino que este es aplicado a aspectos intermedios que mejoran los servicios que, en definitiva, son los que llegan a dichos beneficiarios. Por lo mismo, no es posible determinar en estos casos una "Población", en los términos que la Metodología de diseño de programas define como "Beneficiario".

II. EVALUACION DEL PROGRAMA

II.1. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

De las declaraciones contenidas en la ficha descriptiva del programa (aportada por la institución al inicio de esta evaluación), del marco lógico disponible y de las presentaciones realizadas por la contraparte al equipo evaluador del Programa, se identifican las siguientes declaraciones que configuran la visión del sector en la actualidad, respecto de la problemática en estudio⁴⁶:

1. El problema a resolver por el Programa se enmarca en deficientes condiciones de accesibilidad y servicio del sistema de transporte público, que afectan a gran parte de la población de distintas localidades del país dependiendo de su ubicación geográfica. Las principales causas que originan el problema son:
 - 1.1. La existencia de una política de tarifa rebajada para estudiantes que se transporten en buses, y que este menor cobro a escolares implica mayores tarifas a adultos para que los servicios de transporte se logren financiar. Este subsidio cruzado conlleva efectos regresivos desde el punto de vista social y pérdida de competitividad para los buses respecto de otros modos de transporte, en particular los taxis ejecutivos y taxis colectivos. De esta forma, las tarifas a adultos son mayores, y la demanda por viajes en transporte público es menor a la que prevalecería en ausencia de la política.
 - 1.2. La mayor eficiencia relativa del transporte público en el uso del espacio vial (por pasajero transportado) no se ve reflejada en prioridades de circulación para los buses, (capacidad vial, sistemas de control de tráfico, etc.) los que progresivamente pierden atractivo en velocidad y seguridad en la medida que crece la congestión, afectando las condiciones de viaje de una proporción mayoritaria de la población.
 - 1.3. Mayor gasto en transporte público de familias socialmente más vulnerables, para el uso de transporte público en zonas no licitadas, respecto de aquellas que viven en zonas licitadas.
 - 1.4. Dificultad de acceso a establecimientos educacionales por parte de estudiantes, debido a aislamiento geográfico o condición socioeconómica vulnerable. (alto costo pasajero-kilómetro)
 - 1.5. Escasez relativa de transporte público mayor en las regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena, y en las Provincias de Palena y Chiloé (Zonas Extremas), provocando, por ejemplo, que deban utilizar otros medios de transporte alternativos (escasez de oferta)
 - 1.6. El hecho de que todos los estudiantes, independientemente de su nivel socioeconómico, paguen tarifas rebajadas, y que dentro de ellos existen estudiantes que pertenecen a hogares de mayores ingresos, genera un subsidio cruzado de carácter regresivo, desde los estudiantes que pertenecen a hogares de más bajos ingresos, además del efecto que esta rebaja tiene en el alza de la tarifa de adultos.
 - 1.7. Por otra parte, como resultado de la insuficiente provisión de infraestructura necesaria para la adecuada operación de los sistemas de transporte público, a medida que el tráfico y congestión global aumentan, la calidad de los servicios públicos de transporte de pasajeros mediante buses disminuye y aumentan los costos de viaje para los usuarios y los efectos ambientales negativos para la población.

⁴⁶ Ficha de Antecedentes del Programa – Preparación de Marco Lógico. Ministerio de Transportes Y Telecomunicaciones – DIPRES

- 1.8. Como consecuencia del aislamiento geográfico y la baja capacidad de pago de tarifas por parte de los estudiantes, se produce reducción en la asistencia escolar y también aumenta la deserción escolar.
 - 1.9. En el caso de Zonas Extremas, los estudiantes que no tienen la opción de una menor tarifa producto de la escasa oferta de transporte público, se ven obligados a transportarse en otros medios, más caros, tales como taxis colectivos, lo que redunda en un mayor gasto en transporte para los habitantes de estas regiones.
2. En el caso particular de la descripción del Subsidio al Transporte Público Metropolitano (Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto), se señala que:
 - 2.1. El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye de forma importante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional⁴⁷
 - 2.2. Se considera prioritario mejorar el servicio de transporte público remunerado de pasajeros, con el objetivo de ofrecer un **servicio de calidad, confiable y seguro**.
 - 2.3. Asimismo, se pretende que dicho servicio **tenga precios a público accesibles** para toda la población, de modo de fomentar un mayor acceso y uso de este medio de transporte
 - 2.4. Este servicio se erige como una necesidad pública de primer orden que posibilita materializar uno de los derechos y libertades que la Constitución Política asegura a todas las personas, particularmente la **libertad personal o ambulatoria**.
3. En la descripción específica del Programa en Regiones, se declara como Problemática las **deficientes condiciones de accesibilidad y servicio** del sistema de transporte público, que afectan a gran parte de la población de distintas localidades del país dependiendo de su ubicación geográfica, identificando como un problema destacado la **dificultad de acceso a establecimientos educacionales** por aislamiento geográfico o condición socioeconómica vulnerable.
4. Por su parte, en la Política Nacional de Transporte, PNT, del año 2013, y en las definiciones estratégicas vigentes para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el período 2019-2022 (Formulario A1 – DIPRES), se identifican objetivos y estrategias, en los siguientes ámbitos relacionados directamente con el Programa

Objetivo 2.2 Desarrollo Social: Asegurar Movilidad

La movilidad contribuye a aumentar las posibilidades de desarrollo de las personas: acceso a las oportunidades de educación, salud, cultura, tecnología y entretenimiento, entre otras, determina el potencial de crecimiento de los individuos y ampliar sus posibilidades de integración social.

Dado que el transporte público remunerado de pasajeros es relevante en el presupuesto familiar, uno de los objetivos más importantes de la PNT es contribuir a que las oportunidades se distribuyan mejor entre todos los ciudadanos. Aunque frecuentemente el análisis se concentra en los servicios urbanos de pasajeros, la movilidad es sensiblemente más limitada en los sectores más alejados de las ciudades. Es precisamente en esos sectores que una mejora básica de transporte puede impactar la economía familiar y el desarrollo de los ciudadanos.

⁴⁷ Este es aplicable a todo el Transporte Público como se verá más adelante, en este punto.

Objetivo 2.2.1 Acceso al transporte público

Una medida importante del nivel de acceso al sistema de transporte es su costo. La PNT favorece sistemas cuyas tarifas los hagan disponibles para la mayor parte de los ciudadanos en diferentes localidades, es decir, que además de la localización y frecuencia, los servicios operen con una tarifa posible de ser pagada. Esto determinará la necesidad de proveer subsidios para los casos en que la tarifa requerida para cubrir los costos excede los niveles razonables de gasto en transporte de los usuarios.

En resumen, el énfasis en el acceso a los sistemas de transporte público busca resolver todos los aspectos que afectan la decisión de elegir modos de uso colectivo. Como se profundizará en el capítulo dedicado a los principios de la PNT, el uso del transporte público por la mayor parte de los viajeros es un objetivo de interés público y la PNT lo promueve de manera explícita.

Objetivo 3.1.9 Subsidios

En caso de ser necesario, se subsidiará las tarifas para mantener la Competitividad del transporte público masivo frente al automóvil. El transporte masivo incluye buses, taxi buses, trenes de superficie y subterráneos, trenes ligeros y otros modos que, en algunos casos, permiten transportar al menos 5 mil pasajeros por hora-sentido.

Considerando la Política declarada y las descripciones relevadas por el Sector, el panel expone las siguientes observaciones sobre los problemas y las estrategias de solución implementadas:

1. El “relato” del programa contiene elementos claves de la problemática y de las estrategias destinadas a resolverla, no obstante, estos se encuentran mezclados con elementos problemáticos de menor nivel y, en general, sin correlato causa-efecto, lo que dificulta tener una visión precisa de cuál es el problema sustantivo que se quiere resolver y cuáles son los factores explicativos del mismo.
2. La identificación como “problema raíz” para la rebaja de la tarifa a estudiantes, que explicaría el apoyo a la provisión de transporte público vía subsidios, tienen el carácter de la descripción de un hecho administrativo, que oculta un problema más de fondo, cual es que los costos reales del sistema son superiores a los ingresos posibles de recaudar dado un patrón tarifario socialmente aceptable (tarifas diferenciadas para adultos, estudiantes, tercera edad; tarifas por viajes completos con tiempo límite para trasbordos; tarifas diferenciadas para horario punta, valle, etc.).
3. En el relato general del programa y sus estrategias (objetivos de política) subyacen dos problemáticas que afectan mayoritariamente a dos poblaciones distintas y tienen necesariamente dos estrategias de abordaje también distintas. La primera tiene que ver con facilitar y permitir que todos los ciudadanos puedan utilizar el transporte que necesiten (acceso) por razones de equidad y justicia distributiva, y la otra es incentivar el uso de transporte público versus el transporte privado individual por razones de eficiencia social (económica y ecológica).
4. Para efectos de esta evaluación el Panel orienta el análisis en la primera dirección, que es, además, hacia donde se concentran las actividades y recursos del Programa, lo que al Panel le parece una adecuada estrategia, aunque no explícitamente formulada. Los datos confirmán este enfoque, porque dado lo bajo de la elasticidad de demanda del

servicio de transporte⁴⁸ (probablemente inferior a -0,5 y centrada en -0,3), el problema de “menor consumo” por aumento de tarifas, es mucho menor que el impacto de mayor gasto en el presupuesto familiar en los grupos más pobres. En efecto, el porcentaje de gasto en transporte público, TP, en comparación con el sueldo mínimo, crece mucho más rápido que la reducción en el consumo de viajes, siendo esto más agudo en las personas de menores ingresos que “no pueden” sustituir el consumo de transporte público⁴⁹.

5. El problema de mala asignación de recursos por la entrega de subsidio a los pasajeros de mayor ingreso, si bien es plausible teóricamente, no se ha contrastado con el costo de controlar una eventual reducción de tarifa “focalizada”.
6. Finalmente, es notable que la evasión y sus factores explicativos, en el caso de la Red Metropolitana de Movilidad (ex Transantiago), no sean declarados por la institución como un problema a resolver⁵⁰. En efecto, este fenómeno es un factor crítico de sostenibilidad del sistema, en la medida que incorpora presiones de mayores déficits de largo plazo, los cuales presionan sobre otras prioridades públicas⁵¹.

Sobre la base de estos elementos el Panel elaboró un mapa causal (árbol de problemas), como orientación para la determinación de los distintos niveles de objetivos del Programa, incorporando los elementos que permitan superar las observaciones comentadas, cuyo esquema se presenta a continuación y que facilita el análisis de la problemática que justifica el Programa.

⁴⁸ Ver: Elasticidad-precio de la demanda del transporte público urbano: un análisis para los servicios de ómnibus y subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Elasticidades de la demanda del transporte público urbano: Síntesis e interrelaciones. Antonio Gschwender y Sergio R. Jara-Díaz Universidad de Chile, Dpto. de Ingeniería Civil. Análisis que se presenta en Anexo a este punto.

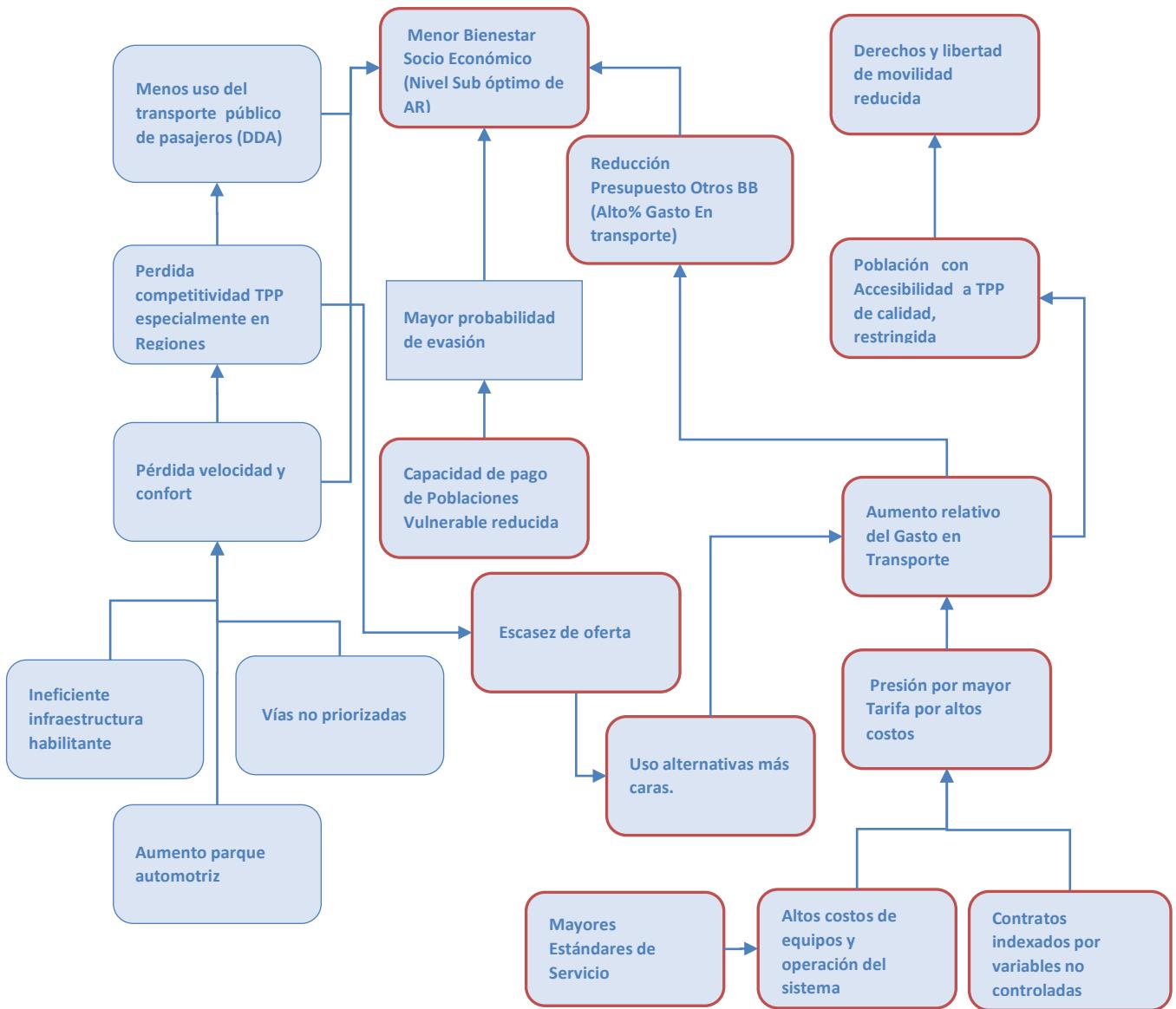
⁴⁹ Ver: memoria calculo en Anexo 6.

⁵⁰ No obstante en los informes de gestión, si se indican e informan acciones al respecto

⁵¹ No hay estudios de seguimiento de los costos de los operadores, y la tarifa SOLO puede subir, NUNCA puede bajar, por lo cual los incentivos a reducir costos son negativos. Por ejemplo, si la bencina baja a la mitad (como podría ahora suceder), esto NO se reflejará en la tarifa, por supuesto, en el monto del subsidio. Sin embargo, si la bencina sube 10%, inmediatamente se indexa la tarifa, y si no se puede subir, el estado debe concurrir con más recursos. Desde un punto de política pública, es obligatorio ser eficiente, es decir obtener el mismo beneficio con menos recursos.

El esquema causal propuesto es el siguiente:

Figura N°2: Esquema Causal de Programa 06: Subsidio Nacional al Trasporte Público



Fuente: Elaboración Propia

Notas

- (1) Este esquema permite ver con mayor claridad las dos problemáticas que se mencionan en el punto 3 del análisis previo, y ver además cómo se articulan para identificar la necesidad de dar acceso al transporte público y/o fomentarlo
- (2) En el esquema se destaca con marco los eventos problema que conllevan a la restricción de acceso e impacto presupuestario de las tarifas, dejando sin destacar la rama asociada al menor consumo

ANÁLISIS DE LA ESTRATEGIA DEL PROGRAMA Y LA JUSTIFICACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO

El diseño de la Estrategia

Una situación problemática central para un grupo importante de la población corresponde a la restricción relativa al Acceso al Transporte Público de Pasajeros, considerando determinados estándares de servicio, que pueden poner en riesgo el derecho a la libertad de movilidad.

Este nodo de problema se explica tanto por la baja capacidad de pago de la población vulnerable o de menores recursos, así como por el aumento relativo de los gastos en transporte. Aumento de gastos que deriva a su vez de la presión para subir las tarifas, por mayores costos (altos costos de equipos y operación del sistema, y contratos indexados por variables no controladas, en caso de Transantiago) y en algunos otros casos por falta de oferta competitiva.

Siguiendo este lineamiento causal, el Panel considera que la Estrategia del Programa está correctamente enfocada, en la medida que los subsidios que se otorgan van **dirigidos a facilitar el acceso más universal al transporte remunerado de pasajeros** por la vía que las personas o grupo de personas (escolares, por ejemplo) paguen una tarifa inferior a la que hubieran pagado de no existir el subsidio, o que dispongan de un servicio inexistente hasta antes del programa.

Es importante notar que el hecho que las personas de menores ingresos reciban una tarifa rebajada, tiene también impacto en el presupuesto familiar, liberando recursos para otros consumos, con el consiguiente aumento de bienestar de esas familias. Como se discutió en la sección anterior, la baja elasticidad precio de la demanda hace que este efecto sea más fuerte que el efecto aumento de consumo del bien transporte que se está analizando

En términos de análisis de causa raíz, se destaca que para el control o contención del factor “altos costos” que está a la base de la presión por mayor tarifa, el Programa dispone de un instrumento que le provee la ley, cual es la de someter a procesos de licitación pública los nuevos servicios o las renovaciones de contrato. Esta regla de control no ha sido de aplicación universal hasta ahora, sobre todo en los servicios urbanos regionales donde subsisten gran cantidad de servicios, cuyos montos de subsidio han sido negociados directamente con los operadores, según lo permitido expresamente por la ley.

Es importante destacar que existe un elemento de mayor costo que no es “evitable”, cual es el derivado de las mayores exigencias de las normas de seguridad y calidad requeridas cada vez como exigencia de un servicio adecuado y seguro a los pasajeros.

Finalmente, este ámbito de control o contención de costos, todos los contratos a más de un año establecen una cláusula de reajustabilidad ya sea por paridad de costo de vida (IPC o UF) o en el caso del Red Metropolitana de Movilidad que utiliza un índice polinómico. En ambos casos el subsidio “endogeniza” algún tipo de inflación, protegiendo al proveedor de los servicios, pero presionando por mayores recursos fiscales.

Como puede apreciarse en el esquema causal propuesto, existe un segundo nudo de Problemas, que se identifica como el uso subóptimo del transporte público de pasajeros, TPP, en la medida que existen menos incentivos de la población para cambiarse al TPP, generando externalidades indeseadas⁵², lo que al final deriva en una mala asignación de recursos a nivel de sociedad. Si bien este es un problema sustantivo del sistema de transporte de pasajeros y de particular importancia en las ciudades concentradas, no parece ser el foco de este Programa, sino más bien un resultado indirecto cuando se factibiliza o mejora el servicio para los usuarios existentes. No

⁵² Externalidades negativas en este caso es la mayor congestión vehicular en la ciudad si las personas prefieren movilizarse en su auto (más autos en la calle), también la mayor contaminación que producen más vehículos circulando. Un bus transporta 50 personas y un auto 1 o 2).

obstante, el programa si incorpora actividades de Mejoras de Infraestructura que mejoran la calidad del servicio y en última instancia, la competitividad el TPP, y en consecuencia incentivan su mayor uso.

Este fenómeno tiene importancia para la delimitar la “frontera” del Programa, toda vez que siendo el incentivo al “mayor uso del TPP” un objetivo estratégico del Sector, el Programa no realiza actividades que afecten sustantivamente ese logro.

En efecto, en tanto que los subsidios que otorga el Programa van dirigidos a que las personas puedan acceder a un medio de TPP según sus necesidades, este compromiso sectorial está dirigido fundamentalmente a que las personas que usan transporte privado se cambien al TPP, con los beneficios sociales que ello conlleva y que se comentan en la sección siguiente, lo cual requeriría de actividades adicionales que escapan de la responsabilidad el Programa.

Como resultado de este análisis, se estima que la promoción del “uso de TPP”, no es parte del Propósito de este Programa. Lo anterior no implica que no sea un objetivo estratégico deseable para el Sector, toda vez que así ha sido declarado en la Política Nacional de Transporte y no se conocen juicios en contrario.

Implementación de la Estrategia

El Programa ha establecido una adecuada organización de los productos (servicios posibilitados por los subsidios), en cuanto a diferenciar técnica y administrativamente las particularidades de los públicos a quienes están dirigidos y el valor en juego para dichos públicos. Los procesos y organización de la entrega de los productos se analizan en el punto II.5 de este Informe.

No obstante, como se señala en la discusión del mencionado capítulo, no se advierte una organización de la estrategia centrada en la planificación, desarrollo, y evaluación de los servicios que se facilitan, sino más bien dirigida a la entrega del subsidio, que es el medio utilizado para ello.

Una evidencia para fundar este juicio es la dificultad que ha tenido el Programa, para definir con precisión los servicios que entrega: hasta ahora se identifican como subsidios y no como disponibilidad o capacidad de oferta disponible, así como para obtener datos actualizados, sistemáticos y agregables de producción, por servicio, por región y para todos los años de la evaluación. Lo mismo sucede con la atención prestada a la Población Potencial y Población Objetivo a que apunta cada servicio. A mayor abundamiento, no se presentaron planes ni metas de cobertura detallados y por tanto de brechas a cubrir para cada uno de los servicios, ni un sistema de gestión integral que diera cuenta del adecuado seguimiento de metas y logro de objetivos.

Lo anterior no significa, que estos datos no existan o no hayan sido considerados por el equipo del Programa. De hecho, en la mayoría de los casos si existen, y algunos se consignan uno a uno en los contratos u otros actos administrativos que formalizan la entrega de los subsidios.

El punto es que el Programa, en los hechos, está organizado para entregar la miscelánea de subsidios que posibilita la ley, más que con una mirada estratégica de cobertura, y por lo tanto carece de un fuerte componente de planificación y desarrollo, orientado a optimizar el rendimiento de los subsidios.

En relación a la contención de costos de los servicios subsidiados, no se tiene conocimiento de estudios de costos ex post de los operadores (solo existen estudios ex ante, por servicio a licitar o comprometer), que permitan ajustar analizar el comportamiento competitivo de los operadores y ajusta permanentemente los requerimientos de fondos a futuro. En efecto, no se tuvieron a la vista estudios que demostraran que los mecanismos de remate o licitación son los apropiados en cada

caso (qué se licita y cómo se licita)⁵³, tampoco algún tipo de seguimiento de la estructura de costos de los operadores en relación al monto del subsidio, ni revisiones ex post sobre eventuales riesgos administrativos por colusión u otras prácticas anticompetitivas.

Al respecto, en los informes de seguimiento de los compromisos de evaluación de DIPRES al año 2019, aparece sin cumplimiento el compromiso del MTT de llevar a cabo un estudio de costos, consignándose como causa la no disponibilidad de presupuesto. Es evidente que cualquier mínima fracción de ahorro que permitiera un estudio de esta naturaleza sería financiable considerando que el Programa gasta aproximadamente US\$ 850 Mill. al año.

Justificación de la intervención del Estado

Considerando lo anterior se identifican las siguientes razones de la intervención del estado⁵⁴

1. Distribución. Dado que los costos de los sistemas de provisión de TPP con niveles de servicio de calidad razonables son altos y ocupan una parte importante del presupuesto familiar de los grupos más vulnerables, la fijación de tarifas máximas (compensada con subsidios) se hace necesaria para mantener el equilibrio del consumo en dicha población. Esta es una justificación que está a la base del origen del Programa y no hay elementos que indiquen que esa realidad ha cambiado. (Elemento causal: Capacidad de pago de Poblaciones Vulnerable reducida)
2. Mercados incompletos. En el caso del ámbito rural, zonas aisladas o extremas, en la medida de la baja densidad de la demanda por servicio, dificultades de coordinación y fallas de información, se dan situaciones en que es necesario “asegurar” una cierta regularidad y formalidad de los servicios de manera que existan operadores dispuestos a ofrecerlos en los estándares adecuados. En estos casos no es solo el subsidio el que permite la operación del mercado, sino la formalización de las reglas que lo hacen posible (Elemento Causal: Pérdida de Competitividad del TPP especialmente en Regiones, que deriva en escasez de oferta)
3. Competencia Imperfecta. Existe en algunos casos como es el servicio en áreas urbanas, donde los espacios disponibles (vías) están limitados lo que en la práctica limita la aceptación de múltiples ofertas no coordinadas que “compitan” por obtener porciones de mercado. Esto justifica la regulación de uso de las vías en cuanto a organizar recorridos y disponer de medios competitivos para que diversos operadores obtengan la “concesión de los mismos”. Esta concesión en la práctica tiene el carácter de “monopolio natural”, el cual a su vez requiere necesariamente que se le fije el precio social óptimo (eficiente) de funcionamiento, para evitar la solución canónica de menor cantidad-mayor precio, a la cual converge cualquier monopolio. (Elemento causal: Perdida competitividad TPP especialmente en Regiones)
4. Externalidades. En el ámbito de los beneficios sociales la evidencia analítica y empírica demuestra que, en particular en los casos de transporte urbano, las economías de escala y de coordinación resultante de soluciones de transporte público de pasajeros producen beneficios externos de reducción de la contaminación, y menor uso de tiempo y recursos a la sociedad, que las producidas por el transporte individual. Es decir, la curva de costo social (uso de recursos) es menor a la percibida por los oferentes privados. Este hecho justifica la posibilidad de entregar subsidios, de manera que el punto de equilibrio del sistema, se produzca a un nivel de consumo mayor al resultante de lo que se produciría en una relación de solución privada. (Elemento Causal: Menos uso del transporte público de pasajeros).

⁵³ Laffont, Jean-Jacques; Tirole, Jean. A Theory of Incentives in Procurement and Regulation

⁵⁴ Desarrollado siguiendo a Stiglitz J, La Economía del Sector Público y DIPRES, Evaluación Ex-Post: Conceptos y Metodologías, 2015

Otras estrategias.

La libertad de acuerdos individuales no regulados o muy poco regulados, sigue siendo una alternativa válida, para resolver problemas específicos y puntuales de transporte de pasajeros que cumpla con la condición de tener disposición a pagar y/o la capacidad de negociación suficiente para equilibrar su percepción beneficio- costo del servicio de transporte a contratar.

En la práctica esta alternativa es la usada en el transporte interurbano de pasajeros, que opera de esta manera, salvo para poblaciones específicas beneficiadas con algunos de los subsidios del Programa (Zonas aisladas, por ejemplo).

Al respecto, en la medida que no existan problemas críticos de coordinación o externalidades, declarados por la autoridad en esos mercados, no se justifica la intervención del estado y por lo tanto su inclusión en el programa.

Finalmente, este Panel considera que no está llamado a realizar juicios sobre la existencia o no de esos problemas de coordinación o externalidades de dichos mercados, por lo cual no están considerados en esta evaluación.

II.2. DESEMPEÑO DEL PROGRAMA: EFICACIA Y CALIDAD

Este Programa alcanza mayores niveles de eficacia y logro en sus objetivos, en la medida que las distintas iniciativas que desarrolla se orientan a generar cada vez más y mejorados servicios de transporte de pasajeros, cumpliendo de esta manera su propósito de promover el uso y la disponibilidad⁵⁵ efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, con estándares de servicio predefinidos⁵⁶, a tarifas accesibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande, contribuyendo finalmente a hacer efectivos los derechos y libertad de movilidad de todas las personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público.

Cabe hacer notar que la generación de adecuados servicios de transporte de pasajeros, con tarifas accesibles y de calidad para toda la población no depende solo de un subsidio, sino también de condiciones de desarrollo urbano, de conectividad caminera, de un buen sistema de programación de oferta, de calidad y actualización de flota y otros factores similares, por lo que este programa provee tanto instrumentos para el desarrollo de los servicios de TPRP, como apoyos adicionales para el desarrollo de servicios TPRP.

2.1. Eficacia a nivel de Componentes (producción de bienes o servicios)

Como se ha señalado antes, desde las definiciones y el contenido de la ley que da origen al Programa, se observa que existe una desagregación de productos, según lo que se espera obtener con los recursos públicos comprometidos. Un primer macro producto está destinado a abordar los problemas de la población que usa el Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo, agrupación geográfica caracterizada por ser una gran población urbana concentrada, con servicios planificados operados de forma integrada, es decir soluciones para resolver los problemas de los “Servicios de Transporte Regulado a través de Concesión de uso de vías e integración de otros modos”.

Un segundo macro producto del Programa aborda los problemas de la población que requiere Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en Regiones, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo. Esta población se caracteriza por su

⁵⁵ Disponibilidad: se entiende como: existencia, regularidad y frecuencia y posibilidad de acceso.

⁵⁶ Estándar de servicio: se entiende como seguridad, confort y condiciones técnicas

dispersión geográfica y la diversidad de problemas de transporte y conectividad que tiene, lo que amerita la generación de diversos servicios de transporte para zonas aisladas, áreas rurales, zonas extremas y escolares con difícil acceso a sus escuelas. También, servicios de transporte en áreas reguladas, no-reguladas ó con perímetro de exclusión. Un tercer macro producto, de carácter horizontal, destinado a entregar apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público en regiones.

Un esquema de productos generados y beneficiarios para cada uno de los componentes y subcomponentes del Programa se presenta en la tabla siguiente, como una forma de colaborar en el análisis de los resultados de cada uno de ellos.

Cuadro N°8: Esquema de Productos y Beneficiarios de los componentes del Programa

| Comp. | Servicios / Apoyos | Productos | Beneficiarios |
|-------|---|---|--|
| 1.1 | Red metropolitana de Movilidad (exTransantiago) | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - Viajes Realizados (millones) Satisfacción de demanda | Usuarios del sistema (pasajeros) (1) |
| 2.1.1 | Servicios de TPRP en Zonas Aisladas | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - Viajes Realizados (multimodo pasajero/carga) | Pasajeros transportados / beneficiarios de la carga (2) |
| 2.1.2 | Servicios de TPRP en Zonas rurales | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados – realizados | Pasajeros transportados |
| 2.1.3 | Servicios de Transporte Escolar | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - realizados, ida y vuelta | Pasajeros transportados (escolares) |
| 2.1.4 | Servicios de TPRP en Zonas Extremas | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - Viajes realizados | Pasajeros transportados |
| 2.2.1 | Servicios de TPRP en Zonas reguladas por Condiciones de Operación | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - Viajes Realizados a cuenta de tarifa definida (rebaja para estudiantes) | Pasajeros atendidos |
| 2.2.2 | Servicios de TPRP en Zonas reguladas con perímetro de exclusión | <ul style="list-style-type: none"> Viajes Disponibilizados - Viajes Realizada cuenta de tarifa acordada (rebaja para estudiantes) | Pasajeros atendidos, con tarifas rebajadas |
| 2.2.3 | Servicios de TPRP en Zonas no reguladas | <ul style="list-style-type: none"> Viajes de estudiantes en zonas no reguladas, con tarifa rebajada, a cuenta del subsidio | Pasajeros atendidos, con tarifas rebajadas (estudiantes que pagan tarifas rebajadas) |
| 3.1 | Programa de Renovación de Flotas | <ul style="list-style-type: none"> Apoyo para ejecutar el programa que subsidia la renovación de flotas en regiones (por antigüedad u obsolescencia) | No Aplica ⁵⁷ |
| 3.2 | Protocolos para servicios de TPRP en emergencias | <ul style="list-style-type: none"> Apoyos para casos de emergencia que requieran transportes de extraordinarios o recuperación de servicios | Población Atendida por servicio de transporte en emergencias |
| 3.3 | Obras menores asociadas a TPRP | <ul style="list-style-type: none"> Obras menores de infraestructura | No Aplica ⁵⁸ |
| 3.4 | Pago deuda Trenes Regionales | <ul style="list-style-type: none"> Servicio Financiero de pago de deuda | Población Atendida por servicio de transporte financiados |

Fuente: elaboración propia sobre la base de propuesta de MML

Notas:

1. Estimado a partir de la cantidad de Tarjetas BIP utilizadas al menos una vez durante los últimos seis meses (promedio mensual).
2. Solo en casos especiales, en transporte aéreo, marítimo y fluvial.

Análisis de la Eficacia por componentes:

La evaluación de la eficacia del Programa, esto es, el logro de los objetivos de atención o entrega de prestaciones a los beneficiarios finales, en cada una de sus componentes, debiera realizarse en base a datos concretos de producción del mismo, que cuantifiquen los resultados logrados y permitan su comparación con las metas u objetivos planteados, a priori, por el Programa.

⁵⁷ El Componente 3.3 – Obras Menores de apoyo a Servicios de Transporte, no cuenta con una definición de Población a atender. Ver Capítulo I-2 Caracterización y cuantificación de Población Potencial y Objetivo.

⁵⁸ El Componente 3.3 – Obras Menores de apoyo a Servicios de Transporte, no cuenta con una definición de Población a atender. Ver Capítulo I-2 Caracterización y cuantificación de Población Potencial y Objetivo.

En el caso de los Componentes 1 y 2, la evaluación objetiva de cumplimiento de producción debiera realizarse en base a antecedentes que muestren, por una parte, la cantidad de viajes realizados o, alternativamente, la capacidad de transporte puesta a disposición de los beneficiarios finales del programa, y por otra, por antecedentes que muestren y permitan cuantificar el despliegue realizado para implementar el Programa. En el caso del Componente 3, los resultados debieran cuantificarse en cuanto a cantidad de prestaciones ejecutadas o beneficiarios atendidos, puesto que en este caso se trata de prestaciones de nivel intermedio, que no llegan a los beneficiarios directamente.

No obstante, este análisis por parte del panel se ha visto dificultado por la disponibilidad solo parcial de información relativa a la producción del programa⁵⁹. En definitiva, se ha contado con datos de producción (pasajeros transportados) solo para algunos de los componentes⁶⁰.

Tampoco se ha podido contar, para ninguno de los Componentes de los servicios de regiones (DTPR), con datos de capacidad de transporte puesto a disposición⁶¹ de la población beneficiaria, que habría podido servir como una aproximación al nivel de producción real, al dar cuenta de la capacidad contratada y disponible para el servicio, solo estuvo disponible la cantidad de vehículos contratadas, dato que podría ser considerado como una aproximación no muy cercana de la capacidad contratada. En el Anexo 6.2, del informe se describe el estado de datos disponibles por el Panel para realizar el análisis evaluativo.

Solo se ha contado con información más completa relativa a aspectos de diseño (características de servicios, obras, cantidad de prestaciones realizadas) y de gestión (contratos, pagos), que al menos permiten hacer el análisis complementario del despliegue y ejecución para la implementación del programa en sus diferentes Componentes.

Se debe hacer notar, además, que en el caso de los servicios de transporte (componentes 1 y 2), no existe tampoco ni línea base, ni metas de logro de objetivos de producción contra las cuales comparar los eventuales resultados de producción obtenidos.

En lo que sigue, se analizan datos de la gestión de los componentes y de sus resultados operativos (servicios en producción, prestaciones u obras) que acercan a reconocer o constituyen una aproximación a los resultados de producción del Programa. En los casos en los que se dispuso de datos de producción relativos a pasajeros transportados, se hace el correspondiente análisis.

A. Servicios de TPRP en Provincia de Santiago y Comunas de San Bernardo y Puente Alto (Componente 1):

El siguiente cuadro muestra la totalización de viajes realizados en la Red Metropolitana de Movilidad (anteriormente Transantiago) en los años 2016, 2017, 2018 y 2019), y su relación con los beneficiarios del sistema.

⁵⁹ Como se indica en el capítulo II-5 - Evaluación de Implementación, si bien el Programa cuenta con la información básica de producción, ella está muy compartimentada. Los datos existen en cada una de las unidades ejecutoras, pero en bases de datos individuales, en forma no sistematizada. En consecuencia, al requerir dicha información en forma consolidada y uniforme, ello implicó dificultades importantes que impidieron contar oportunamente con la información completa para este análisis.

⁶⁰ La información de producción recibida por el Panel considera datos de pasajeros transportados solo para el Sistema de Transporte Metropolitano (DTPM), y para el Transporte Terrestre Rural y Zonas Aisladas-Modo Terrestre y para Transporte Escolar (solo años 2018 y 2019). Para el resto de los componentes no existen datos de pasajeros transportados (la DTSP no registra esta información).

⁶¹ Se considera como "Capacidad" de transporte de pasajeros, a la cantidad establecida por contrato, de: Nro. asientos x vehículo x viaje x frecuencia en una unidad de tiempo (por ejemplo, mensual), para cada servicio. Se trata de un parámetro obtenible de cada contrato de servicios de transporte.

Cuadro Nº 9: Cantidad de viajes realizados en Transantiago - Red Metropolitana de Movilidad (2016 -2019)

| Año | Producto: (viajes realizados al año) ⁶² , en millones | Beneficiarios: Número de usuarios del sistema. Cantidad de Tarjetas BIP! utilizadas al menos una vez durante los últimos seis meses |
|------|--|--|
| 2016 | 1.037 | 4.800.087 |
| 2017 | 1.052 | 5.014.463 |
| 2018 | 1.100 | 5.736.333 |
| 2019 | 1.037 | 5.822.531 |

Fuente: Datos del Informe de Gestión del DTPM, del MTT.

Para el primer componente del Programa, la información disponible da cuenta de la existencia y uso concreto del servicio. El nivel de producción se mide, en este caso, por la cantidad de viajes diarios realizados por los habitantes de esta área geográfica en el sistema “Red Metropolitana de Movilidad” (Ex Transantiago)⁶³, apreciándose una alta cantidad de viajes realizados, y de tarjetas en uso.

Además, se observa en el período bajo análisis, un crecimiento tanto en la cantidad de viajes como en la cantidad de tarjetas BIP en uso, lo que permite suponer también un crecimiento en la cantidad de usuarios transportados. Desde el punto de vista de este Componente el Programa logra sus objetivos de producción.

Un análisis más detallado de la demanda permite reconocer que los viajes de adultos mantienen su significación en el período (72,8% promedio anual), mientras que los estudiantes de básica (8%), media y superior, representan el 24,4%, promedio anual. Ello se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº10: Número de Viajes anuales⁶⁴ por tipo de usuario/tarifa, Todos los modos de combinación (metro, buses, tren central)

| Año | Adulto | Escolar - Media/Sup | Escolar - Básica | Adulto Mayor | TOTAL |
|--|-------------|---------------------|------------------|--------------|----------------------|
| Número de viajes anuales | | | | | |
| 2016 | 749.159.097 | 227.442.048 | 26.845.782 | 33.695.331 | 1.037.142.258 |
| 2017 | 766.640.227 | 221.601.432 | 30.391.246 | 33.189.297 | 1.051.822.202 |
| 2018 | 808.452.584 | 227.127.099 | 38.052.949 | 26.440.556 | 1.100.073.188 |
| 2019 | 752.350.939 | 213.588.556 | 43.637.740 | 27.910.807 | 1.037.488.042 |
| Tasa de crecimiento anual de viajes | | | | | |
| 2017 | 2,3% | -2,6% | 13,2% | -1,5% | 1,4% |
| 2018 | 5,5% | 2,5% | 25,2% | -20,3% | 4,6% |
| 2019 | -6,9% | -6,0% | 14,7% | 5,6% | -5,7% |

Fuente: datos entregados por el DTPM

Los viajes crecen sistemáticamente entre 2016 y 2018, reduciéndose el año 2019, situación que es explicable por el estallido social de fines de octubre hasta el término del año. Si se toma la variación de viajes acumulada a septiembre 2019 en comparación con el mismo periodo 2018 se observa una variación positiva en el Sistema (+2.2%). El mencionado estallido social impactó la demanda de manera tan fuerte que los viajes caen un 5,7% al comparar 2019 con el 2018.

⁶² En el caso de servicios de regiones: viajes individuales, considerando un transbordo. En el caso de los servicios metropolitanos de Santiago, los viajes incluyen hasta tres etapas, durante un máximo de dos horas, sin repetir recorridos, en una misma dirección, y con un máximo de una validación en Metro y una validación en Tren Central Alameda – Nos.

⁶³ Se hace la aproximación que la cantidad de tarjetas diferentes que son utilizadas corresponden a una cantidad similar de personas transportadas.

⁶⁴ En el caso de servicios de regiones: viajes individuales, considerando un transbordo. En el caso de los servicios metropolitanos de Santiago, los viajes incluyen hasta tres etapas, durante un máximo de dos horas, sin repetir recorridos, en una misma dirección, y con un máximo de una validación en Metro y una validación en Tren Central Alameda – Nos

El análisis del cuadro anterior da cuenta de un mayor uso progresivo del sistema, en concordancia con los objetivos de mayor acceso a movilidad proporcionado por el sistema de transporte (Red metropolitana de Movilidad), lo que indica un adecuado cumplimiento de este objetivo de propósito general del Programa, pero válido para cada uno de sus componentes, declarado en la Matriz de marco Lógico.

No obstante, no se dispone de una meta explícita o formal, en cuanto a crecimiento de pasajeros o viajes, contra la cual comparar el logro observado.

B. Servicios de TPRP en Regiones (Componente 2):

B1. Servicios de TPRP en Zonas con dificultades de integración Física (Componente 2.1):

Subcomponente 2.1.1 – Servicios TPRP en Zonas Aisladas

Los siguientes cuadros muestran el desarrollo de los servicios de transporte en Zonas Aisladas, en modo terrestre y otros modos (Marítimo, Aéreo, Fluvial, Lacustre y Ferroviario), para los años 2016 a 2019.

Cuadro Nº 11: Servicios de TPRP en Zonas Aisladas– 2016 - 2019

| Modo Terrestre REGIÓN | Año | | | | | | | | | | Variación c/r año inicial Contratos | Variación c/r año inicial Rutas |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|--------------|--|------------------------------------|
| | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | | | | |
| | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | | | | |
| Arica y Parinacota | 7 | 14 | s/i | s/i | 7 | 15 | 6 | 14 | -14% | 0% | | |
| Tarapacá | 13 | 18 | s/i | s/i | 14 | 23 | 14 | 26 | 8% | 44% | | |
| Antofagasta | 9 | 10 | s/i | s/i | 13 | 16 | 11 | 14 | 22% | 40% | | |
| Atacama | 8 | 14 | s/i | s/i | 9 | 15 | 5 | 9 | -38% | -36% | | |
| Coquimbo | 34 | 40 | s/i | s/i | 34 | 41 | 34 | 42 | 0% | 5% | | |
| Valparaíso | 3 | 4 | s/i | s/i | 7 | 9 | 11 | 14 | 267% | 250% | | |
| Metropolitana | 2 | 2 | s/i | s/i | 3 | 3 | 3 | 3 | 50% | 50% | | |
| O'Higgins | 30 | 32 | s/i | s/i | 17 | 18 | 19 | 21 | -37% | -34% | | |
| Maule | 25 | 25 | s/i | s/i | 32 | 33 | 29 | 30 | 16% | 20% | | |
| Nuble | 0 | 0 | s/i | s/i | 0 | 0 | 1 | 4 | n/a | n/a | | |
| Biobío | 10 | 17 | s/i | s/i | 13 | 22 | 14 | 18 | 40% | 6% | | |
| Araucanía | 105 | 143 | s/i | s/i | 117 | 158 | 121 | 165 | 15% | 15% | | |
| Los Ríos | 45 | 46 | s/i | s/i | 54 | 56 | 53 | 54 | 18% | 17% | | |
| Los Lagos | 29 | 39 | s/i | s/i | 38 | 59 | 31 | 50 | 7% | 28% | | |
| Aysén | 31 | 43 | s/i | s/i | 29 | 48 | 23 | 34 | -26% | -21% | | |
| Magallanes | 15 | 18 | s/i | s/i | 15 | 19 | 14 | 21 | -7% | 17% | | |
| Total Contratos M.T. | 366 | | s/i | | 402 | | 389 | | 6,3% | | | |
| Total Rutas M.T. | | 465 | | s/i | | 535 | | 519 | | 11,6% | | |

| Otros Modos REGIÓN | Año | | | | | | | | | | Variación c/r año inicial Contratos | Variación c/r año inicial Rutas |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|----------------|----------------|------------|------------|--------------|--------------|--|------------------------------------|
| | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | | | | |
| | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | | | | |
| Valparaíso | 2 | 3 | s/i | s/i | s/i | s/i | 2 | 3 | 0% | 0% | | |
| Biobío | 2 | 4 | s/i | s/i | s/i | s/i | 3 | 6 | 50% | 50% | | |
| Araucanía | 4 | 6 | s/i | s/i | s/i | s/i | 4 | 6 | 0% | 0% | | |
| Los Ríos | 11 | 14 | s/i | s/i | s/i | s/i | 10 | 12 | -9% | -14% | | |
| Los Lagos | 59 | 84 | s/i | s/i | s/i | s/i | 71 | 100 | 20% | 19% | | |
| Aysén | 15 | 25 | s/i | s/i | s/i | s/i | 15 | 28 | 0% | 12% | | |
| Magallanes | 5 | 5 | s/i | s/i | s/i | s/i | 6 | 8 | 20% | 60% | | |
| Total Contratos O.M | 98 | | s/i | | s/i | | 111 | | 13,3% | | | |
| Total Rutas O.M | | 141 | | s/i | | s/i | | 163 | | 15,6% | | |
| Tot. Contratos Z.A. | 464 | | n/a | | 402 (*) | | 500 | | 7,8% | | | |
| Total Rutas Z.A. | | 606 | | n/a | | 535 (*) | | 682 | | 12,5% | | |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁶⁵

Nota (*): los totales para el año 2018 contabilizan solo los contratos del Modo Terrestre

⁶⁵ En base a la información de la BDs: Beneficiarios_Global_2016.xlsx, Beneficiarios CTA-CTR_2017.xlsx, Beneficiarios CTA-CTR_2017.xlsx, Beneficiarios_Global_2019_terrestre_Zaom.xlsx

El Componente 2.1.1 – Servicios de TPRP en Zonas Aisladas se implementa mediante contratos con operadores de servicios de transporte. Cada Contrato puede considerar uno o más servicios (o “rutas”). Los servicios⁶⁶ se distribuyen entre los cinco modos que se gestionan para proveer accesibilidad a la población de Zonas aisladas.

Se observa que dichos servicios se despliegan en todo el territorio nacional, en mayor cantidad en el modo terrestre que los otros modos. Los servicios en modo terrestre (buses rurales) si bien se distribuyen en todo el país, se concentran en mayor proporción en zona sur continental (regiones de la Araucanía, de Los Lagos y de Los Ríos)⁶⁷, en tanto que los servicios en otros modos se concentran en la zona sur y austral (regiones de la Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Aysén)⁶⁸, producto de la geografía del país que presenta dificultades de movilidad de distinto tipo. Particularmente, el modo marítimo tiene gran presencia y representa entre un 66% y 72%⁶⁹ del total de servicios en Otros Modos.

Se observa que la cantidad de servicios desplegados implica un promedio entre 38 a 43 servicios por región⁷⁰, con máximos de 171 en la Araucanía (fundamentalmente terrestre) y 150 en Los Lagos (fundamentalmente marítimo), lo que se estima una cantidad de servicios relevante y coherente, pues se centra en las regiones que presentan mayor población rural aislada respecto de otras regiones⁷¹. La oferta de servicios se mantiene relativamente constante en el período evaluado, con algunas fluctuaciones y un crecimiento de 12,5% en las rutas atendidas y de 7,8% en los contratos correspondientes, lo que indica un desarrollo permanente y una mayor cobertura de nuevas rutas, y un leve aumento en la concentración de los operadores pero que no resulta relevante pues en promedio cada contrato cuenta con 1,6 rutas (año 2019), e implica una muy baja tasa de concentración en los servicios.

Lo anterior da cuenta de una cobertura amplia en cuanto a modos, en las regiones que presentan la problemática de localidades con difícil acceso, y la capacidad del Programa de administrar diferentes formas de transporte, que presentan variadas condiciones de operación y aspectos técnicos. Desde este punto de vista, se cumple con el objetivo de proveer servicios destinados a resolver el problema básico planteado para este subcomponente, entregando una variedad de tipos de servicio y modalidades de operación a localidades aisladas.

No obstante, el Panel no tuvo a la vista información que explicitara la totalidad de necesidades levantadas y brechas a satisfacer, o una planificación que indicara metas de cobertura para este Componente⁷², por lo que no es posible emitir un juicio relativo a si la cobertura de localidades, o si la cantidad de rutas o servicios disponibilizados, son suficientes o no⁷³.

Desde el punto de vista de los resultados de producción concretos y medibles, al término del proceso de evaluación no se tuvo a la vista datos de cantidades pasajeros transportados.

⁶⁶ Cada contrato corresponde, generalmente, a uno más servicios o rutas específicas

⁶⁷ Según se aprecia en el cuadro, las regiones de la Araucanía, de Los Lagos y de Los Ríos concentran alrededor del 50% de los contratos y las rutas de servicios en modo terrestre

⁶⁸ Los servicios en Otros Modos en las regiones de la Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Aysén corresponden aproximadamente al 90% del total de servicios en otros modos

⁶⁹ Según datos de las BDs de servicios en Otros Modos, entregada por la DTPR, el año 2019 de un total de 163 servicios en otros modos, 118 correspondieron a servicios marítimos, lo que representa un 72%. En el otro año en el que se contó con datos, esta proporción es de 93 servicios sobre un total de 141 (66%).

⁷⁰ El promedio de servicios por región en 2016 es: 606 servicios/16 regiones = 37,9, y en 2019: 682/16=42,6. No se contó con información para los años 2017 y 2018 en Otros modos.

⁷¹ La problemática de dificultades de acceso a transporte y movilidad dice relación por un lado con la geografía y por otro con la existencia de localidades pequeñas aisladas. Comparativamente, las regiones de la Araucanía y Los Lagos (fundamentalmente el archipiélago de Chiloé) presentan mayor proporción de población en estas condiciones que otras regiones que, aunque puedan presentar mayores dificultades geográficas (como el altiplano en el Atacama o los canales en Aysén-, cuentan con una menor población).

⁷² Las contrapartes de la DTPR indicaron al Panel, que normalmente se reciben peticiones del territorio, y se encargan estudios que permiten los diseños de nuevas rutas o renovación de rutas actuales, sin embargo, no se evidenció la existencia formal y conocida de una planificación y metas concretas contra las cuales realizar la comparación evaluativa.

⁷³ El punto relativo a la ausencia de una estrategia de desarrollo documentada y explícita, es común a todos los componentes del Programa.

Tampoco se obtuvo información relativa a las capacidades de transporte puestos a disposición de los usuarios (cantidad de asientos disponibles por ruta/periodo), para ninguno de los modos

No obstante, para el modo terrestre se tuvo acceso a datos de cantidades totales anuales de pasajes utilizados en todo el territorio, pero sin el detalle por región. Estos resultados se muestran en el siguiente cuadro. La cantidad de pasajes usados es una aproximación a la cantidad de pasajeros⁷⁴ y permite el análisis de dicha variable de interés.

La siguiente tabla muestra la distribución de pasajeros transportados en Zonas Aisladas en modo terrestre, en los cuatro años de evaluación:

Cuadro Nº 12: Pasajes anuales en Zonas Aisladas Modo Terrestre 2016 – 2019

| Tipo Pasajero | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Adultos | 847.043 | 2.157.779 | 2.396.715 | 2.423.853 |
| Estudiantes | 214.412 | 700.772 | 841.839 | 842.776 |
| Total Pasajes | 1.061.455 | 2.858.551 | 3.238.554 | 3.266.629 |
| Variac. c/r a 2016 | - | 169% | 205% | 208% |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁷⁵

Se puede observar que hay un incremento sostenido en el número de pasajes utilizados, y, por lo tanto, de pasajeros en el período evaluado⁷⁶, que es coherente con la ampliación en el número de rutas, aun cuando el aumento de pasajeros es significativamente mayor, que implica que, en definitiva, ha habido una mayor utilización de los servicios de transporte terrestre en zonas aisladas, lo que se aprecia como un resultado positivo en la gestión del programa. Dado que no se contó con un detalle de distribución de pasajeros por regiones, no es posible analizar el despliegue concreto en el territorio.

Si bien en el caso del transporte en modo terrestre se observa un resultado positivo, ello no es extrapolable a los otros modos pues pueden existir otras condiciones que no es posible analizar y, por lo tanto, evaluar en forma cuantificable y objetiva la entrega de los servicios a los beneficiarios, al no contarse con información de producción, ni metas u objetivos estratégicos contra los cuales contratar dichos resultados, como se indicó anteriormente⁷⁷.

Subcomponente 2.1.2 – Servicios de Trasporte Público Terrestre Mayor, TPTM, en Zonas Rurales

El siguiente cuadro muestra el desarrollo correspondiente a los servicios de transporte terrestre en localidades rurales, para los años 2016 a 2019.

⁷⁴ La cantidad de pasajes varía en forma bastante lineal con la cantidad de pasajeros, bajo el supuesto que la mayoría de las personas cuenta con hábitos de comportamiento que, en general, se mantienen en el tiempo y por lo tanto la cantidad de pasajes (o la cantidad de viajes) es proporcional a la cantidad de usuarios y representa una buena aproximación de los segundos.

⁷⁵ En base a la información de la BD: 12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx

⁷⁶ Se debe indicar que el dato correspondiente al año 2016 es extraño, pues es significativamente inferior a los otros 3 años en evaluación. Puede implicar un incremento real debido a factores que no fueron conocidos por el Panel, pero puede tratarse de un error de datos que, en todo caso, no altera la conclusión señalada.

⁷⁷ El análisis de cobertura de la población objetivo se detalla más adelante en este punto.

Cuadro Nº 13: Servicios de TPTM en Zonas Rurales 2016 – 2019

| Transp. Rural | Año | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | Variación c/r año inicial | |
|-----------------------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------------------|-------|
| | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas |
| REGIÓN | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas | Contratos | Rutas |
| Arica y Parinacota | 0 | 0 | s/i | s/i | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | |
| Tarapacá | 0 | 0 | s/i | s/i | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | |
| Antofagasta | 0 | 0 | s/i | s/i | 7 | 9 | 7 | 9 | | | | |
| Atacama | 0 | 0 | s/i | s/i | 9 | 15 | 11 | 16 | | | | |
| Coquimbo | 12 | 14 | s/i | s/i | 28 | 37 | 27 | 37 | 125% | 164% | | |
| Valparaíso | 0 | 0 | s/i | s/i | 7 | 10 | 9 | 13 | | | | |
| Metropolitana | 1 | 3 | s/i | s/i | 7 | 10 | 8 | 10 | 700% | 233% | | |
| O'Higgins | 6 | 6 | s/i | s/i | 22 | 26 | 20 | 23 | 233% | 283% | | |
| Maule | 7 | 7 | s/i | s/i | 14 | 19 | 15 | 20 | 114% | 186% | | |
| Nuble | 0 | 0 | s/i | s/i | 0 | 0 | 2 | 3 | | | | |
| Biobío | 3 | 4 | s/i | s/i | 11 | 18 | 10 | 18 | 233% | 350% | | |
| Araucanía | 23 | 32 | s/i | s/i | 46 | 69 | 46 | 68 | 100% | 113% | | |
| Los Ríos | 6 | 6 | s/i | s/i | 11 | 11 | 9 | 9 | 50% | 50% | | |
| Los Lagos | 11 | 16 | s/i | s/i | 21 | 40 | 19 | 41 | 73% | 156% | | |
| Aysén | 3 | 3 | s/i | s/i | 10 | 13 | 11 | 14 | 267% | 367% | | |
| Magallanes | 2 | 2 | s/i | s/i | 4 | 6 | 6 | 9 | | | | |
| Total Contratos M.T. | 74 | | s/i | | 200 | | 204 | | 175,7% | | | |
| Total Rutas M.T. | | 93 | | s/i | | 286 | | 294 | | 216,1% | | |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁷⁸

El Componente 2.1.2 – Servicios de TPTM en Zonas Rurales se implementa mediante contratos con operadores de servicios de transporte. Cada Contrato puede considerar uno o más servicios (o “rutas”).

Se observa que dichos servicios se despliegan en todo el territorio nacional, particularmente desde el año 2018, puesto que anteriormente⁷⁹ (año 2016) operaban mayoritariamente desde la región de O'Higgins al sur. Por otra parte, ha habido un muy significativo aumento de los servicios provistos por esta componente en los años 2018 y 2019, respecto de la cantidad de servicios existentes el año 2016⁸⁰, que implica que el año 2019 se cuenta con prácticamente 3 veces más servicios que los existentes el 2016.

Coincidentemente con el aumento de servicios en los años 2018 y 2019 se ha logrado contar con cobertura en todo el territorio nacional, lo que contrasta con la cobertura existente el año 2016, donde toda la zona norte (con la excepción de la región de Coquimbo) y la región de Magallanes, no contaban con servicios de esta componente. Ello indica un desarrollo muy importante y la concreción de múltiples nuevas rutas.

Se observa que la cantidad de servicios desplegados implica un promedio cercano a 18 servicios por región, con máximos en la región de la Araucanía (68 servicios) y Los Lagos (41 servicios) que al 2019 concentran el 37% de las rutas provistas por este componente⁸¹. Las razones de una mayor participación de estas regiones en el despliegue de servicios de este componente dicen relación con una mayor población rural con dificultades de acceso a transporte público respecto de otras regiones (al igual que lo que ocurre con la componente 2.2.1), no obstante, el Panel no tuvo a la vista documentación que explique los objetivos y criterios de cobertura a nivel regional⁸².

⁷⁸ En base a la información de la BDs: Beneficiarios_Global_2016.xlsx, Beneficiarios_CTA-CTR_2017.xlsx, Beneficiarios_CTA-CTR_2017.xlsx, Beneficiarios_Global_2019_terrestre_Zaom.xlsx

⁷⁹ La información recibida por el panel no incluye el año 2017, por lo que no se puede hacer un análisis muy preciso de la evolución de los servicios en todo el período analizado.

⁸⁰ La información recibida por el panel no incluye el año 2017, por lo que no se puede hacer un análisis muy preciso de la evolución de los servicios en todo el período analizado.

⁸¹ En los años anteriores estas regiones tuvieron incluso una mayor participación en el total de rutas: 52% el año 2016, Al incrementarse la cantidad de rutas atendidas en los años 2018 y 2019, si bien la cantidad de rutas atendidas en las regiones IX y X sigue siendo la más alta, su participación proporcional ha disminuido.

⁸² La ausencia de una estrategia de desarrollo documentada y explícita es común a todos los componentes del Programa, como se sintetiza en el capítulo II-5 Implementación del Programa.

En el período se observa un leve aumento en la concentración los operadores, pues en promedio se cuenta con 1,45 rutas/contrato al año 2019 (siendo 1,26 rutas/contrato al año 2016), pero que no resulta relevante e implica una muy baja tasa de concentración en los servicios y también da cuenta de la diversidad de operadores existentes en las rutas rurales.

Lo anterior da cuenta de una cobertura amplia, en las áreas rurales, y la capacidad del Programa de incrementar en forma importante la oferta de servicios de transporte. Desde este punto de vista, se cumple con el objetivo de proveer servicios destinados a resolver el problema básico planteado para este subcomponente, que es la dificultad de acceso de la población rural al transporte público.

No obstante, el Panel no tuvo a la vista información que explicitara la totalidad de necesidades levantadas y brechas a satisfacer, o una planificación que indicara metas de cobertura para este Componente⁸³, por lo que no es posible emitir un juicio relativo a si la cobertura de localidades, o si la cantidad de rutas o servicios disponibilizados, son suficientes o no.

Desde el punto de vista de los resultados de producción concretos y medibles, si bien no se tuvo acceso a cantidad de pasajeros transportados, se contó con los datos de cantidades globales de pasajes utilizados en todo el territorio, pero sin el detalle por región. Estos resultados se muestran en el siguiente cuadro. La cantidad de pasajes usados es una aproximación a la cantidad de pasajeros y permite el análisis de dicha variable de interés.

Cuadro Nº 14: Pasajes anuales⁸⁴ en el Transporte Rural 2016 – 2019

| Tipo Pasajero | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Adultos | 398.590 | 1.200.623 | 1.836.545 | 2.240.871 |
| Estudiantes | 128.613 | 471.379 | 726.165 | 813.586 |
| Total Pasajes | 527.203 | 1.672.002 | 2.562.710 | 3.054.457 |
| Crecimiento c/r a 2016 | - | 217% | 386% | 479% |
| Crecimiento anual | - | 317% | 153% | 119% |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁸⁵

Se puede observar que hay un incremento sostenido el número de pasajes, y, por lo tanto, de pasajeros transportados. Dicho crecimiento es extremadamente importante (479% en el período evaluado)⁸⁶, que es coherente con la también fuerte ampliación en el número de rutas, aun cuando el aumento de pasajeros es bastante mayor⁸⁷. Ello, en definitiva, implica que ha habido un aumento significativo en la utilización de los servicios de transporte en zonas rurales, lo que se aprecia como un resultado sumamente positivo en la gestión del programa. Dado que no se contó con un detalle de distribución de pasajeros por regiones, no es posible analizar si la ejecución ofrece particularidades en términos del despliegue regional.

Subcomponente 2.1.3 –Servicios de Transporte Escolar en localidades con dificultades de acceso a escuelas (Transporte Escolar)

El siguiente cuadro muestra el desarrollo correspondiente a los servicios de Transporte Escolar en regiones para los años 2016 a 2019.

⁸³ Las contrapartes de la DTTPR indicaron al Panel, que normalmente se reciben peticiones del territorio, y se encargan estudios que permiten los diseños de nuevas rutas o renovación de rutas actuales, sin embargo no se evidenció la existencia formal y conocida de una planificación y metas concretas contra las cuales realizar la comparación evaluativa.

⁸⁴ Cada pasaje es un viaje en un sentido, es decir, ya sea de ida o vuelta

⁸⁵ En base a la información de la BD: 12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx

⁸⁶ Se debe indicar que el dato correspondiente al año 2016 es extraño, pues es significativamente inferior a los otros 3 años en evaluación. Puede implicar un incremento real debido a factores que no fueron conocidos por el Panel, pero con mayor probabilidad se trata de un error de datos (que se repite en la componente 2.1.2) que, en todo caso, no altera la conclusión señalada.

⁸⁷ El número de rutas se incrementó en cerca de 212%, mientras que el número de pasajeros lo hace en más del doble.

Cuadro Nº 15: Servicios de Transporte Escolar– 2016 – 2019

| Transp. Escolar | Año | | | | | |
|-------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Variación c/r | Variación c/r |
| REGIÓN | Rutas | Rutas | Rutas | Rutas | año 2017 | año 2018 |
| Arica y Parinacota | | 231 | 198 | 171 | -26,0% | -13,6% |
| Tarapacá | 4 | 55 | 80 | 80 | 45,5% | 0,0% |
| Antofagasta | | 97 | 102 | 82 | -15,5% | -19,6% |
| Atacama | 7 | 125 | 238 | 230 | 84,0% | -3,4% |
| Coquimbo | | 138 | 247 | 246 | 78,3% | -0,4% |
| Valparaíso | | 478 | 658 | 652 | 36,4% | -0,9% |
| RM-Rural | | 814 | 769 | 770 | -5,4% | 0,1% |
| O'Higgins | | 1.030 | 1.078 | 1.013 | -1,7% | -6,0% |
| Maule | | 1.010 | 1.289 | 1.241 | 22,9% | -3,7% |
| Ñuble | | 240 | 240 | 190 | -20,8% | -20,8% |
| Bio Bio | | 318 | 463 | 416 | 30,8% | -10,2% |
| La Araucanía | | 1.076 | 1.126 | 1.060 | -1,5% | -5,9% |
| Los Ríos | | 1.101 | 1.140 | 1.068 | -3,0% | -6,3% |
| Los Lagos | 143 | 1.785 | 1.822 | 1.700 | -4,8% | -6,7% |
| Aysen | | 254 | 247 | 220 | -13,4% | -10,9% |
| Magallanes | | 46 | 106 | 120 | 160,9% | 13,2% |
| Total Rutas Tr.Escolar | 154 | 8.798 | 9.803 | 9.259 | 5,2% | -5,5% |
| Variación anual | - | 5613% | 11% | -6% | | |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁸⁸

El Componente 2.1.3 – Servicios de Transporte de Escolar se implementa mediante contratos con operadores, donde cada Contrato considera un servicio (o “ruta”) de transporte de escolares, entre sus domicilios y un colegio específico y viceversa⁸⁹. De esta manera, la ruta se establece sobre la base de un conjunto de alumnos conocido, para el cual se dimensiona el servicio.

Se observa que los servicios de Transporte Escolar se despliegan en todo el territorio nacional, con algunas rutas inauguradas durante el año 2016 (año en que se inicia este servicio), pero con cobertura completa del territorio a partir del año 2017.

Desde el año de inicio del servicio, la cantidad de rutas definidas ha tenido fluctuaciones significativas, aunque en la mayoría de las regiones se han estabilizado entre los años 2018 y 2019 (años 2do y 3ro desde el inicio de la iniciativa), y en la mayoría de los casos, reduciendo la cantidad de servicios el año 2019. Este comportamiento (aumento inicial y posterior disminución) puede explicarse parcialmente como producto de ajustes o correcciones que el Programa ha debido ir haciendo en función de la demanda de servicios en el territorio, dado que se trata de una iniciativa recientemente puesta en marcha.

No obstante, dada la magnitud de las correcciones en algunos casos, ello podría también estar dando cuenta de errores iniciales de diseño y deficiencias en la identificación de las necesidades reales de la población objetivo. El Panel, si bien tuvo acceso a la metodología y documentación de diseño de este Componente⁹⁰, no tuvo conocimiento que se realizaran estudios independientes de necesidades en el territorio que pudieran determinar con exactitud la demanda real de transporte escolar. Tampoco tuvo a la vista documentación o análisis que plantearan brechas o déficits concretos a satisfacer, ni una estrategia de cobertura de dichas brechas.

⁸⁸ En base a la información de la BD: 12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx

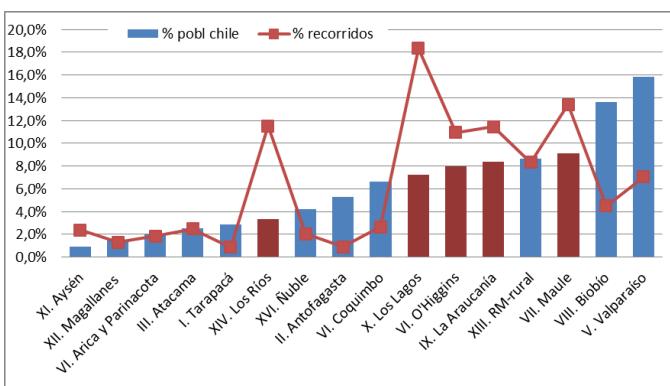
⁸⁹ De hecho, los nombres de las rutas corresponden precisamente al nombre de los establecimientos educacionales

⁹⁰ El panel tuvo acceso a la metodología de diseño de estos servicios, según la cual, el diseño parte por el levantamiento de necesidades de transporte en escuelas rurales o urbanas con problemas de acceso de sus alumnos, las cuales son planteadas por las autoridades en los territorios (municipios), o las direcciones de las escuelas afectadas. Con este antecedente y la nómina de alumnos con necesidades se planifican y licitan los servicios.

Por otra parte, se observa una gran cantidad de servicios desplegados, lo que se explica por la modalidad de contratación, esto es, a personas naturales o microempresas de transportes que prestan servicios para una ruta determinada, no existiendo operadores que agrupen muchos recorridos.

La gran cantidad de servicios implica un promedio cercano a 580 servicios por región, con cinco regiones que concentran el 66% de los servicios⁹¹ y particularmente, la región de Los Lagos, que concentra el 18,4% de los servicios el año 2019. Al analizar la distribución de recorridos en las regiones, se observa que no existe correlación con la población total⁹² en el territorio como muestra la siguiente figura:

Figura N°3: Correlación entre rutas de Transporte Escolar y población en el territorio



Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁹³ e INE

Las razones de la mayor participación de estas regiones⁹⁴ en el despliegue de servicios de esta componente está en probable relación con una mayor población escolar rural con dificultades de acceso a transporte público respecto de otras regiones (particularmente en la región de Los Lagos que replica lo que ocurre con la componente 2.2.1). También puede deberse a particularidades de la distribución de población en el territorio regional (por ejemplo, menor población pero distribuida en pequeños centros poblados). No obstante, el Panel no tuvo a la vista documentación que explique los objetivos y criterios generales de cobertura a nivel regional⁹⁵.

En suma, aun cuando la existencia de importantes ajustes en la cantidad de recorridos durante los tres primeros años de operación sugieren la existencia de una planificación y diseño inicial no totalmente precisa, dada la gran cantidad de servicios disponibilizados, y la cobertura en todo el territorio nacional, indican que se cumple con el objetivo de proveer servicios destinados a resolver el problema básico planteado para este subcomponente, que es la dificultad de acceso de escolares a sus establecimientos educacionales.

No obstante, el Panel no tuvo a la vista información que explicitara la totalidad de necesidades levantadas y brechas a satisfacer, o una planificación que indicara metas de cobertura territorial para este Componente, por lo que no es posible emitir un juicio relativo a si la cobertura de localidades, o si la cantidad de rutas o servicios disponibilizados, son suficientes o no.

⁹¹ Las regiones con mayor cantidad de servicios al año 2019, son: O'Higgins (10,9%), Maule (13,4%), Araucanía (11,4%), Los Lagos (18,4%) y Los Ríos (11,5%)

⁹² Como se indica en el Capítulo I-2, Población Potencial y Objetivo, no se obtuvo de parte del Programa una estimación de la población Potencial, por lo que el análisis se realiza en base a la población total existente en el territorio cubierto por el programa.

⁹³ En base a la información de la BD: 12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx

⁹⁴ Señaladas en oscuro en la figura

⁹⁵ La ausencia de una estrategia de desarrollo documentada y explícita es común a todos los componentes del Programa, como se sintetiza en el capítulo II-5 Implementación del Programa. La información disponible por el Panel correspondió a documentación de diseño, ruta a ruta, que no explica los criterios de asignación y distribución global.

Desde el punto de vista de los resultados de producción concretos y medibles, se tuvo a la vista los datos de cantidades globales de escolares transportados en todo el territorio, pero sin el detalle por región. Estos resultados se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº 16: Escolares transportados 2016 – 2019

| Tipo Pasajero | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------------------|------|------|--------|--------|
| Escolares Transportados | | s/i | 53.492 | 49.161 |
| Crecimiento anual | - | - | - | -8,1% |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁹⁶

Dado que se dispone de datos solo de los dos últimos años, ello no permite identificar tendencias o analizar la evolución del servicio, más allá de indicar que se observa un decrecimiento en la cantidad de escolares transportados entre 2018 y 2019, que puede deberse a factores de ajuste en servicios.

Es interesante destacar, que justamente el año 2019, simultáneamente con la disminución de escolares transportados, se observa una disminución en la cantidad de rutas disponibilizadas, en una proporción algo menor (la oferta de servicios disminuye en 6%, en tanto que la cantidad de escolares transportados disminuye en 8.1%) lo que da indicios de ajustes dentro del Componente, pero al no tener más antecedentes no es posible plantear posibles razones.

Subcomponente 2.1.4 –Servicios de Transporte en localidades Extremas

El siguiente cuadro muestra el detalle de antecedentes recogidos por el Panel, relativos al este componente.

Cuadro Nº 17: Antecedentes de producción de Servicios en Localidades Extremas 2016 – 2019

| ZONA | AÑO | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|------------------------|
| | 2016 | | | 2017 | | | 2018 | | | 2019 | | |
| | Cant. Líneas s/i | Cant. Servicios s/i | Flota (buses) s/i | Cant. Líneas s/i | Cant. Servicios s/i | Flota (buses) 84 | Cant. Líneas s/i | Cant. Servicios s/i | Flota (buses) 84 | Cant. Líneas 8 | Cant. Servicios 14 | Flota (buses) 84 |
| Punta Arenas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Arica y Parinacota | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Tarapacá | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Aysen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Magallanes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Prov. Palena /Prov. Chiloé | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totales Generales | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 84 | 0 | 0 | 84 | 8 | 14 | 84 |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT⁹⁷

Nota: Los datos de Cantidad de Servicios para los años 2017 y 2018 son un supuesto⁹⁸, en base a antecedentes entregados por las contrapartes del MTT.

Los servicios de transporte en Localidades extremas se registran exclusivamente en la ciudad de Punta Arenas. Según indica el Programa, la razón de la no implementación de este Componente en las otras regiones establecidas por la ley⁹⁹, es que en todas las demás zonas potencialmente destinatarias del Subsidio no se dan las condiciones definidas para establecer el subsidio¹⁰⁰.

⁹⁶ En base a la información de la BD: 12. Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xlsx

⁹⁷ En base a la información de las BDs: 10- Sistemas Urbanos CL.xlsx, y BDs para Indicadores (002) (003).xlsx.

⁹⁸ La información levantada indica que la cantidad de buses y Líneas operando en Punta Arenas se mantiene inalterada desde el año 2017. Por ello se hace el supuesto que tampoco ha habido variación de la cantidad de recorridos.

⁹⁹ El Decreto N° 4 de 10.03.2010, dispone en el Artículo 5 establece que el Subsidio para Zonas Extremas se podrá aplicar a las regiones de: Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y las Provincias de Palena y Chiloé.

¹⁰⁰ Solo en Punta Arenas y localidades cercanas se da la condición de una tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), sea menor al 30% del promedio de las regiones del país, o bien que la tasa de viajes totales por habitante sea menor al 30% del promedio de las regiones del país.

El Subsidio opera en forma similar a las Zonas Aisladas en modo terrestre, subsidiando la totalidad de la operación de servicios específicos que atienden la zona extrema. En el caso de la ciudad de Punta Arenas al año 2019 existen un total de 8 líneas de buses (Unidades de Gestión de Servicios de Transporte) que cubren el transporte urbano de la ciudad, con un total de 14 servicios (rutas). Los antecedentes recibidos indican que la cantidad de buses se ha mantenido constante desde el año 2017, sin embargo, no se obtuvo información de Líneas y rutas existentes en dicho período, ni de su evolución.

Dada la ausencia de información recibida de parte del programa, no es posible hacer un análisis de la pertinencia o evolución del despliegue de servicios de este Componente. Tampoco se ha tenido a la vista información de planificación o de definiciones estratégicas que permitan establecer objetivos, hitos o metas a cumplir en este Componente

Tampoco se recibió información de pasajeros transportados o de capacidades disponibilizadas en este Componente, ni de objetivos o metas a lograr para éste, por lo que no es posible evaluar los resultados de producción concretos y medibles.

Resumen de la evaluación de Eficacia en la producción de Bienes y servicios en el Componente 2.1: Servicios de TPRP en Zonas Rurales y Aisladas en Regiones

En suma, en la producción del Componente 2 y sus subcomponentes, se constata la existencia y despliegue de una cantidad importante de servicios de transporte público para todos los subcomponentes de este componente: 2.1.1 Servicio de TPRP, en zonas aisladas (diversos modos de transporte); 2.1.2 Servicios de TPTM, en Zonas Rurales; 2.1.3 Servicios de Transporte Escolar; y 2.1.4 Servicios de TPTM, en Zonas Extremas, en todo el territorio nacional.

Respecto del subcomponente Servicios de TPRP para Zonas extremas, no se pudo obtener información que permita evaluar el desempeño en cuanto a Eficacia en la implementación

En el caso de los servicios para Zonas Aisladas, Transporte Rural y en Trasporte escolar, se observa un crecimiento importante en nuevas rutas y cantidad de pasajeros que dan cuenta de una activa y permanente ejecución de servicios y capacidad disponible a la población, y la capacidad del Programa de dar cumplimiento al objetivo de proveer servicios destinados a resolver los problema básico planteados para este Componente, estimándose este resultado como un desempeño satisfactorio a nivel de eficacia en la implementación y despliegue territorial.

Por otra parte, se hace notar la poca disponibilidad (o dificultad de obtención), por parte del Programa, de información o mediciones objetivas y concretas de resultados de producción, como la cantidad de pasajeros transportados, o capacidad puesta a disposición de los usuarios por los servicios, las que estuvieron disponibles solo para algunos de los subcomponentes y mayormente en forma parcial incompleta.

A ello se suma que el Panel no tuvo a la vista información que explicitara, para ninguna de los subcomponentes, la totalidad de necesidades levantadas o pendientes de satisfacer, que además estableciera brechas a reducir, con una planificación que estableciera objetivos y metas concretas y medibles que pudieran ser evaluadas en su cumplimiento. En consecuencia, no es posible emitir un juicio relativo a si la cobertura de localidades, o si la cantidad de rutas o servicios disponibilizados, o si la cantidad de pasajeros atendidos son los adecuados, suficientes o esperables.

B2. Servicios de TPRP en Zonas Urbanas en Regiones (Subcomponente 2.2):

Componente 2.2.1 - Zonas reguladas por Condiciones de Operación

El siguiente cuadro muestra antecedentes de servicios de TPRP en zonas Reguladas por Condiciones de operación.

Cuadro Nº 18: Contratos de Servicios de TPRP en Zonas Reguladas por Condiciones de Operación, vigentes en 2019

| ZONA | AÑO | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | Variación 2016-2019 |
|--------------------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|--------|---------------------|
| | U.Gestión | Vehíc. | U.Gestión | Vehíc. | U.Gestión | Vehíc. | U.Gestión | Vehíc. | U.Gestión | Vehíc. | |
| Antofagasta | 12 | 4.003 | 12 | 4.219 | 12 | 4.513 | 12 | 4.467 | | | |
| Gran Concepción | 37 | 9.522 | 37 | 9.605 | 37 | 9.723 | 37 | 9.630 | | | |
| Gran Valparaíso | 10 | 7.064 | 10 | 6.816 | 10 | 6.496 | 10 | 6.263 | | | |
| Iquique - Alto Hospicio | 6 | 1.992 | 6 | 2.020 | 6 | 1.950 | 6 | 1.854 | | | |
| Rancagua Urbana | 6 | 202 | 6 | 164 | 6 | 138 | 6 | 100 | | | |
| Totales Generales | 71 | 22.783 | 71 | 22.824 | 71 | 22.820 | 71 | 22.314 | | | |

Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR¹⁰¹.

El componente 2.2.1, Servicios de Transporte mediante Condiciones de Operación, opera desde el establecimiento de la Ley, el año 2010. Se observa el despliegue de los servicios en todas las ciudades establecidas por la Ley¹⁰²: Antofagasta, Gran Concepción, Gran Valparaíso, Iquique-Alto Hospicio y Rancagua.

El servicio opera en base a la licitación de los servicios a “Unidades de Gestión de Sistemas de Transporte Público” (o “Unidades de negocio”), que son agrupaciones de operadores de transporte individuales, en cada una de dichas ciudades¹⁰³. Las características de cada línea o recorrido licitado responden a las condiciones que existían al establecerse la Ley en el año 2010.

La cantidad de Unidades de gestión es dependiente de las condiciones de cada área y de las condiciones preexistentes y puede implicar una flota con diversa cantidad de buses en cada caso. Se puede observar que los servicios de transportes (líneas o recorridos) se han mantenido invariantes en el tiempo, particularmente durante el período en evaluación, en el cual no existe variación en la cantidad de Unidades de Gestión en ninguna de las Zonas cubiertas.

Existen, no obstante, variaciones en los tamaños de flota: hay comportamientos dispares en las diferentes áreas cubiertas: mientras en Antofagasta existe un crecimiento moderado, pero sistemático en el período (11,6% de crecimiento), en Concepción la flota se ha mantenido prácticamente invariante (1,1% de crecimiento), y en todas las restantes áreas se observan decrecimientos, sistemáticos (-11,3%, -6,9% y -50,5% en Valparaíso, Iquique, y Rancagua, respectivamente).

Los cuatro primeros responden a ajustes en función de cambios poblacionales, mayores necesidades de frecuencia en los recorridos, y también renovación del parque de vehículos. Son variaciones que pueden considerarse normales en la vida de un servicio de transporte, particularmente considerando que se trata de líneas y recorridos que datan de más de 10 años en operación. El caso de Rancagua da cuenta de una reducción de la flota a la mitad y cabe preguntarse si ello corresponde a una redefinición que ha sido gestionada por el programa, dado que se trata de un decrecimiento sistemático en los cuatro años de evaluación, o es producto de otros factores exógenos, los cuales deberá explicar el Programa.

¹⁰¹ En base a la información de la BD: 2. sub_3b.xls

¹⁰² Las Zonas Reguladas por Condiciones de operación se establecen en la ley 20.378, de 2010, Artículo 3B.

¹⁰³ Las Unidades de Gestión corresponden a la agrupación de operadores individuales o menores que sirven a un mismo recorrido o “Línea” dentro de un sector o área geográfica, mediante un contrato que establece las condiciones de operación para dicha Línea.

Una segunda observación, es que el mantenimiento permanente de la cantidad de Unidades de Gestión de los Servicios de Transporte implica que, en la práctica, no existe un desarrollo importante de esta componente, y se sigue operando con los mismos recorridos y líneas de servicios que al inicio del Programa, solo con ajustes menores de flota, indicados antes. Una probable razón para ello es que el Programa ha declarado que en el mediano plazo se espera evolucionar en algunas de estas ciudades a Perímetros de Exclusión¹⁰⁴, y por ello no se ha estimado conveniente intervenir modificando la situación actual.

En términos formales, desde el punto de vista de cobertura geográfica y cumplimiento de las normativas legales, se puede señalar que se logra el objetivo de entregar los servicios definidos, en las ciudades que operan en este Componente. No obstante, dado el tiempo que llevan operando las actuales Zonas reguladas por Condiciones de Operación, sin mayores modificaciones, cabe preguntarse si se está satisfaciendo cabalmente las necesidades de movilidad y transporte de pasajeros en estas ciudades.

Con relación a la evaluación de eficacia del Componente, mediante indicadores de producción objetivos y medibles, se debe indicar que no se cuenta con información de pasajeros transportados o viajes realizados, registrada para este Componente¹⁰⁵. Tampoco se contó, a la fecha de término de la Evaluación, con información que podría haber sido utilizada como aproximación, como es la capacidad ofrecida por la flota de vehículos para el servicio de transporte de pasajeros.

Por otra parte, el Programa tampoco cuenta con metas u objetivos de producción contra los cuales se pueda realizar una evaluación de cumplimiento de niveles de producción.

En suma, se concluye que el Componente 2.2.1 – Zonas Reguladas por Condiciones de operación cumple con producir y ofrecer los servicios que compromete en su definición, los cuales se han mantenido prácticamente invariantes y sin desarrollo desde el inicio del programa (salvo ajustes menores de flota), pero no es posible cuantificar objetivamente dicho resultado de producción ni el cumplimiento de metas al respecto.

Componente 2.2.2 – Perímetros de exclusión

El siguiente cuadro muestra el estado de desarrollo de los servicios regulados mediante Perímetros de Exclusión, y su planificación futura, a diciembre 2019.

¹⁰⁴ De hecho, ello queda patente al observar el plan de desarrollo de los Perímetros de Exclusión, descrito a continuación

¹⁰⁵ El programa ha indicado que no se cuenta con registros de viajes realizados ni de pasajeros transportados para las Zonas Reguladas por Condiciones de Operación.

Cuadro Nº 19: Servicios de TPRP en Perímetros de Exclusión, actuales y planeados, a diciembre 2019

| Región | Perímetro | Aprob. Técnica | Estado | Inicio operación (1) | Flota | # Operadores |
|----------------|------------------------------|----------------|---------------------|----------------------|--------------|--------------|
| La Araucanía | Villarrica | SI | Operando | 2016 | 43 | 2 |
| Los Lagos | Castro | SI | Operando | 2018 | 34 | 2 |
| Valparaíso | Quintero-Puchuncaví | SI | Operando | 2019 | 55 | 1 |
| Antofagasta | Calama | SI | Tramit. CGR | 2020 (1) | 251 | 2 |
| Valparaíso | Gran Valparaíso | SI | Tramit. CGR | 2020 (1) | 2.115 | 10 |
| Los Lagos | Quellón | SI | Tramit. CGR | 2020 (1) | 17 | 1 |
| Tarapacá | Iquique-Alto Hospicio | SI | Tramit. CGR | 2020 (1) | 408 | 6 |
| Antofagasta | Antofagasta | SI | Presupuesto | 2020 (1) | 784 | 14 |
| Maule | Linares | SI | Presupuesto | 2020 (1) | 113 | 1 |
| Los Ríos | Valdivia | SI | Presupuesto | 2020 (1) | 334 | 9 |
| Valparaíso | Gran Valparaíso - Trolebuses | - | Aprob. Técnica | n/a | 30 | 1 |
| Metropolitana | RM - Surponiente | - | Negociación Inicial | n/a | 811 | 12 |
| Metropolitana | RM - Sur | - | Negociación Inicial | n/a | 366 | 4 |
| Biobío | Gran Concepción | - | Negociación Inicial | n/a | 1.933 | 37 |
| Metropolitana | RM - Nororiente | - | Negociación Inicial | n/a | 172 | 5 |
| Metropolitana | RM - Norponiente | - | Negociación Inicial | n/a | 224 | 4 |
| Los Lagos | Osorno | - | Negociación Inicial | n/a | 312 | 7 |
| Biobío | Tomé | - | Negociación Inicial | n/a | 72 | 3 |
| Ñuble | Chillán | - | Negociación Inicial | n/a | 306 | 10 |
| Metropolitana | RM - Oriente | - | Negociación Inicial | n/a | 128 | 8 |
| Valparaíso | Limache | - | Negociación Inicial | n/a | 306 | 10 |
| Los Lagos | Puerto Montt | - | Negociación Inicial | n/a | s/i | s/i |
| O'Higgins | Rancagua-Machalí | - | Negociación Inicial | n/a | 363 | 6 |
| Totales | | | | | 9.177 | 155 |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT¹⁰⁶.

Notas:(1): La fecha de inicio de operación, y secuencia en los Perímetros, es estimativa, fechas estimadas según planificación de diciembre 2019, podrían ser modificadas en el futuro.

En el componente 2.2.2, Servicios de Transporte Regulados mediante perímetros de Exclusión, se observa la implementación de esta estrategia, establecida a partir del año 2015¹⁰⁷ y continuada en la presente administración, mediante la cual, se espera ir transitando paulatinamente desde la modalidad de regulación por Condiciones de Operación, a Perímetros de Exclusión en las grandes áreas urbanas de regiones.

La situación de desarrollo de Perímetros, descrita en el cuadro anterior, refleja el estado actual de la iniciativa, a la fecha de realización de esta evaluación, pero se debe hacer notar que esta es dependiente de factores externos al Programa, tales como los cambios demográficos, cambios económicos, cambios tecnológicos, cambios de prioridades de gobierno¹⁰⁸, así como de condiciones de gestión que pueden retrasar o modificar la planificación¹⁰⁹. En consecuencia, esta planificación puede variar en forma importante en el futuro.

Esta estrategia requiere tiempo largo de desarrollo de cada perímetro, pues se debe pasar por diversas etapas¹¹⁰ hasta finalmente poner en operación el sistema. Se observa que en el período evaluado se han puesto en operación los tres Perímetros actualmente existentes, y se han

¹⁰⁶ En base a la información de la BD: 3- Seguimiento Administrativo Perímetros (AYC)s.xlsx

¹⁰⁷ Los Perímetros de Exclusión se crean en la Ley 18.696 de 2015.

¹⁰⁸ Lo que se refleja en la disponibilidad de fondos que deben ser negociados con el Ministerio de Hacienda, sin los cuales cada nuevo Perímetro puede verse postergado o incluso eliminada.

¹⁰⁹ Por ejemplo, las negociaciones con los operadores, aprobaciones técnicas del Comité de Expertos, aprobación de la Contraloría general de la República.

¹¹⁰ La implementación de un Perímetro de Exclusión puede tomar varios años, pues se deben cumplir varias etapas: a) negociación con los operadores existentes hasta llegar a acuerdo, b) aprobación por el Panel de Expertos, c) aprobación de presupuesto futuro (negociación con Ministerio de Hacienda), d) Recisión de Condiciones de Operación y establecimiento de nuevos contratos, con aprobación de CGR, y finalmente, e) Poner en producción. En total, el proceso de implementación puede requerir 2 o más años.

desarrollado las etapas previas de implementación para otros siete, cuatro de los cuales se encuentran en las etapas finales de tramitación de contratos. Ello da cuenta de un trabajo consistente y mantenido en el tiempo.

Por otra parte, se observa en la planificación que la cobertura prevista de los Perímetros de Exclusión abarca prácticamente todas las grandes ciudades de regiones, las mismas que actualmente cuentan (en su mayoría), con servicios de transporte regulado, ya sea por Condiciones de Operación (ver cuadro N°18), o bien No Reguladas (ver cuadro N°20), en coherencia con la estrategia planteada, mediante la cual, se pasará de múltiples operadores, con bajas exigencias de calidad, a un esquema con una cantidad menor de "unidades de Negocio"¹¹¹ y con mejores condiciones de calidad y disponibilidad de los servicios. Es además interesante indicar que dentro de los futuros perímetros se consideran varias de las provincias de la Región Metropolitana no cubiertas por la Red Metropolitana de Movilidad.

A la fecha de confección de este informe, el panel ha contado con información de diseño de los actuales y futuros perímetros de Exclusión¹¹², pero no ha contado con información de producción concreta referida a los beneficiados (cantidad de pasajeros efectivamente transportados, cantidad de viajes realizados y otras)¹¹³, ni con una planificación que establezca objetivos y metas concretas y medibles de producción contra las cuales evaluar la eficacia a nivel de logro de dichos objetivos.

Componente 2.2.3 – Zonas No Reguladas

El siguiente cuadro, muestra el desarrollo de Servicios No Regulados en el período bajo análisis

Cuadro N° 20: Subsidios de Servicios TPRP en Zonas no Reguladas (2016 – 2019)

| Región | Subsidios otorgados Zonas No Reguladas (M\$) (1) | | | | | | | |
|--------------------|--|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|--------------|
| | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 (3) | |
| # Servicios | # Vehículos | # Servicios | # Vehículos | # Servicios | # Vehículos | # Servicios | # Vehículos | |
| Antofagasta | 4 | 262 | 2 | 242 | 2 | 231 | 2 | 139 |
| Araucanía | 86 | 1440 | 92 | 1388 | 104 | 1478 | 58 | 588 |
| Arica y Parinacota | 5 | 275 | 5 | 268 | 6 | 270 | 3 | 190 |
| Atacama | 12 | 223 | 14 | 240 | 14 | 221 | 8 | 142 |
| Aysen | 30 | 55 | 42 | 69 | 48 | 84 | 6 | 9 |
| Bio Bio | 250 | 1879 | 244 | 1881 | 250 | 1721 | 94 | 547 |
| Coquimbo | 60 | 884 | 65 | 943 | 66 | 949 | 41 | 640 |
| Los Lagos | 268 | 1585 | 273 | 1615 | 271 | 1570 | 149 | 704 |
| Los Ríos | 142 | 647 | 140 | 711 | 133 | 721 | 88 | 252 |
| Magallanes | 2 | 2 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Maule | 161 | 2114 | 159 | 2123 | 165 | 2224 | 120 | 475 |
| Ñuble | 0 | | 0 | | 41 | 176 | 73 | 9 |
| O'Higgins | 50 | 486 | 48 | 482 | 46 | 466 | 20 | 122 |
| Valparaíso | 55 | 1429 | 63 | 1466 | 61 | 1405 | 32 | 135 |
| TOTAL (M\$) | 1.125 | 11.281 | 1.147 | 11.428 | 1.207 | 11.516 | 694 | 3.952 |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por la DTPR¹¹⁴

Notas: (1): considera pagos Aprobados y Materializados a la fecha del reporte (enero 2020)

(2): Servicios sin región especificada en BBDD

(3): Los datos del año 2019 consideran solo hasta junio de dicho año.

¹¹¹ El Programa ha establecido una metodología que considera una negociación con el conjunto de operadores y prestadores actuales a través de un representante de cada "Unidad de Negocios", entendiendo a esta como la "Línea" o Servicio que cubre una determinada zona dentro del perímetro, y que puede considerar uno o más de los operadores actuales. La cantidad definitiva de Unidades de Negocios que resulten en cada Perímetro de Exclusión futuro dependerá de las condiciones existentes en cada ciudad y la forma como en definitiva se licite.

¹¹² El Programa ha realizado estudios de demanda y evaluaciones de escenarios que le han permitido definir las condiciones contractuales (rutas, frecuencias, tarifas y demás parámetros) de los servicios que hoy están en ejecución.

¹¹³ Se entiende "Información de producción", a datos medidos en servicios subsidiados, en operación, que permitan generar estadísticas e indicadores de desempeño de los servicios. El Panel recibió información de algunos estudios de demanda encargados por la DTPR a objeto de realizar los análisis para el diseño de nuevos Perímetros de Exclusión, pero ello no constituye información de producción de este subcomponente.

¹¹⁴ En base a la información de la BD: 5. info_4a_al_05012020.xlsx

Este componente, Servicios no Regulados en áreas urbanas de Regiones, al igual que el componente 2.2.1, se establece mediante la Ley¹¹⁵ en el año 2010, a partir de los servicios existentes previamente en dichos territorios. Dado que la ley tiene el propósito de subsidiar el pasaje de estudiantes y no impone modificaciones a condiciones de operación o de calidad de los servicios, se negoció originalmente con los operadores el monto de los subsidios a aplicar, y se establecieron acuerdos (convenios) con dichos operadores, los cuales se han ido renovando en el tiempo.

Dicha situación explica lo que se observa en la ejecución de los servicios de este componente: la cantidad de servicios (contratos) y vehículos (buses) que prestan el servicio se mantiene relativamente constante durante los años 2016 a 2018 (para el año 2019 se cuenta solo con los datos parciales¹¹⁶, aunque se puede suponer que se mantendrán dichos valores para este año). La estabilidad en cantidad de contratos y vehículos es producto de que el conjunto de contratos establecidos al inicio de esta modalidad de servicio no ha sido modificado desde que se estableció la Ley y solo se ha gestionado la actualización de los montos de subsidio y la administración de las correspondientes renovaciones de contrato.

Se observa, por otra parte, que el Componente opera en todo el territorio nacional en las principales ciudades de regiones que no son cubiertas ni por los servicios regulados ni por los perímetros de Exclusión. Desde este punto de vista, se constata el cumplimiento del objetivo principal que dio origen a este Componente, que es la aplicación del subsidio al transporte de estudiantes en dichas áreas urbanas, y el correspondiente establecimiento de convenios con los operadores para garantizar el mantenimiento de las tarifas.

Sin embargo, dada la definición de propósito del Subsidio, ello implica que el diseño de los servicios, su cobertura territorial, el tamaño y características de la flota, las frecuencias, y demás condiciones de operación, no son responsabilidad del Programa, pues todas estas condiciones son definidas y gestionado por los propios operadores¹¹⁷.

Se puede indicar además que, al igual que lo señalado para las Zonas Reguladas por Condiciones de operación, el Programa considera en el mediano plazo, evolucionar en algunas de estas ciudades, de servicios de transporte no Regulados, a Perímetros de Exclusión¹¹⁸¹¹⁹.

Consecuentemente, el programa no plantea metas u objetivos de evolución futura, ni desarrolla mejoras o correcciones en los servicios, pues no es el objetivo del mismo, o bien porque en algunos casos se ha privilegiado avanzar en el plan de paso a Perímetros de Exclusión¹²⁰. Y por lo mismo, el Programa no realiza mediciones de pasajeros transportados, de condiciones de operación (frecuencia, cumplimiento de ruta u otras), y solo fiscaliza el cumplimiento de las tarifas pactadas.

¹¹⁵ Ley 20.378 Crea Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; Decreto N° 2 de 2010 del MTT que Reglamenta Subsidio a la Demanda de Transporte Público de Personas Socialmente más Vulnerables en Zonas no Licitadas.

¹¹⁶ El año 2019, al contarse con datos solo de la mitad del ejercicio, se observa una reducción entre un 30% y 50%, tanto en cantidad de contratos como vehículos contratados, para la mitad del ejercicio, aunque ello solo refleja la cantidad de contratos pagados hasta esa fecha, los cual depende de las fechas de cumplimiento anual de cada contrato, que es variable. No obstante, dado que muchos de los contratos se han ido renovando de año en año, es posible pensar que el año 2019 tendrá finalmente valores de prestaciones similares a los años anteriores,

¹¹⁷ Sin perjuicio que, en el marco de la relación establecida por el MTT con los operadores, se establezcan acuerdos y entrega de orientaciones del MTT a los operadores, que apunten a producir mejoras en las condiciones de operación, pero sin carácter obligatorio, pues ello ni está establecido contractual ni legalmente, salvo directrices y normativas generales del MTT

¹¹⁸ El plan de desarrollo a Perímetros de Exclusión se describe en el punto para el Componente 2.2.2. El detalle de todas las ciudades que podrían pasar a dicha modalidad se indica en el cuadro N° 19

¹¹⁹ Las ciudades que podrían pasar de No Reguladas a Perímetros de exclusión son: Antofagasta, Linares, Valdivia, Osorno, Tomé, Chillán, Limache, Puerto Montt, más los trolebuses de Valparaíso.

¹²⁰ El Panel no contó con documentación formal que establezca las directrices respecto de la estrategia de evolución de las zonas No Reguladas, solo con la constatación que en el diseño de nuevos Perímetros de Exclusión se incluyen algunas ciudades que hoy están como Zonas No reguladas.

Y, en consecuencia, no es evaluable ni el despliegue de servicios, ni la cobertura territorial alcanzada, ni la cantidad de beneficiarios atendidos por el servicio, ni la calidad del servicio, pues son todos resultados de un diseño que no es propio del programa, y que éste atiende solo en razón de que la Ley manda a ejecutar el Subsidio correspondiente en estas zonas.

Resumen de la evaluación de Eficacia en la producción de Bienes y servicios en el Componente 2.2: Servicios de TPRP en Zonas Urbanas en Regiones

En suma, en la producción del Componente 2.2 y sus subcomponentes, se constata la existencia y despliegue de servicios de transporte remunerado de pasajeros en todas las principales ciudades y centros urbanos del país, y en todas las regiones del mismo.

Este despliegue se materializa, por una parte, en las Zonas Reguladas por Condiciones de Operación y en las Zonas no reguladas, que mantienen los servicios y las condiciones operativas existentes previamente al establecimiento de la Ley que les dio origen, y en los cuales, si bien el Programa cumple con entregar los servicios previstos, no realiza modificaciones significativas, ni cambios de diseño, y se limita a aplicar los subsidios pactados, que dan soporte a la cobertura actual.

Por otra parte, operan los Perímetros de Exclusión, que presentan un desarrollo incipiente a la fecha (con 3 de ellos en operación a la fecha, el último muy recientemente, a fines del año 2019), y en los cuales están puestos todos esfuerzos del Programa. La estrategia global para las áreas urbanas regionales es ir migrando de las modalidades anteriores, a perímetros de Exclusión, que plantean mejores condiciones de operación y calidad de servicio, a la vez que un mayor control de aspectos operacionales y de gestión global de los servicios. Este subcomponente desarrolla una importante actividad, que, en el período evaluado, ha estado centrada en el diseño de una cartera de nuevos perímetros de Exclusión. En este sentido, se puede señalar que en la medida que se materialicen los objetivos de desarrollo de este subcomponente y se logre implementar un número mucho mayor de ellos se obtendrán mejoras muy significativas de eficacia en la producción de los resultados previstos para el Componente 2.2.

No obstante, esta componente, pese a contar con una estrategia de desarrollo, que se evidencia en el despliegue de servicios actuales, se debe indicar que adolece de una condición importante que limita el logro en el cumplimiento de sus objetivos, como es el no contar con una planificación y metas explícitas de producción, medibles y objetivas, que permitan su control tanto a nivel operativo como de gestión, y contra las cuales realizar la comparación evaluativa.

Al no contar con estas definiciones, y consecuentemente con datos de mediciones concretas de variables de producción (cantidad de pasajeros transportados, o capacidades de la oferta de servicios disponibilizados) no se ha podido evaluar objetivamente la eficacia en términos de la producción del Componente.

C. Apoyos y Servicios (Subcomponentes 3.1 y 3.3):

Se muestran a continuación resultados de producción de los **subcomponentes 3.1 y 3.3**.

Cuadro Nº 21: Asignaciones de Subsidio Programa de Renovación de Flotas (2016 – 2019)

| Regiones | 2016 | | | 2017 | | | 2018 | | | 2019 | | |
|--------------------------|----------------------|-------------------|---------|----------------------|-------------------|---------|----------------------|-------------------|---------|----------------------|------------------|---------|
| | Postula-ciones (M\$) | Adjudicado (M\$) | # Vehic | Postulacio-nes (M\$) | Adjudicado (M\$) | # Vehic | Postulacio-nes (M\$) | Adjudicado (M\$) | # Vehic | Postulacio-nes (M\$) | Adjudicado (M\$) | # Vehic |
| Antofagasta | 1.500.220 | 901.570 | 526 | 536.500 | 297.900 | 253 | 4.438.250 | 2.650.810 | 550 | | | |
| Arica y Parinacota | 592.120 | 359.250 | 183 | 849.120 | 801.610 | 113 | 1.715.950 | 1.368.910 | 159 | | | |
| Atacama | 514.600 | 461.400 | 250 | 452.900 | 322.400 | 203 | 3.647.890 | 1.812.340 | 385 | 1.471.480 | 1.471.480 | 171 |
| Aysen | 135.840 | 127.140 | 53 | 82.800 | 83.100 | 37 | 133.500 | 133.500 | 57 | 68.300 | 68.300 | 27 |
| Bio Bio | 2.626.440 | 1.013.570 | 657 | 1.170.400 | 778.000 | 523 | 6.462.140 | 924.990 | 360 | | | |
| Coquimbo | 2.441.890 | 1.382.740 | 1.080 | 1.722.630 | 1.115.580 | 482 | 4.599.170 | 1.868.310 | 879 | | | |
| La Araucanía | 1.857.240 | 914.920 | 398 | 1.928.660 | 1.190.280 | 438 | 4.039.020 | 3.893.940 | 192 | | | |
| Los Lagos | 1.325.680 | 696.730 | 461 | 2.010.470 | 1.147.170 | 531 | 5.260.550 | 3.177.560 | 548 | | | |
| Los Ríos | 1.462.150 | 1.341.680 | 277 | | | | 3.907.580 | 2.502.290 | 404 | | | |
| Magallanes | 162.700 | 136.400 | 78 | 224.300 | 224.300 | 94 | 119.900 | 119.900 | 48 | 239.600 | 239.600 | 90 |
| Maula | 2.177.120 | 1.842.140 | 522 | 2.204.380 | 1.796.580 | 398 | 3.979.090 | 3.685.510 | 497 | 1.615.620 | 1.615.620 | 402 |
| O'Higgins | 2.369.230 | 2.156.860 | 866 | 4.459.740 | 2.828.970 | 599 | 3.326.520 | 3.060.550 | 539 | | | |
| Tarapacá | 641.210 | 531.230 | 51 | 1.375.690 | 1.025.580 | 56 | 27.200 | 27.200 | 14 | 2.404.790 | 1.223.350 | 69 |
| Valparaíso | 1.957.700 | 1.482.900 | 1.007 | 1.964.000 | 1.490.800 | 930 | | | | | | |
| Región Metropolitana (*) | | | | | | | 3.143.880 | 1.679.730 | 321 | | | |
| Total generales | 19.764.140 | 13.348.530 | 6.409 | 18.981.590 | 13.102.270 | 4.657 | 44.800.640 | 26.905.540 | 4.953 | 5.799.790 | 4.618.350 | 759 |
| % Adjudic./Postul. | | 68% | | | 69% | | | | 60% | | | 80% |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT¹²¹

Para el subcomponente 3.1, los datos disponibles indican un buen resultado, en la prestación de los servicios de apoyo técnico a los postulantes a la Renovación de Flota, con una relación adjudicación/postulación promedio de 65% en los cuatro años analizados, especialmente, si se toma en cuenta que el Programa no tiene capacidad de decisión en cuanto a la oportunidad de realizar el proceso de postulación ni en cuanto al presupuesto asignado para ello¹²².

Por otra parte, desde el punto de vista del objetivo técnico perseguido, la renovación de flota de vehículos (Buses y Taxis colectivos) de transporte público en regiones, este se cumple satisfactoriamente. Se observa una cantidad importante de vehículos renovados, con un promedio de 5.340 vehículos anuales, en los 3 primeros años¹²³ (sin considerar el año 2019¹²⁴), que representa el 6% del parque total de vehículos de transporte público de pasajeros susceptible de acceder al Subsidio¹²⁵, lo que implica una buena tasa de renovación de flota (si se mantiene esta tasa, el parque completo podría ser renovado en 16 años).

Por último, se observa una cobertura de todo el territorio nacional, que también es parte de los objetivos de esta componente, aunque se puede apreciar que ello no siempre ocurre, dado que la decisión de realizar la convocatoria para el concurso de Renovación de Flotas es de los Gobiernos Regionales.

¹²¹ En base a la información de la BD:2.RTC histórico.xlsx

¹²² La decisión de realizar o no el proceso de Renovación de Flotas en cada Región, cada año, es tomada por el respectivo Gobierno Regional. Asimismo, el presupuesto destinado a dicho proceso es definido por el mismo Gobierno Regional. Se debe hacer notar, si, que la estimación previa del universo de potenciales beneficiarios, y posible presupuesto a requerir, lo realiza el Programa como parte del apoyo brindado en este Componente.

¹²³ Según los datos del cuadro anterior, en los años de 2016 a 2018, se renovaron: 6.409, 4.657, y 4.953 vehículos, en promedio= 5.340 vehículos.

¹²⁴ Para efectos de esta estadística no se considera el año 2019. La información recibida no es completa, al encontrarse probablemente inconcluso el proceso de convocatoria 2019 a la fecha de recepción de información.

¹²⁵ El parque total de vehículos de transporte de pasajeros, al 31 de enero de 2020, es de 88.662 vehículos, entre Buses, Minibuses, y Taxis colectivos. Fuente: Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros - Subsecretaría de Transportes.

Cuadro Nº 22: Inversión en Obras menores de Infraestructura en Regiones (2016 – 2019)

| Año: Presupuesto (M\$): | 2016 \$10.703.224 | | 2017 \$7.708.499 | | 2018 \$5.643.000 | | 2019 \$5.290.180 | | TOTALES \$29.344.903 | |
|----------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|
| Región | Cant. Convenios | Ejecutado (M\$) | Cant. Convenios | Ejecutado (M\$) | Cant. Convenios | Ejecutado (M\$) | Cant. Convenios | Ejecutado (M\$) | Cant. Convenios | Ejecutado (M\$) |
| Antofagasta | | | 1 | \$103.410 | 1 | \$433.195 | 1 | \$267.855 | 3 | \$804.460 |
| Araucanía | 4 | \$2.498.743 | 3 | \$1.605.731 | 7 | \$1.215.333 | 6 | \$726.524 | 20 | \$6.046.331 |
| Arica y Parinacota | | | | | | | 1 | \$328.706 | 1 | \$328.706 |
| Atacama | 3 | \$107.561 | | | 1 | \$193.357 | 1 | \$122.274 | 5 | \$423.192 |
| Aysén | 1 | \$4.800 | | | | | | \$0 | 1 | \$4.800 |
| BioBío | 6 | \$294.645 | 2 | \$211.763 | 2 | \$195.220 | 3 | \$532.536 | 13 | \$1.234.164 |
| Coquimbo | 1 | \$719.590 | | | 1 | \$195.839 | 1 | \$226.027 | 3 | \$1.141.456 |
| Los Lagos | 11 | \$2.073.105 | 5 | \$793.138 | 4 | \$322.098 | 1 | \$269.720 | 21 | \$3.458.061 |
| Los Ríos | 3 | \$1.375.888 | 3 | \$752.779 | 3 | \$109.531 | 2 | \$34.208 | 11 | \$2.272.406 |
| Magallanes | 2 | \$64.818 | | | | | 1 | \$199.920 | 3 | \$64.818 |
| Maule | | | | | | | 2 | \$198.589 | 2 | \$198.589 |
| Ñuble | | | | | | | 1 | \$95.412 | 1 | \$95.412 |
| O'Higgins | 2 | \$826.747 | 1 | \$500 | 2 | \$226.504 | 4 | \$526.855 | 9 | \$1.580.606 |
| RM Santiago | 2 | \$512.336 | 1 | \$32.938 | | | 3 | \$517.306 | 6 | \$1.062.580 |
| Tarapacá | 1 | \$5.969 | | | | | 2 | \$600.979 | 3 | \$606.948 |
| Valparaíso | 9 | \$1.215.021 | 2 | \$1.419.337 | 2 | \$572.502 | 1 | \$169.103 | 14 | \$3.375.963 |
| TOTALES | 45 | \$9.699.223 | 18 | \$4.919.596 | 23 | \$3.463.579 | 30 | \$4.816.014 | 116 | \$22.698.492 |
| % de Ejecución | | 91% | | 64% | | 61% | | 91% | | 77% |

Fuente: elaboración propia sobre la base de información proporcionada por el MTT

Para el subcomponente 3.3. Obras Menores de Infraestructura asociada a servicios TPRP, los niveles de ejecución, en este caso son evidenciados por la cantidad de obras realizadas y gasto ejecutado, las cuales se realizan en todas las regiones del país.

Se observa que la cantidad de obras ejecutadas es variable y no dependiente de los montos invertidos, lo que da cuenta de la gran diversidad de trabajos¹²⁶ realizados.

Se aprecian niveles de ejecución variables en los cuatro años bajo estudio, con una disminución importante los años 2017 y 2018, respecto de lo ejecutado en año inicial del período (2016)¹²⁷, y con bajos niveles de ejecución presupuestaria en dichos años, situación que se recupera el año 2019. De acuerdo con la información suministrada por el MTT, dada la subejecución resultante los años 2017 y 2018, se realizaron ajustes importantes a nivel organizacional¹²⁸ y de definición de nuevas metodologías de trabajo¹²⁹ que explican el mejor desempeño del año 2019, aunque se debe hacer notar que este año el presupuesto asignado fue significativamente menor que los años iniciales del período.

Los años 2017 y 2018, existe además un nivel de producción muy bajo respecto de los otros dos años (coincidente con los menores niveles de ejecución presupuestaria). Al respecto, el MTT señala que, pese a la mejora de producción del año 2019, hay aún aspectos a subsanar, como mejorar la supervisión de las entidades ejecutoras y la gestión de proyecto, específicamente, la anticipación y mitigación de riesgos, que han implicado demoras y retraso en obras. Aun cuando son aspectos a mejorar que deberán ser desarrollados por el Programa, el Panel estima valorable el que la unidad ejecutora de la DTPR tenga conciencia de las deficiencias y el que se estén tomando las medidas correctivas correspondientes.

¹²⁶ Los tipos de obras son muy variados, desde simples señalizaciones, hasta pequeños terminales de buses según se describe en el Anexo 3

¹²⁷ Según lo indicado por las contrapartes de DTPR, las causas del bajo nivel de ejecución presupuestaria en los años 2017 y 2018 se debieron a factores externos, como baja capacidad técnica de unidades ejecutoras (externas), quiebra de una empresa contratista y el que la unidad supervisora del MTT era también externa a la DTPR,

¹²⁸ Como se describe en el Anexo 3, la unidad ejecutora de Obras de Infraestructura, que formaba parte de otra unidad de MTT se trasladó a la DTPR a mediados de 2019.

¹²⁹ Como se indica en el Anexo 3, la unidad de Infraestructura de la DTPR desarrollo nuevas directrices y metodología, que ha permitido hacer más eficaz la supervisión y evaluación de las unidades ejecutoras externas, la cual al término de esta Evaluación, está ad portas de ser sancionada formalmente y puesta en vigencia

Por otra parte, y a modo general, se observa una cantidad pequeña de obras ejecutadas por región, lo que podría indicar que existe una demanda no satisfecha de necesidades de infraestructura¹³⁰.

La pequeña cantidad de obras ejecutadas puede ser producto de que el presupuesto¹³¹ asignado al Componente al interior del Programa, no permita abordar un número mayor de obras, o que no es suficiente la dotación o los recursos de gestión de la unidad a cargo. En cualquiera de estos casos (o en ambos), ello no denotaría una falta de capacidad técnica de la unidad, sino un problema de definición estratégica, que debe ser evaluado en función de las prioridades de más alto nivel dentro de la DTPR¹³².

Se debe indicar que, durante la evaluación, el panel no tuvo conocimiento de un plan formal de desarrollo de infraestructura, con identificación de necesidades insatisfechas, ni metas u objetivos concretos a cumplir y plazos para ello. Al respecto el MTT indica que no existe una planificación formal, pero como parte de la nueva metodología, el levantamiento habitual de necesidades irá generando una cartera de proyectos futuros, con instancias de evaluación de factibilidad, y priorización en base a los presupuestos disponibles. Ello resulta también valorable pues denota el interés del Programa por avanzar hacia formas de trabajo más formalizadas y controlables.

Juicio Evaluativo global respecto de Eficacia de los componentes del programa

Desde un punto de vista cualitativo-operativo y global, se aprecia que los diferentes resultados planteados en los Componentes y Subcomponentes del Programa son efectivamente producidos. Como resultado, se despliegan en su totalidad los servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros y otras prestaciones previstas (servicios técnicos de apoyo y obras menores) que el Programa considera en su definición.

El panel ha llegado a la convicción, desde la perspectiva de un plano operativo, que en los diferentes componentes y subcomponentes se cumple el objetivo modular de producción del Programa, esto es, facilitar el acceso, factibilizando los servicios de transporte esperados, tanto en la variedad planteada en los diferentes subcomponentes, como en las coberturas geográficas definidas, y el cumplimiento de los estándares técnicos y operacionales planteados como objetivo específico de cada producto. Ello queda de manifiesto por la evidencia de múltiples antecedentes, como contratos, informes de evaluación de servicios, registros de controles que se realizan, documentación de actos jurídicos ejecutados, registros de pagos y diversas otras acciones realizadas para dichos efectos, en todos los Componentes y Subcomponentes del Programa.

Sin embargo, la información e indicadores concretos, que permitan cuantificar y medir, las prestaciones efectivas que en definitiva se otorgan a los beneficiarios: cantidad de pasajeros transportados por cada tipo de servicio, capacidades de los servicios contratados (pasajes o asientos contratados, cantidad de viajes realizados, etc.), y disponibilidad de los mismos, no ha estado, en general, disponible por parte del Programa, salvo algunos datos parciales de algunos de los componentes o subcomponentes¹³³. Por lo que no ha sido, en general, posible cuantificar ni evaluar objetivamente el nivel de producción, en términos de las prestaciones finales para la población atendida o mejorada en su accesibilidad u otras variables de interés.

¹³⁰ Si se compara la cantidad de obras de infraestructura (del orden de decenas por año), con la cantidad de servicios de TPRP (más de 1200 solo en el ámbito rural), se puede inferir que probablemente las necesidades de obras de apoyo sean bastante más que las que se ejecutan anualmente.

¹³¹ Se debe hacer notar que en este ámbito existen otras fuentes de financiamiento, a nivel local, regional y nacional, que pueden ser, y son, en la práctica, utilizadas para realizar este tipo de obras. No obstante dichas fuentes de financiamiento escapan a la responsabilidad del Programa.

¹³² Un aspecto que es transversal a todos los ámbitos de desarrollo del programa es la falta de formalización de la estrategia de desarrollo de la DTPR, y de sus planes de acción concretos, con objetivos, metas, hitos y objetivos de logros específicos, cuantificables y medibles.

¹³³ Se cuenta con información de pasajeros transportados o aproximaciones, solo en los subcomponentes: 1.1-Transporte Metropolitano, 2.1.1 i) Zonas Aisladas – Modo Terrestre, 2.1.2 – Transporte Rural, y 2.1.3 – Transporte Escolar. En el caso de la componente 3.2 – Obras menores de Infraestructura las metas de producción corresponden al plan anual de obras,

Con la información disponible el Panel no pudo evaluar si la producción de los componentes es suficiente y completa para el logro de los objetivos para cada una de sus Componentes y Subcomponentes.

Para medir resultados de propósito se hubieran podido utilizar, los pasajeros atendidos en los servicios de transporte contratados en todas las iniciativas del programa, particularmente, las de orden regional, contrastando éstos con los gastos y/o con su población objetivo (debidamente revisada una posible duplicidad de ésta entre los subcomponentes), reconociendo así el incremento global en la disponibilidad de servicios de transporte accesibles. Situación que no fue posible abordar puesto que el programa no disponía ni de definición de población objetivo, ni de datos de producción para cada uno de sus componentes, quedando pendiente su estimación.

Por otra parte, el programa tampoco ha establecido metas para sus niveles de producción en el tiempo, para cada uno de sus subcomponentes (ni para el servicio Metropolitano ni para los servicios de Regiones), por lo que no se puede analizar el cumplimiento y evolución de metas o resultados¹³⁴.

2.2. Cobertura y focalización del programa, por componentes

El siguiente cuadro está orientado a mostrar la cobertura de beneficiarios en el período bajo análisis.

Se hace notar que, salvo las componentes 1.1 – Servicio de Transporte Público Metropolitano, y 2.1.3 – Transporte Escolar, en las cuales se cuenta con datos de pasajeros transportados, esto es, beneficiarios atendidos por el Programa, para el resto de los componentes, no se cuenta con dicha información¹³⁵. Ello implica que para estas últimas no es factible realizar un análisis de cobertura.

A continuación, se realiza un análisis de cobertura de los dos componentes que cuentan con información:

Componente 1.1 – Servicios de Transporte Público Metropolitano: Se observan tasas altas de cobertura de la Población Objetivo (83% a 95%), durante todo el periodo evaluado, las cuales, además, crecen en forma sostenida durante todo el período¹³⁶. Además, la cobertura aumenta más que el crecimiento de la población objetivo¹³⁷. Ello da cuenta de un muy buen grado de cobertura de la Población Objetivo.

Componente 2.1.3 – Transporte Escolar: Dada la metodología de determinación de la población Objetivo (descrita en el capítulo I-2), asumiendo que la población objetivo es precisamente la población beneficiada por el programa, el cálculo de cobertura no arroja mayores antecedentes en cuanto a satisfacción de necesidades de la población ni de focalización del programa en este componente.

¹³⁴ El Programa entregó información de indicadores y metas anuales que se utilizan como parte del Convenio de Desempeño Colectivo, sin embargo la mayor parte corresponde a metas financieras o administrativas (cumplimiento de fechas de pago, facturación, metas de fiscalización, aplicación de subsidios, los cuales no son útiles para evaluar el desempeño de producción).

¹³⁵ Se cuenta en algunos casos, con datos de pasajes utilizados, o equivalentemente, viajes realizados. Si bien esta información puede ser utilizada como aproximación para analizar eficacia en cuanto al cumplimiento de objetivos de producción, no es útil para el análisis de cobertura, pues no representa con exactitud a la población beneficiaria.

¹³⁶ La cobertura el año 2019 tiene una distorsión producto del estallido social del 18 de octubre de ese año, que implicó importantes mermas en la disponibilidad del servicio y por lo tanto en el acceso y uso del mismo por parte de los usuarios. No obstante se puede suponer que hasta el mes de septiembre el uso del sistema era superior al del mismo período en el año anterior, por lo que la tendencia al alza de habría mantenido el año 2019.

¹³⁷ El crecimiento de la población del Gran Santiago en el período evaluado se ha visto además impactado por el importante proceso migratorio ocurrido, precisamente en esta misma época, en el cual Santiago fue el principal receptor.

Cuadro Nº 23: Cobertura de población Años 2016-2019

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | %Variación 2016-2019 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| Componente 1.1 Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto (ex Transantiago) | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 5.761.862 | 5.876.891 | 6.035.042 | 6.209.962 | 7,8% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | 4.800.087 | 5.014.463 | 5.736.333 | 5.822.531 | 21,3% |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | 83,3% | 85,3% | 95,1% | 93,8% | |
| Componente 2.1.1 Zonas aisladas | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 734.361 | 568.894 | 687.811 | 914.901 | 24,6% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | - |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | - | - | |
| Componente 2.1.2 zonas rurales | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 197.038 | 498.787 | 649.868 | 833.525 | 323,0% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | - | - | |
| Componente 2.1.3 transportes de escolares | | | | | |
| Población Objetivo (a) | - | - | 53.492 | 49.161 | -8,1% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | - | - | 53.492 | 49.161 | -8,1% |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | 100,0% | 100,0% | |
| Componente 2.1.4 zonas extremas | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 135.119 | 136.476 | 138.248 | 140.132 | 3,7% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | - |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | - | - | |
| Componente 2.2.1 zonas reguladas | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 1.883.160 | 1.883.160 | 1.883.160 | 1.883.160 | 0,0% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | - | - | |
| Componente 2.2.2 zonas con perímetro exclusión | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 14.778 | 14.778 | 14.778 | 14.778 | 0,0% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | - |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | - | - | - | - | |
| Componente 2.2.3 zonas no reguladas | | | | | |
| Población Objetivo (a) | 516.310 | 516.310 | 516.310 | 516.310 | 0,0% |
| Beneficiarios Efectivos (b) | s/i | s/i | s/i | s/i | |
| % Beneficiarios respecto a Población Objetivo (b)/(a) | | | | | |

Fuente: Elaboración propia según datos del Programa

Por otra parte, se pueden hacer algunos comentarios de carácter general:

El Programa tiene un conjunto de iniciativas que son claramente focalizadas como los servicios de transporte en zonas aisladas; en áreas rurales; y en zonas extremas. También tiene carácter focalizado el servicio de transporte a escolares que no tienen disponible servicio de transporte público para asistir a la escuela. En estos casos, la determinación de los servicios que se generen, la realiza el Programa en base a estudios y antecedentes levantados para cada componente específico, lo que indica que el Programa determina su población objetivo y, a la vez, lo que produce resulta ser sus metas anuales. No obstante, dichas definiciones y decisiones de focalización no han estado disponibles en forma explícita y documentada para el Panel.

No existe focalización en las iniciativas del Programa destinadas a que se generen servicios públicos urbanos con rebaja de tarifa, tanto en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo (Sistema Red Metropolitana de Movilidad), como en las otras zonas y áreas de las regiones del país (con sistema regulado; o no regulado; o con perímetro de exclusión). En este caso solo se busca atender con rebaja de tarifa a toda la población de las zonas en referencia.

En definitiva, no ha sido posible hacer el análisis de cobertura para la mayoría de los componentes porque, por una parte, no se ha dispuesto de la información de línea base para cuantificar la población objetivo de las iniciativas regionales del Programa y por otra, tampoco ha estado disponible el número de beneficiarios efectivos totales, por componente, para el período de esta evaluación (2016 a 2019). Por lo que no se puede emitir juicio evaluativo respecto de los niveles de cobertura del Programa.

Por lo tanto, si bien está claro que el programa avanza ampliando rutas y cubriendo áreas con medios de transporte remunerado de pasajeros (su objetivo), no es posible establecer si este avance ha sido focalizado (solo por factores de localización demo-geográfica) y si ha sido priorizado (donde más se le necesita).

2.3. Eficacia a nivel de resultados intermedios y finales (cumplimiento de objetivos de propósito y fin).

Desde un punto de vista cualitativo, como se indica en el punto 2.1, los componentes y subcomponentes, al cumplir con la entrega de sus productos, esto es, el despliegue en el territorio, urbano y rural, de servicios de transporte público remunerado de pasajeros, y prestaciones complementarias, contribuyen al logro del Propósito¹³⁸ del programa.

Ello se materializa tanto desde el acceso físico a los servicios de transporte, en todas las regiones del país, tanto en ciudades y centros urbanos, como en localidades rurales, en diversos modos de transporte, como desde el punto de vista de acceso económico a dichos servicios, facilitando en las áreas urbanas el acceso a tarifas rebajadas para segmentos específicos de la población objetivo (estudiantes, tercera edad), y en las áreas rurales o aisladas, el acceso a pasajes rebajados para todos los tipos de usuarios, por la vía de subsidio a la oferta en la mayoría de los casos o, en ciertos casos, subsidio a la demanda.

Por otra parte, con la información disponible el Panel no puede evaluar en forma cuantitativa y objetiva si la producción de los componentes es suficiente y completa para el logro del propósito, pues por una parte no se cuenta con datos suficientes para cuantificar la totalidad de indicadores de eficacia requeridos, y porque el Programa no ha establecido un diagnóstico cuantificado que identifique las brechas entre oferta y demanda, ni ha definido metas u objetivos medibles que permitan evaluar el cumplimiento de dichos objetivos. Tampoco, el Programa ha definido un indicador de logro a nivel de propósito, que pueda ser cuantificado y evaluado.

2.4 Calidad (satisfacción de los beneficiarios efectivos, oportunidad, comparación respecto a un estándar)

Respecto a la calidad de los productos generados por el Programa solo existe información sobre la calidad de los servicios entregados por el Transantiago en los años 2016 a 2018. Se dispone de datos para dos tipos de resultados: el Índice de calidad de atención al Usuario (ICA); y el Índice de Calidad del Vehículo (ICV).

El informe final de evaluación externa de Proyecto 34 de 12 nov. 2018 indica que la valoración general del sistema de buses del Transantiago pasa de 77,73% en 2016 a 75,7% mostrando una leve tendencia decreciente para el ICA, entre 2016 y 2017 y 1er semestre 2018.

En cuanto al índice de calidad del vehículo (ICV), éste alcanza una valoración promedio en 2017 y primer semestre 2018 en el sistema de buses de 67,7%, resultados que según el Informe de Proyecto34, “muestran que las unidades no son bien mantenidas y que las empresas no están comprometidas con la necesidad de ofrecer buena calidad del vehículo”.

Con relación a indicadores o información de calidad en los servicios de TPRP en regiones, no se ha contado con información o antecedentes por parte del Programa, ni de objetivos de calidad

¹³⁸ El Propósito del Programa es: “Promover la disponibilidad efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) con estándares de servicio predefinidos, a tarifas asequibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande”.

(percepción usuaria), ni de mediciones realizadas en forma regular y sistemática¹³⁹, por lo que, a la fecha de este informe, no es factible evaluar este aspecto.

En los servicios de TPRP en regiones, no obstante, se realizan estudios con la finalidad de evaluar la continuidad de servicios, en los cuales, eventualmente, se incorpora la medición de conceptos de satisfacción de usuarios, pero no es la regla general, y no es utilizado como un instrumento de gestión. Por otra parte, los Contratos no establecen obligaciones en este sentido.

Se debe hacer notar, además, que la dimensión de calidad es un aspecto que resulta relevante en los objetivos del programa, y así se consigna en la documentación de conceptualización del programa (Ficha de antecedentes del Programa, entregada a DIPRES), donde el concepto aparece explícitamente dentro de los objetivos del Programa¹⁴⁰.

No obstante, en dicho documento solo se indica como uno de los resultados del Programa la realización de estudios de calidad referidos a la componente de Transporte Metropolitano (el estudio mencionado anteriormente), pero no se comprometen ni indicadores ni otros resultados relativos a la calidad en el Transporte regional.

Juicio Evaluativo global respecto de Calidad

Los servicios de transportes de pasajeros están, en general, sometidos a permanentes críticas ciudadanas, por lo que los Programas que los subsidian deben estar, también permanentemente, evaluando la calidad de los servicios. Esta situación no ha sido constatada por el panel y no se identifica que exista en forma sistemática y regular, en particular, en las iniciativas de la DTTPR.

En cuanto al Sistema Metropolitano de Movilidad (ex Transantiago), los resultados que muestran las evaluaciones externas que ha tenido, indican que sus usuarios tienden a darle una cada vez (anualmente) más baja calificación, variación que, aunque leve, es tendencial. No obstante, se tuvo acceso solo a informes puntuales y no es posible emitir un juicio categórico al respecto.

A la vez se percibe que el Programa está realizando una creciente renovación de los productos en sus distintas iniciativas, especialmente, en el ámbito de las Regiones, lo que hace más necesario que se consideren evaluaciones de calidad de los servicios de transporte que generan.

II.3. ECONOMÍA

3.1 Antecedentes presupuestarios

El programa, se financia principalmente con aportes del presupuesto nacional, asignados a la partida 06 del presupuesto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Adicionalmente, recibe aportes de la institución responsable, Secretaría y Administración General de Transportes, MTT, destinados básicamente al pago de personal y bienes de consumo (jefatura y fiscalizadores), montos que representan aproximadamente un 0,06% de sus recursos.

¹³⁹ Se debe indicar que el Panel tuvo acceso a estudios de evaluación de servicios de transporte en regiones (evaluaciones técnicas para diseño de nuevos servicios o renovaciones), que en ocasiones incorporan evaluaciones de percepción usuaria, pero se trata de análisis puntuales, referidos a áreas o rutas específicas y que no son utilizados para efectos de seguimiento regular y gestión de la calidad ofrecida por los Componentes a nivel usuario. La excepción a ello es el Componente 3.3 Obras menores de Infraestructura para el Transporte Público, durante los primeros meses del año 2020 se realizó una encuesta de satisfacción a los Directores de Tránsito (aunque solo 8 comunas), con el fin de evaluar el impacto en la comunidad de las obras realizadas entre 2016 y 2019. Los resultados de la encuesta fueron conocidos solo días antes de del término de la evaluación, por lo que no fue posible incorporar sus resultados en este Informe.

¹⁴⁰ Se indica en la Ficha: "Propósito: Desarrollar y gestionar sistemas de transportes de calidad que garanticen la movilidad e integración de los habitantes del territorio nacional y asegurar la disponibilidad de información oportuna a la comunidad, con equipos de trabajos colaborativos y comprometidos en su quehacer. la movilidad e integración de los habitantes del territorio nacional y asegurar la disponibilidad de información oportuna a la comunidad, con equipos de trabajos colaborativos y comprometidos en su quehacer".

La planificación presupuestaria del Programa muestra diferencias importantes en el período, mientras en el año 2016, el presupuesto vigente fue cerca de la quinta parte superior del presupuesto inicial, (19,2%), en los años 2017 y 2018 se logra reducir bastante la relación entre ambos presupuestos (4,4% y 3,1% respectivamente) mostrando una mejor programación presupuestaria. Sin embargo, en 2019, se observa nuevamente un mayor valor del presupuesto vigente por sobre el inicial (12,8%), indicando la dificultad de presupuestar adecuadamente los gastos del año. Para el 2019, se puede asumir que la situación creada en el país por el “estallido social” de octubre 18, debiera explicar en parte este resultado.

Cuadro Nº 24: Presupuesto total del programa 2016-2020 (miles de \$2020)

| Año | Presupuesto total del programa (incluye todas las fuentes de financiamiento)* | Presupuesto inicial del Programa proveniente de la Institución Responsable (a) | Presupuesto vigente del Programa proveniente de la Institución Responsable (b) | Planificación presupuestaria (%) (b/a) |
|-----------------------|--|--|--|--|
| 2016 | 696.988.115 | 696.988.115 | 830.680.768 | 19,2% |
| 2017 | 778.227.753 | 778.227.753 | 812.208.253 | 4,4% |
| 2018 | 836.764.184 | 836.764.184 | 862.598.897 | 3,1% |
| 2019 | 843.031.336 | 843.031.336 | 951.185.023 | 12,8% |
| 2020 | | 862.718.053 | | |
| % Variación 2016-2020 | | 23,8% | | |

Fuente: Anexo 5 del Programa

3.2 Fuentes y uso de Recursos Financieros

La principal y casi única fuente de financiamiento de los gastos directos del Programa son las asignaciones específicas a éste, en el Presupuesto de la Nación. Los recursos alcanzan niveles del orden de M\$ 862.718.053 en 2020, en pesos de 2020. Montos que en términos reales muestran una disminución en el ritmo de crecimiento anual (11,7; 7,5; 0,7; y 2,3 por ciento) entre 2017 y 2020, respectivamente, mientras que en el período creció 23.8%.

En forma indirecta el Programa utiliza recursos de la Subsecretaría de Transportes, esencialmente para el pago de las remuneraciones de su Jefatura y de las remuneraciones y funcionamiento de las Fiscalizaciones de subsidios que realiza el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, MTT. Valores que se han estado reduciendo a lo largo del período analizado y que, además, representan un bajo porcentaje en el total del financiamiento del Programa.

**Cuadro Nº 25: Fuentes de financiamiento del Programa,
período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)**

| Fuentes de Financiamiento | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Variación 2016-2020 % |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------------|
| 1. Presupuestarias | 696.988.115 | 778.227.753 | 836.764.184 | 843.031.336 | 862.718.053 | 23,78% |
| 1.1. Asignación específica al Programa | 696.206.737 | 777.613.686 | 836.183.586 | 842.469.626 | 862.718.053 | 23,92% |
| 1.2. Aportes institución responsable (subtítulos 21, 22 y 29, entre otros) (*) | 781.378 | 614.067 | 580.598 | 561.710 | S/D- | |
| 1.3. Aportes en presupuesto de otras instituciones públicas | | - | - | - | - | |
| 2. Extrapresupuestarias | - | - | - | - | - | |
| 2.1 Otras fuentes, sector privado, aportes de beneficiarios, organismos internacionales, etc. | - | - | - | - | - | |
| Total (Presupuestarias + Extrapresupuestarias) | 696.988.115 | 778.227.753 | 836.764.184 | 843.031.336 | 862.718.053 | 23,78% |

Fuente: Presupuestos anuales correspondientes.

(*) Presupuesto inicial de la Ley de Presupuestos de cada año que considera la asignación específica al programa y el aporte que realiza la Institución Responsable, el cual consiste en el sueldo de Jefaturas y el pago de las Fiscalizaciones de subsidios realizadas por el Sistema de Fiscalización del MTT, valores estimados según metodología registrada en anexo 5.

En términos de uso de los recursos destinados a la operación (sub-21 y 22), se observa un comportamiento económicamente consistente, en la medida que un fuerte aumento de los gastos de las transferencias (20,3% en el periodo), solo conlleva un aumento del 2,8% en los gastos de operación, que incluye una reducción en los gastos en Bienes de consumo. Este comportamiento es esperable en la medida que el aumento de recursos transferidos está solo marginalmente asociado a un aumento del nivel de subsidio y este último también, en general, solo requiere de aumento marginales de esfuerzo (economías de escala)

Cuadro Nº26: Estructura del Gasto Devengado (Personal, Bienes y Servicios de Consumo, Transferencias, Inversión y otros) 2016-2019 (M\$2020)

| | Subtitulos | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | total | variacion |
|---------------|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-----------|
| 1 | Personal | 2.468.393 | 2.610.191 | 2.608.552 | 2.589.882 | 10.277.018 | 4,9% |
| 2 | Bienes y Servicios de Consu | 315.418 | 268.546 | 284.574 | 270.879 | 1.139.417 | -14,1% |
| 3 | Transferencias | 663.974.420 | 704.602.573 | 771.092.502 | 826.531.002 | 2.966.200.497 | 24,5% |
| 4 | Inversión | 10.659.453 | 5.304.940 | 3.631.910 | 4.950.712 | 24.547.015 | -53,6% |
| 5 | Transferencias de Capital | 77.225.303 | 87.701.927 | 65.597.551 | 65.195.469 | 295.720.250 | -15,6% |
| 6 | Otros (identificar) | 63.473.414 | 4.114.751 | 16.385.714 | 50.523.958 | 134.497.837 | -20,4% |
| 7 | Total Gasto Devengado | 818.116.402 | 804.602.929 | 859.600.804 | 950.061.902 | 3.432.382.037 | 16,1% |
| 8= 1+2 | Gastos Operación (GO) | 2.783.811 | 2.878.737 | 2.893.126 | 2.860.761 | 11.416.435 | 2,8% |
| 9= 3+5 | Total Transferencias (TT) | 741.199.723 | 792.304.500 | 836.690.053 | 891.726.471 | 3.261.920.747 | 20,3% |
| 10 | % GO/T T | 0,38% | 0,36% | 0,35% | 0,32% | | |

Fuente: Anexo 5

Origen y Distribución del Presupuesto del Programa

Entre 2016 a 2019, el Programa destina el 75% promedio anual de su presupuesto al macro componente 1, Red Metropolitana de Movilidad (ex Transantiago), iniciativa sobre la que no tiene capacidad de tomar decisiones. Este componente es ejecutado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM). Los recursos transferidos alcanzan, en 2019, a M\$ 589.480.574, en pesos de 2020, ver Cuadro N°27. Monto que corresponde al total de los aportes fiscales anuales que establece la ley 20 378, para subsidiar el transporte público de pasajeros en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo. A su vez, el 25% restante del gasto de producción del Programa en evaluación, se destina a los macro componentes 2 y 3, orientados básicamente a subsidiar la generación de servicios de transporte de pasajeros en las regiones, dimensión sobre la que el Programa tiene competencia de decisión, bajo la administración de la División de Transporte Público Regional, DTPR.

Junto con los subsidios para la Red Metropolitana de Movilidad (ex Transantiago), la ley 20 378, establece un monto similar de recursos para regiones, el denominado subsidio “espejo” regional. Una parte de este subsidio espejo se asigna al Fondo de Apoyo Regional, FAR, que es un fondo destinado a financiar iniciativas de “transporte, conectividad y desarrollo regional”, hacia el cual se orienta la parte espejo del subsidio transitorio y la del subsidio especial adicional. El Tesoro Público le traspasa estos recursos directamente al FAR (Programa 03 del Tesoro Público). Adicionalmente, el Programa en evaluación, partida 06 del MTT, recibe un aporte en presupuesto, el que debe transferir, anualmente, a este Fondo. Por su parte, el FAR transfiere todos esos recursos a los Gobiernos Regionales y a la SUBDERE, quienes lo asignan a las iniciativas regionales que consideran pertinentes para el desarrollo regional.

En cifras, para el año 2019, la situación es la presentada en el cuadro que sigue, que muestra que, finalmente el Programa en evaluación, ese año solo dispone de M\$202.765.096 (\$2020) que corresponden al 24,1% de los recursos que presupuestariamente recibe como presupuesto inicial. Observándose así una situación compleja, en la forma de distribución de los recursos, que debiera ser normalizada, en el sentido de que lo normal en la gestión pública es que un Programa reciba los recursos fiscales que requiere para las iniciativas sobre las que se le entrega la toma decisiones y así pueda rendir cuenta de la eficacia, la eficiencia y la economía con que utiliza los recursos en el cumplimiento de sus objetivos.

Cuadro N° 27: Distribución de Presupuesto del Programa año 2019, según quien decide sobre la ejecución de los recursos, en valores nominales y reales (en M\$2020)

| | Nominal | Real | % |
|---|-------------|-------------|--------|
| Total Gasto Presupuesto Inicial Programa | 821.120.493 | 842.469.626 | 100,0% |
| Transferencias a Transantiago | 574.542.470 | 589.480.574 | 70,0% |
| Transferencia al Fondo de Apoyo Regional FAR* | 48.951.224 | 50.223.956 | 6,0% |
| Presupuesto para decisión del Programa | 197.626.799 | 202.765.096 | 24,1% |

Fuente: Presupuesto 2019 del Programa, partida 06 MTT

Una parte importante de los recursos del subsidio espejo regional para el transporte público de pasajeros es orientado al Fondo de Apoyo a Regiones. El año 2019, el FAR recibió M\$ 361.971.085 del Tesoro Público valor correspondiente a los subsidios transitorios y especiales adicionales, en la parte de subsidio espejo regional. Además, recibe los fondos transferidos por el Programa, que en 2019 fueron M\$ 50.223.956. Entonces, el FAR en 2019, recibe desde los subsidios al transporte público, la suma de M\$ 412.195.041. Detalle de la distribución de recursos del subsidio “espejo” regional, en Anexo 6.3.

Gastos de Producción del programa y su estructura por componente.

El gasto total de producción del programa, en 2019, alcanza a M\$ 841.662.132 en M\$2020. En el período 2016 a 2019 muestra un crecimiento relativamente constante, al nivel de 8,8%. Entre 2017 y 2019 crece a tasas de 8,7%, 9,4% y 8,4%, respectivamente.

La estructura del gasto de producción del Programa muestra una alta concentración de los recursos que asigna, en términos de los componentes que financia para que se generen los correspondientes servicios de transporte público de pasajeros.

Como se indicó antes la DTPR administra directamente alrededor de la cuarta parte de los recursos que le asignan en su presupuesto. En 2019 se le asignó M\$ 842.469.626 (en pesos 2020) en su presupuesto inicial, del cual destinó como gasto de producción de sus propias iniciativas, la suma de M\$193.233.753. En el período 2016 a 2019, estos recursos fueron destinados a subsidiar cuatro de sus principales sub componentes: servicios de transporte para zonas aisladas (M\$48.880.796 a 2019); servicios entregados a los habitantes en zonas urbanas reguladas (M\$48.684.224), los servicios de transportes en zonas no reguladas (M\$37.724.362) y los servicios de transporte para escolares con dificultades de acceso a escuelas (M\$24.661.671), los que representan (25,7%, 21,4%, 18,1% y 12,1%, promedio anual del gasto de producción entre 2016 y 2019), respectivamente. Los otros seis componentes o subcomponentes son iniciativas con bajos niveles de participación en el gasto de producción del Programa, incluso algunos han tenido operación solo un par de años y otro no tiene actividad en el período. Siendo, además, el pago de cuotas de crédito para renovación de material rodante de empresas de trenes urbanos en Santiago, Concepción y Valparaíso un componente de apoyo que representa 5% en promedio en el período, mientras que las Obras menores, alcanzan a 3%.

Cuadro Nº28: Gasto de Producción por Componente 2016-2019 (Miles de \$ 2020)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1.1 Subsidios a Transantiago | 486.815.685 | 524.065.783 | 595.403.223 | 648.428.378 |
| 2.1.1 zonas aisladas | 37.213.219 | 45.473.958 | 55.122.690 | 48.880.796 |
| 2.1.2 zonas rurales | 3.954.533 | 3.630.381 | 5.961.418 | 6.773.167 |
| 2.1.3 transporte escolar | 19.094.281 | 22.781.036 | 26.801.728 | 24.661.671 |
| 2.1.4. zonas extremas | 2.709.652 | 2.764.068 | 2.702.238 | 2.839.930 |
| 2.2.1 zonas reguladas | 45.064.193 | 45.768.841 | 48.867.240 | 48.684.224 |
| 2.2.2. Zonas regula. con perim. exclusión | 50.019 | 177.593 | 403.381 | 526.395 |
| Suma de 2.2.1 + 2.2.2 | 45.114.212 | 45.946.434 | 49.270.620 | 49.210.618 |
| 2.2.3 zonas no reguladas | 36.222.706 | 33.739.192 | 32.398.615 | 37.724.362 |
| 3.1 AT apoyo técnico renovación flota (Reembolso art.3º T. Ley 20,378) | 27.139.101 | 13.723.798 | (*) | (*) |
| 3.2 Disponibilidad de Protocolos post emergencias | (*) | (*) | (*) | (*) |
| 3.3 obras menores (subsidio 5a otros) | 5.795.316 | 9.601.343 | 1.609.006 | 6.118.668 |
| 3.4 gestión servicio financiero renov. | 11.929.911 | 8.052.171 | 7.038.013 | 17.024.541 |
| Total Gasto de Producción Programa | 675.988.617 | 709.778.165 | 776.307.552 | 841.662.132 |

Fuente: Anexo 5 del Programa.

Nota (*) está sin datos en Anexo 5.

Distribución regional de los recursos de producción

En 2019, el 77,04% del gasto de producción del Programa se gasta en la Región Metropolitana, ello está principalmente explicado por la magnitud del financiamiento al Transantiago, que este Programa canaliza presupuestariamente, sin tener capacidad de decisión sobre él (M\$648.428.378 en pesos de 2020).

Otras regiones relevantes en el Programa, descontando los gastos en la Red Metropolitana de Movilidad ex Transantiago que opera en la Región Metropolitana, son las del Bío Bío (19,47%), Valparaíso (17,91%), Los Lagos (13,60%), Araucanía (8,51%) y Magallanes (7,95%), mostrando cierto balance entre regiones con problemas de desarrollo del transporte en áreas urbanas y en áreas rurales.

Cuadro Nº 29: Distribución de Gastos de Producción del Programa por Regiones. M\$2020

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | % de Gasto Producción Total | % de Gasto Producción en Regiones sin Transantiago |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------------|--|
| Arica y Parinacota | 1.379.981 | 1.599.861 | 1.441.525 | 1.370.308 | 0,16% | 0,71% |
| Tarapacá | 3.031.768 | 3.142.572 | 3.018.576 | 3.064.717 | 0,36% | 1,59% |
| Antofagasta | 6.659.612 | 6.743.356 | 6.975.683 | 7.024.675 | 0,83% | 3,64% |
| Atacama | 1.395.865 | 1.321.973 | 1.815.770 | 2.141.052 | 0,25% | 1,11% |
| Coquimbo | 4.733.764 | 5.323.954 | 5.390.439 | 6.171.048 | 0,73% | 3,19% |
| Valparaíso | 33.798.603 | 30.416.656 | 29.566.549 | 34.613.027 | 4,11% | 17,91% |
| O'Higgins | 6.872.126 | 5.501.188 | 6.092.333 | 6.575.344 | 0,78% | 3,40% |
| Maule | 8.832.863 | 10.179.017 | 10.436.739 | 10.785.133 | 1,28% | 5,58% |
| Ñuble | - | - | - | 1.886.602 | 0,22% | 0,98% |
| Bío Bío | 33.181.470 | 31.629.805 | 27.916.501 | 37.628.959 | 4,47% | 19,47% |
| Araucanía | 12.411.667 | 14.734.851 | 14.530.208 | 16.450.521 | 1,95% | 8,51% |
| Los Ríos | 7.084.273 | 8.177.157 | 9.568.542 | 9.469.846 | 1,13% | 4,90% |
| Los Lagos | 21.879.343 | 25.748.599 | 33.632.017 | 24.340.557 | 2,89% | 12,60% |
| Aysén | 7.613.526 | 11.284.004 | 9.933.273 | 7.576.059 | 0,90% | 3,92% |
| Magallanes | 6.698.149 | 8.709.315 | 8.844.725 | 15.367.605 | 1,83% | 7,95% |
| RM sin Transantiago | 33.599.921 | 21.200.074 | 11.741.448 | 8.768.301 | 1,04% | 4,54% |
| Total Regiones + RM sin Transantiago | 189.172.932 | 185.712.382 | 180.904.328 | 193.233.753 | 22,96% | 100,00% |
| Transantiago | 486.815.685 | 524.065.783 | 595.403.223 | 648.428.378 | 77,04% | |
| Total Región Metropolitana | 520.415.606 | 545.265.857 | 607.144.671 | 657.196.679 | 78,08% | |
| Total | 675.988.617 | 709.778.165 | 776.307.552 | 841.662.132 | 100,00% | |

Fuente. Anexo 5.

Juicio evaluativo de la distribución del gasto del Programa

El hecho de que este Programa reciba recursos para transferirlos a iniciativas en las que no ejecuta ni toma decisión alguna, no colabora a la claridad y el orden de las fuentes de financiamiento para una mejor gestión de los recursos fiscales. No es del todo comprensible que **dos tercios de los recursos de un programa, radicado en una División de la Subsecretaría de Transportes se destinan a una iniciativa que administra otra instancia de la misma Subsecretaría**. Esta es una situación que en el futuro próximo debería ordenarse presupuestariamente, asignando los recursos del Transantiago al Programa que lo administra o a

otro, que solo reciba los recursos para este fin. Lo mismo podría ocurrir con los recursos transferidos al FAR.

Se observa una adecuada distribución de los recursos en lo que es el Programa regional, compensada entre las atenciones a las áreas urbanas y las rurales de las distintas regiones del país. Los recursos se orientan a múltiples regiones desde las con problemas urbanos de transporte de pasajeros (Bío Bío - gran Concepción- y Valparaíso, hasta los Lagos, la Araucanía y Magallanes.

3.3 Ejecución presupuestaria del programa

El Programa tiene asignación directa en la Ley de Presupuestos en un 100%. Aunque recibe aportes desde la Institución Responsable, Secretaría y Administración General de Transportes del MTT, como sueldo de Jefaturas y el pago de fiscalizadores de los distintos componentes y subcomponentes del Programa, éstos alcanzan magnitudes de poca relevancia, en relación al presupuesto del Programa.

En esta ejecución presupuestaria se incorporan todos los gastos realizados para financiar los distintos componentes (Red de Movilidad Metropolitana, ex-Transantiago e iniciativas regionales).

En todos los años del período analizado se observa una levísima subejecución del gasto devengado respecto del presupuesto vigente, alcanzando en los últimos años niveles de 99,65% (2018) y 99,88% (2019). En cambio, se observa una sobre ejecución del gasto devengado respecto al presupuesto inicial, que es alta en 2016 (17,6%) y se reduce a tasas cercanas a 3% en 2017 y 2018, volviendo a estar en niveles altos en 2019 (12,8%). Una parte de esa desviación (entre 1,5% hasta 0,1%) a veces, se debe a partidas estándares que suceden todos los años (reajustes de sueldo y contratos, por ejemplo) o prácticas financieras de la institución (administración de anticipos) o modificaciones presupuestarias u otras. Al respecto la Ley N°20.378 dispone en su artículo tercero transitorio, que “podrá aplicarse a este aporte (Subsidio Transitorio y aporte especial adicional) y al subsidio establecido en el literal i) (Subsidio Permanente) del artículo 2º lo dispuesto en el inciso final del artículo 3º de la presente ley y, asimismo, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 10%”.

Cuadro Nº 30: Presupuesto del programa y Gasto Devengado 2016-2019 (Miles de \$ 2020)

| Año | Presupuesto Inicial del programa (a) | Gasto Devengado (b) | % (b/a)*100 | Aportes adicionales de Secretaría Administración General de Transportes MTT (c) | Gasto devengado incluido aportes adicionales Secretaría Administración General de Transportes MTT (d) | Presupuesto vigente del programa (e) | % Gasto devengado respecto presupuesto vigente (b/e) |
|------|---|------------------------|----------------|--|--|---|---|
| 2016 | 696.206.737 | 818.116.402 | 17,5% | 685.378 | 818.801.780 | 830.680.768 | 98,49% |
| 2017 | 777.613.686 | 804.602.929 | 3,5% | 518.067 | 805.120.996 | 812.208.253 | 99,06% |
| 2018 | 836.183.586 | 859.600.804 | 2,8% | 484.598 | 860.085.402 | 862.598.897 | 99,65% |
| 2019 | 842.469.626 | 950.061.902 | 12,8% | 465.710 | 950.527.612 | 951.185.023 | 99,88% |

Fuente: Ficha Presupuestaria del Programa

3.4 Aportes de Terceros

En el caso del Programa no existen aportes de terceros para que se cumplan sus objetivos. Los aportes de terceros son aquellos recursos que se incorporan adicionalmente a los recursos propios del Programa.

3.5 Recuperación de Gastos

En el Programa, no existe recuperación de gastos y no corresponde. No parece necesario ni posible recuperar los gastos del Programa en financiar los subsidios para transporte público de pasajeros. Básicamente, porque se trata de subsidios que corrigen fallas de mercado en el desarrollo de los servicios de transporte de pasajeros. Tampoco existe política de recuperación de los recursos aportados por el Programa a sus iniciativas.

II.4. EFICIENCIA

De acuerdo a la definición de los manuales de DIPRES “el análisis de eficiencia exige relacionar los gastos del Programa, con los niveles de producción de los componentes y los resultados del Programa, utilizando indicadores que relacionen gastos con productos y/o resultados”.

Como se señala en los capítulos precedentes el Programa busca disponibilizar el acceso al TPRP a todas las personas que lo requieran, teniendo en consideración las distintas realidades geográfico-económicas en que se encuentre. Esta facilitación o viabilización se logra mediante la entrega de un subsidio estatal (en general a la oferta) que se expresa en forma diferenciada en cada uno de los componentes.

En consecuencia, en términos ideales se trataría de medir el rendimiento marginal del subsidio por unidad de servicio, es decir viaje facilitado o disponibilizado.

4.1 A nivel de resultados intermedios y finales.

En lo que sigue se realiza el análisis de algunos componentes del Programa (ver Anexo 6.2), para las cuales se utilizan definiciones “cercanas” o proxys de los productos generados en ellos.

MACRO COMPONENTE 1: “Servicios de Transporte Regulado Subsidiado a través de Concesión y Uso de Vías en la Región Metropolitana”

Componente 1.1 Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano (TPM).

Para efecto del análisis de eficiencia del Programa, respecto de este componente, el Panel ha considerado las siguientes definiciones.

1. La unidad de producción en la cual se manifiesta el aporte estatal (Subsidio) es lo que se computa como “pasaje”. Para los efectos del sistema integrado que rige en el TPM.
2. Los gastos directos de producción corresponden al total de recursos entregados como subsidio a todos los operadores de la Red de servicios de transporte (Buses, Metro, Tren Central)¹⁴¹.
3. Los gastos indirectos de soporte corresponden fundamentalmente a los pagos por Servicios Complementarios (AFT, SONDA e INDRA), y en mucho menos medida los gastos de administración realizados por el Gobierno Central (MTT).
4. La separación de pasajes y población atendida no entrega información adicional, toda vez que en forma agregada lo que se factibiliza es la oferta de un total de pasajes por unidad de tiempo

¹⁴¹ En una observación del equipo del MTT se plantea que: “NO se entrega subsidio a Operadores... se entrega a las cuentas del Sistema que administra el AFT”. Esta observación es incomprendible desde un punto económico-financiero. Por definición un operador (concesionado o no), presta un servicio, sobre el cual espera como contrapartida un total de fondos que le permitan recuperar el total de los costos y obtener cierta utilidad o minimizar las perdidas. En el caso estudiado, estos fondos que obtiene los proveedores del servicio provienen de la recaudación directa, vía tarifa al usuario, y en lo que no alcanza del subsidio del estado. La forma administrativa y legal de como esto se realiza no es relevante para este tipo de análisis.

(cada año), que es usada por diversas personas, en condiciones individuales según sus necesidades, sin que se precise una identidad. Lo anterior lleva a que la medición de cantidad de usuarios corresponda a estimación de un factor de uso promedio de la oferta disponibilizada, lo cual reproduce las mismas diferencias de la variable original (Pasaje).

A partir de estas definiciones, se presenta la siguiente aproximación al cálculo de la eficiencia del

Componente 1.1

A partir de los antecedentes disponibles en el Resumen Financiero 4to Trimestre de Sistema de Transporte Público de Santiago, y de los datos contenidos en el archivo de datos denominado “tablas demanda 2016-2019”, se obtienen los siguientes resultados, donde las cifras monetarias registran los movimientos contables y se expresan en moneda de 2020:

Cuadro N° 31: Gasto promedio por unidad de Producto, Componente 1. 2016-2019 (MM\$2020)

| Variables | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Variación 2016-2019 |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| TOTAL GASTO PUBLICO EN EL SISTEMA | Mill. \$ | 481.427 | 536.713 | 594.443 | 644.665 | 34% |
| En Subsidio (Producto) | Mill. \$ | 397.208 | 447.913 | 502.210 | 549.644 | 38% |
| En Operación (Serv. Complem y Adm. Central) | Mill. \$ | 84.219 | 88.800 | 92.233 | 95.021 | 13% |
| TOTAL PASAJES(*) | Mill. | 1.037 | 1.052 | 1.100 | 1.108 | 7% |
| Gasto Publico por pasaje | \$ | 464 | 510 | 540 | 582 | 25% |
| Gasto en Subsidio por pasaje | \$ | 383 | 426 | 457 | 496 | 29% |
| Gasto en Operacion por pasaje | \$ | 81 | 84 | 84 | 86 | 6% |

Fuente:STPS /MTT Resumen Financiero 4to Trimestre, BD : tablas demanda 2016-2019.xlsx

* El valor computado el año 2019 fue 1.037l. Se Imputo la cifra indicada para corregir efecto crisis puntual de ese periodo, utilizando un comportamiento equivalente al año 2018 para el 4to trimestre 2019. Ver memoria de calculo

A partir del cuadro anterior se observa lo siguiente:

- El gasto total del sistema (Subsidio más Gastos totales de Operación) ha aumentado en un 34% real en el periodo evaluado, resultado ponderado de un aumento de 38% en el subsidio a la función de transporte directa y un 13% de la función de apoyo a la operación, definida esta última como los gastos que irrigan los Servicios Complementarios y otros gastos de administración Central (imputados por el Panel).
- Estos aumentos son muy superiores al crecimiento de la producción (pasajes), que lo ha hecho en 7%, lo que da como resultado que el costo unitario fiscal del servicio (monto del subsidio por pasaje) está resultando un 25% más caro, en términos reales, al cabo de 4 años (25% gasto directo de operadores y 6% gastos de operación). Este resultado no es por sí mismo un indicador de ineficiencia, sino se debe al hecho que, por mandato legal, cuando los aumentos de costos implícitos en los contratos no pueden traspasarse a tarifas, se manifiesta automáticamente en aumentos del subsidio para mantener el equilibrio financiero del sistema.
- Los costos del sistema para quienes lo financian (los usuarios y el fisco) son homologables a lo que la contraparte denomina egresos del sistema, cuyo comportamiento se describe en el cuadro presentado en lo que sigue. Como se puede observar, el total de desembolsos (tarifas más subsidios) que son provistos a los tres subsistemas para mantener su equilibrio financiero, crece en total en un 16%, en términos reales, durante el periodo. En términos globales el sistema está requiriendo un 16% más de recursos, para solventar el aumento de 24% del METRO y un 12% por parte de los Buses. Estos

incrementos son resultantes de la estructura contractual pactada con los operadores de buses y lo convenido con la empresa estatal Metro S.A., que incorpora, entre otros elementos ajustes tarifarios mediante mecanismos de indexación distintos a la inflación nacional, y por cierto los gastos adicionales de incorporar más infraestructura y nuevas líneas de operación.

- No se tuvo conocimiento de estudios o análisis de costos eficientes de los operadores de Buses ni del Metro, que permitan hacer un juicio, si estos aumentos de gastos están efectivamente correlacionados con aumentos de costos inevitables de estos proveedores del servicio, y tampoco es posible establecer un benchmark al respecto.

Cuadro N° 32 Egresos por servicios de transporte. (MM\$2020)

| Variables | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Variación 2016- 2019 |
|-------------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------------|
| TRASPASO OPERADORES SERVICIOS | A POR | 1.002.386 | 1.051.775 | 1.149.858 | 1.167.534 | 16% |
| BUSES | Mill. \$ | 722.348 | 755.063 | 809.767 | 806.380 | 12% |
| METRO | Mill. \$ | 280.028 | 291.596 | 328.508 | 348.146 | 24% |
| TREN CENTRAL | Mill. \$ | 10 | 5.116 | 11.583 | 13.008 | 154% |

Fuente: STPS /MTT Resumen Financiero 4to Trimestre

- En cuanto a los costos de operación, estos se explican muy principalmente por Servicios Complementarios¹⁴². El crecimiento real de 13%, aparece como anómalo, toda vez que se espera que este tipo de servicios tenga la característica de costos fijos (a determinadas escalas), generando costos marginales decrecientes. De acuerdo con lo observado por la contraparte en la revisión del informe anterior, este fenómeno es explicado fundamentalmente por el pago a METRO/OVC como proveedor de la Red de Carga del medio de acceso (tarjeta Bip!), cuyo pago es variable en función del total de cargas realizadas en el Sistema. Y, adicionalmente de un caso específico en el año 2019, en que se utilizaron \$7.000 millones en arriendos de terminales, que se computan como otros servicios complementarios. Los Servicios tecnológicos de INDRA y SONDA son contratados por montos independientes del flujo de transporte.

Cuadro N° 33: Detalle de Servicios Complementarios. (M\$2020)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | % 2016- 2019 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|-----------------|
| METRO-VC | 36.062 | 37.991 | 42.798 | 39.784 | 10% |
| AFT | 4.254 | 4.251 | 4.254 | 4.470 | 5% |
| SONDA | 37.019 | 39.936 | 38.533 | 36.981 | 0% |
| INDRA | 929 | 810 | 903 | 822 | -12% |
| OTROS | 5.705 | 5.562 | 5.494 | 12.714 | 123% |
| TOTAL | 83.969 | 88.550 | 91.982 | 94.771 | 13% |

Fuente: STPS /MTT Resumen Financiero 4to Trimestre

¹⁴² Los servicios complementarios son aquellos que apoyan y habilitan la prestación del servicio de Transporte Público. Estos son: Metro-OVC: Red de comercialización y carga del medio de acceso (Tarjeta bip!), AFT: Administración Financiera de los Fondos del Sistema; Sonda: Servicios Tecnológicos; Indra: Servicios Tecnológicos.

En cuanto a los gastos de administración del sistema, en este caso se estima que es más relevante utilizar el concepto de gastos de soporte a la producción, que son una parte de ellos, que se agrupan bajo el ítem de Servicios Complementarios (externalizados), detallados en el párrafo anterior.

Como se observa en el cuadro siguiente, este indicador se sitúa en un promedio de 7,6% durante el periodo, sin variaciones conclusivas. No se dispone de elementos de juicio sobre la bondad de esta cifra, por cuanto no es posible obtener un benchmarking relevante que permita hacer comparaciones válidas.

Cuadro N° 34: Participación de gasto de soporte sobre el Total (%)

| Indicadores de gastos Administrativos | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|----------|------|------|------|------|
| % Gastos Servicios Complementarios Respecto Total Egresos del Sistema | % | 7,7% | 7,8% | 7,4% | 7,5% |

Fuente: MTT tablas de demanda 2016-2019 y Anexo 5

Finalmente se presenta una comparación entre el gasto Público por Pasaje (Ver cuadro N°16) y el valor de la tarifa valle del Metro en junio de cada año, como un trazador de la participación del gasto público en relación a la tarifa pagada por los usuarios del sistema. Los resultados son que para el año 2016 por cada \$1.000 que pagaba el usuario el estado pagaba otros \$640, en tanto que este último aporte subió a \$790 el 2019. Este resultado pone de manifiesto como la contención del valor de la tarifa a pago, es compensada con el aumento del subsidio unitario, aumentando la relación subsidio / pasaje de 0,64 a 0,79¹⁴³en el periodo de evaluación.

Cuadro N° 35: Relación entre Subsidio Unitario y Tarifa

| Tarifas Y Subsidio | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|----------|------|------|------|------|
| Tarifa Trazador METRO VALLE Junio cada año | \$ 2019 | 724 | 709 | 713 | 739 |
| Gasto Público por pasaje en \$ | \$ 2019 | 464 | 510 | 540 | 582 |
| Factor Subsidio / Tarifa Pagada trazadora | numérico | 0,64 | 0,72 | 0,76 | 0,79 |

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DTPR

En resumen, la contención de la tarifa a pagar es el factor preponderante en el aumento de gasto observado, fenómeno que no es evaluable por este panel, por corresponder a decisiones de política pública.

Macro Componente 2 Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones

El análisis de estos dos componentes se realizará a nivel de subcomponentes específicos, teniendo en consideración las siguientes observaciones y definiciones:

1. La principal dificultad de esta medición radica en la definición del producto resultante de la intervención. En efecto, a pesar de que en términos genéricos el subsidio otorgado en todos los subcomponentes va dirigido a la disponibilidad de un servicio de transporte de personas, no

¹⁴³Este valor de 2019 contiene una compensación (dato está normalizado) para compensar la caída de los pasajeros del Oct.18 y manteniendo la tendencia de crecimiento de las tarifas en los años previos, como indica la nota del cuadro 31.

obstante, lo que en general se contrata es una “Capacidad” de transporte que de acuerdo a los estudios pertinentes para asegurar una disponibilidad de “pasajes”, o “pasajeros posibles de ser transportados”

2. Entonces las medidas de eficiencia tendrían al menos dos aproximaciones:
 - i) Si los contratos de capacidad contratada se están haciendo al menor costo posible, y
 - ii) Si las capacidades contratadas son cercanas a óptimo en el sentido de que los pasajeros transportados son consistentes con las capacidades contratadas. O, dicho de otra forma, la tasa de uso está cercana a la técnicamente aceptable.
3. Para efectos de capacidad contratada el Panel propuso utilizar como unidad de medida de producción para estos subcomponentes lo que se define como: “Capacidad de transporte de personas contratada al año”, que corresponde a la suma de la oferta (asientos o cupos) resultante de cada contrato, ponderada por los meses y frecuencia contratada¹⁴⁴, que sería el mejor medidor de capacidad. En ausencia de datos de capacidad así definida, se utiliza como una aproximación preliminar el número de vehículos contratados en cada periodo, que es un dato disponible directamente en las Bases de Datos facilitadas por el MTT. Si bien esta variable es menos precisa que “los asientos o cupos contratados”, es el dato que se tiene disponible a la fecha y que puede dar una visión del comportamiento de uso de fondos por producto.
4. Para efectos de pasajeros efectivamente transportados, se requeriría de información detallada de este guarismo para todos los componentes, la cual no está disponible. Luego, todas las variables anteriores son solo estimaciones de este resultado, que debiera ser la información que al programa le permitiera conocer lo que efectivamente produce.
5. Los gastos directos de producción corresponden al total de recursos entregados como subsidio a todos los operadores de cada uno de los subcomponentes registrados en la contabilidad del Programa, y estos se han construido en el Anexo 5.

Con estas consideraciones se presenta la siguiente aproximación al cálculo de la eficiencia de los componentes 2.1 y 2.2 aperturados por subcomponente.

Componente 2.1: Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes

Para cada uno los 4 subcomponentes de Acceso, se computó el total de vehículos mes contratado, según los registros de los contratos que dispone el MTT.

Los resultados preliminares, que no han sido validados por la contraparte presentan un comportamiento consistente con otras variables (evolución del gasto, por ejemplo) a excepción de año 20116, que presenta cifras muy inferiores y no consistentes con el gasto asociado.

Sin perjuicio de una posterior validación o corrección de estos datos, se puede analizar el periodo 2017-2019, cuyos resultados son los siguientes:

- para los servicios de Zonas Aisladas en su conjunto se observa una reducción del 8% del costo medio por vehículo asociado al subsidio, como resultado el gasto total anual destinado a subsidio crece en un 7%, en cuanto a que la oferta contratada para el periodo lo hace al 16%.

¹⁴⁴ Una versión más precisa de esta unidad, que permita mejores comparaciones entre servicios, implica ponderar también por kilómetros servidos. Esta unidad de medida fue consensuada con el equipo técnico de la contraparte, en las reuniones realizadas para precisar la Población Objetivo y las unidades de producción. Minuta que se agrega en anexo 6.4

- En el caso de los servicios para Áreas Rurales sucede lo contrario. En efecto el costo unitario crece un 18%, como resultado que el gasto total anual lo hace en un 87%, en comparación con un aumento de la oferta contratada que lo hace al 59%.
- En caso del Transporte Escolar, las cifras son más estables, creciendo el gasto unitario solo en un 3%, resultante de un crecimiento de 8% en el gasto total anual para un aumento de 5% de la oferta contratada.

**Cuadro N° 36: Gasto Promedio en Subsidio por Unidad de Producto- 2016-2019
(Miles de \$ 2020)**

| Producto | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Variación 2017-2019 |
|---------------------------------|------------------|--------------|------------|------------|------------|---------------------|
| 2.1.1 Zonas aisladas | M\$ por producto | 8.567 | 6.020 | 6.666 | 5.563 | -8% |
| Gasto | Miles \$ | 37.213.219 | 45.473.958 | 55.122.690 | 48.880.796 | 7% |
| Producto: Vehículos contratados | Unidades | 4.344 | 7.554 | 8.269 | 8.787 | 16% |
| 2.1.2 Zonas rurales | M\$ por producto | 2.516 | 1.052 | 1.222 | 1.238 | 18% |
| Gasto | Miles \$ | 3.954.533 | 3.630.381 | 5.961.418 | 6.773.167 | 87% |
| Producto: Vehículos contratados | Unidades | 1.572 | 3.450 | 4.877 | 5.470 | 59% |
| 2.1.3 Transporte escolar | M\$ por producto | 67.471 | 1.396 | 1.497 | 1.444 | 3% |
| Gasto | Miles \$ | 19.094.281 | 22.781.036 | 26.801.728 | 24.661.671 | 8% |
| Producto: Vehículos contratados | Unidades | 283 | 16.323 | 17.900 | 17.079 | 5% |
| 2.1.4. Zonas extremas | M\$ por producto | S/D | 9.943 | S/D | S/D | S/D |
| Gasto | Miles \$ | 2.709.652 | 2.764.068 | 2.702.238 | 2.839.930 | 3% |
| Producto: Vehículos contratados | Unidades | S/D | 278 | S/D | S/D | S/D |

Fuente: Datos Financieros del Anexo 5, Datos de Producción Base de Datos:
Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xls

Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria

En el caso de este componente, se obtuvieron datos solo para 2 subcomponentes, y al igual que en el caso anterior se computó el total de vehículos mes contratado, según los registros de los contratos que dispone el MTT.

Al igual que en el caso anterior los resultados preliminares, presentan un comportamiento consistente con otras variables (evolución del gasto, por ejemplo) a excepción de año 2016, que presenta cifras muy inferiores y no consistentes con el gasto asociado.

Los resultados se analizan para el periodo 2017-2019 con los siguientes resultados:

- Para los servicios de Zonas Reguladas, se observa un aumento 10% del costo medio por vehículo, resultante de un mayor gasto global de 6% y una reducción de 3% en la oferta.
- En los servicios para Zonas No reguladas el gasto unitario, medido por el costo unitario fiscal crece un 13%, como resultado de un mayor gasto total anual de 12% y una reducción de la oferta disponible en 1%.
- En resumen, para los dos servicios urbanos que se obtuvieron datos de esta medición de oferta tiene una tendencia a aumentar los costos unitarios en más de 10% en el periodo.

Cuadro Nº 37: Gasto Promedio en Subsidio por Unidad de Producto- 2016-2019 (Miles de \$ 2020)

| Producto | Unidades | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | Variación 2017-2019 |
|--------------------------------------|--------------------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|
| 2.2.1 Zonas reguladas | \$ por producto Miles \$ | 4.100 | 8.169 | 9.127 | 9.001 | 10% |
| Gasto | Unidades | 21.803.934 | 45.768.841 | 48.867.240 | 48.684.224 | 6% |
| Producto: vehículos | | 5.318 | 5.603 | 5.354 | 5.409 | -3% |
| 2.2.2. Zonas con perímetro exclusión | \$ por producto Miles \$ | N/A | N/A | N/A | N/A | N/A |
| Gasto | Unidades | 50.019 | 177.593 | 403.381 | 526.395 | 196% |
| Producto: vehículos | | N/D | N/D | N/D | N/D | - |
| 2.2.3 Zonas no reguladas | \$ por producto Miles \$ | 3.092 | 2.896 | 2.834 | 3.272 | 13% |
| Gasto | Unidades | 36.222.706 | 33.739.192 | 32.398.615 | 37.724.362 | 12% |
| Producto: vehículos | | 11.715 | 11.651 | 11.431 | 11.529 | -1% |

Fuente: Datos Financieros del Anexo 5, Datos de Producción Base de Datos:
Estadísticas_PAX_TAX_serviciossubsidiados.xls

Observación general

Respecto de estos resultados es necesario prevenir lo siguiente:

- Este indicador aproximado de costo unitario, como primera medición de eficiencia, permite hacerse una idea del comportamiento general del gasto, pero no tiene suficiente precisión para poderlo contrastar con el costo alternativo de producir un servicio equivalente (mediante otro mecanismo) y tener así una observación de eficiencia relativa.
- En efecto, si se dispusiera de los antecedentes de “asientos o cupos disponibilizados” por año, para cada uno de los subcomponentes, y calcular así el esfuerzo financiero por unidad marginal de oferta disponibilizada podría compararse, por ejemplo, con el valor de un pasaje privado (cuando exista) y verificar así, si el nivel del subsidio no está sobredimensionado.
- Lo anterior también permitiría hacer comparaciones transversales en un mismo servicio comparando valores unitarios relevantes para un mismo subcomponente en regiones o localidades comparables.

4.2 A nivel de resultados intermedios y finales.

El Panel no ha dispuesto aún de información suficiente como para realizar el análisis de los resultados del Programa y emitir una opinión evaluativa al respecto.

4.3 Gastos de Administración

Sobre la base de los datos del Anexo 5, se estiman los gastos de administración del Programa. Dada la especial fórmula de asignación presupuestaria que éste tiene, es necesario ajustar los datos.

Habitualmente, al gasto total del programa se le restan los gastos de producción de éste y se obtiene el gasto en administración, que deben coincidir con la suma de los gastos en personal, en bienes y servicios, en adquisición de activos no financieros y otros. Pero, en este caso, se deben descontar las transferencias que el programa realiza al Fondo de Apoyo Regional, FAR, traspaso

que no es gasto de producción porque no está destinado a ningún componente o iniciativa que esté realizando el Programa y, tampoco es gasto de administración.

Los resultados, presentados en el cuadro siguiente, indican una tasa promedio anual de 5,78% entre 2016 y 2019. Si se incorporan estimaciones de aportes del Programa de Fiscalización¹⁴⁵ del MTT a este Programa, principalmente gastos en personal y en bienes de consumo, los gastos de administración subirían poco, a un promedio anual de 5,84%. Este gasto muestra fluctuaciones que van desde 9,47% en 2016 hasta 2,93% en 2018.

Este porcentaje es el doble comprado con otros programas estatales que entregan subsidio o realizan principalmente transferencias y subsidios para las iniciativas que llevan a cabo, los que fluctúan alrededor del 2-3%¹⁴⁶.

Cuadro Nº 38: Gasto de Administración del Programa (DTPR). 2016 a 2019 (M\$2020)

| Año | Total Gasto del programa | Gastos de producción de todos los Componentes del Programa | Transferencias al Fondo de Apoyo Regional, FAR (*) | Gastos de Administración del Programa | (Gastos Admr. / Gasto Total del programa) *100 (%) |
|------|--------------------------|--|--|---------------------------------------|--|
| 2016 | 818.801.780 | 675.988.616 | 65.295.393 | 77.517.770 | 9,47% |
| 2017 | 805.120.996 | 709.778.164 | 60.438.515 | 34.904.317 | 4,34% |
| 2018 | 860.085.402 | 776.307.551 | 58.535.875 | 25.241.976 | 2,93% |
| 2019 | 950.527.612 | 839.609.103 | 50.223.956 | 60.694.553 | 6,39% |

Fuente: Datos Anexo 5

(*) Las transferencias que el Programa realiza al Fondo de Apoyo Regional, FAR, se descuentan porque aparecen en los gastos totales de éste, pero no son parte de ninguna actividad de producción del Programa. Es solo un traspaso al FAR, fondo sobre el cual programa no tienen tuición alguna.

II.5. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA

5.1 Concordancia entre diseño y estrategia definida

Los productos que le corresponde generar al Programa son muy diversos y requieren diseños específicos para desarrollar las estrategias de su producción. En esto, el Programa ha tenido una correcta respuesta al definir las áreas y ámbitos que le corresponde atender y abordarlas con iniciativas pertinentes.

Para ello, el Programa ha definido una estructura de proceso de producción que es común a todos sus subcomponentes (mismo tipo y secuencia de actividades, aunque flujos de proceso parcialmente independientes entre los diferentes subcomponentes¹⁴⁷), lo cual permite uniformar los flujos y tipo de información intermedia en las actividades iniciales¹⁴⁸, y eficientar la operación en las actividades finales¹⁴⁹, al ser estas últimas comunes a todos los productos.

Además, para generar los productos (servicios de TPRP, o bien otros apoyos y servicios complementarios) correspondientes a cada subcomponente, el Programa cuenta siempre con un responsable global al interior de las unidades (equipo responsable), los cuales se preocupan de gestionar las actividades de producción del subcomponente o producto, desde la etapa de análisis de requerimientos y diseño hasta el término de su ejecución y pagos, y que responden por el

¹⁴⁵ La fiscalización es un gasto de administración, no es parte de la generación del producto sino que permite disponer de información de si este se realizó o no y las condiciones de su producción.

¹⁴⁶ Resultados similares se han observado para algunos Programas como FONDEF, Becas Chile, FONDECYT e ICM. Evaluación de programas gubernamentales de la Dipres.

¹⁴⁷ El Proceso de producción genérico y las características específicas para cada Componente/Subcomponente se describen en detalle en el Anexo 3.

¹⁴⁸ Las actividades iniciales desarrolladas en forma independiente para cada Subcomponente son: Generación de Solicituds/Requerimientos; Diseño, Asignación; Ejecución/Implementación

¹⁴⁹ Las etapas finales, comunes a todas las Subcomponentes son: Gestión de Contratos, Pagos y Evaluación

resultado de cada uno de ellos. Por otra parte, los equipos responsables administran más de un tipo de producto, de acuerdo con características de producto/zona de cobertura, que sean comunes.

Se debe hacer notar que esta estrategia de producción, si bien es común a todos los subcomponentes, es aplicada integralmente solo para los Componentes 2 y 3 (servicios de transporte en Regiones), pero en el caso de la Componente 1 (servicios de transporte en la región Metropolitana de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo), solo se aplica a la actividad de Gestión de Pagos¹⁵⁰, siendo el resto del Proceso desarrollado por otro Programa.

Fortalezas y/o dificultades para operar y sus causas

Fortalezas:

Una fortaleza de este diseño productivo es que, en las actividades de diseño del producto, asignación e implementación, interviene un equipo que administra más de un tipo de producto. Ello, por una parte, con el objetivo de hacer más eficiente el trabajo, al establecer metodologías y estándares de trabajo que son aplicados en forma uniforme para problemáticas similares.

Una segunda fortaleza es que el Programa lleva ya 10 años en ejecución, con una buena experiencia de aplicación efectiva, lo que implica contar con un equipo experimentado a cargo de la implementación y gestión del programa, que cuenta con las competencias, conocimiento y capacidades suficientes para el diseño, evaluación, supervisión de los servicios de TPRP, desde el punto de vista del ente público regulador que debe reglamentar y controlar su ejecución.

Sumado a lo anterior, se cuenta con un proceso -si bien no formalizado ni documentado como un todo-, está bien establecido, cuenta con un conjunto de procedimientos adecuadamente reglamentados, con responsabilidades claras, herramientas de apoyo a las actividades, y pautas de ejecución aplicadas en forma regular dentro de cada producto, lo que garantiza criterios de ejecución uniformes en el tiempo.

Por último, el contar con actividades estandarizadas implica que el flujo de información al interior del proceso también es estandarizado, así como los instrumentos y artefactos utilizados, por lo tanto, el proceso puede ser medible y gestionable en sus diversas etapas, independientemente de la especificidad de cada flujo productivo. No obstante, esta fortaleza de diseño no es aprovechada por el Programa, como se analiza en el punto relativo a seguimiento.

Debilidades:

Una debilidad importante del Programa es que si bien existen directrices generales, relativas al desarrollo y evolución futura del Transporte Público en Regiones, en cuanto a ámbitos de acción y objetivos generales a cumplir (bienes y servicios a desarrollar), no existe, como se reseña en Anexo 3, una hoja de ruta de implementación, declarada o formal que establezca objetivos, hitos, metas concretas y prioridades, a la cual se pudiera referenciar a fin de establecer, al menos, directrices que guíen las decisiones de asignación y priorización de iniciativas.

Se debe indicar que los componentes 2.1 y 2.2 administran una cartera de servicios en ejecución, necesidades de renovaciones de contratos y eventuales servicios nuevos solicitados¹⁵¹, en tanto que el componente 3.3, Obras Menores de infraestructura, cuenta con una cartera de nuevos

¹⁵⁰ Las razones de esta diferencia residen en las diferencias de alcance del Programa en los ámbitos que cubre: Metropolitano y Regiones. Mientras en el primer caso el alcance es solo proveer el financiamiento del Subsidio, pero sin intervenir en la producción de los servicios resultantes, el segundo tiene como responsabilidad toda la producción de los servicios, desde el diseño hasta la implementación y gestión de los contratos.

¹⁵¹ La directriz actual para los servicios de transporte regional (DTPR) ha sido no incorporar nuevos servicios, según lo declarado en las entrevistas con los responsables de las diferentes áreas de la DTPR.

proyectos e iniciativas¹⁵², y el componente 3.1 administra procesos de postulación a renovación de vehículos de transporte (renovación de flotas), todos los cuales se evalúan y asignan anualmente, en función del presupuesto disponible. En consecuencia, el Programa opera mayormente en una **lógica de mantenimiento de lo existente** más que como desarrollador o implementador de nuevos servicios o prestaciones (salvo las excepciones indicadas¹⁵³), según la cual, la asignación anual de recursos al interior de los componentes se mantiene de acuerdo con los montos que históricamente se han establecido para las prestaciones ya en operación, y cuyos criterios de asignación **no responden a metas o hitos a cumplir de acuerdo a una planificación y desarrollo de mediano o largo plazo**, pues este plan concreto no existe, al menos en forma explícita.

Tampoco existen criterios formales y documentados para priorizar y distribuir los recursos entre los distintos subcomponentes ni en su distribución regional al interior de ellos, o bien, como priorización de iniciativas entre componentes. No obstante, el Panel verifica que, en la práctica, existen y operan distribuciones de fondos entre los Subcomponentes del Programa, lo que más bien responde a los criterios de continuidad antes indicados, manteniéndose estables las asignaciones, situación que se observa en 2018 y en 2019, años en que se mantiene y renueva los servicios de transporte que están en operación, con la excepción de los Perímetros de Exclusión, que han experimentado un crecimiento en el período observado¹⁵⁴.

La no existencia de una estrategia establecida ni de procedimientos formales que definan criterios de distribución de fondos presupuestarios entre componentes, regiones o iniciativas, no hace posible evaluar la pertinencia, efectividad u oportunidad de aplicación de dichos criterios. Pero, además, ello permite que la asignación de recursos sea definida discrecionalmente por la Jefatura de la DTPR, lo cual, desde un punto de vista de eficiencia en el uso de recursos públicos, podría ser ineficiente y no controlable.

Otro aspecto deficitario es el alto nivel de actividad manual y compartimentación en el procesamiento de datos e información, apoyado fundamentalmente por planillas de cálculo. Ello es particularmente notorio en el Componente 1, el cual no cuenta con apoyo sistémico para su operación.

En el componente 2, todas las actividades iniciales dentro del proceso de producción de cada subcomponente se controlan y registran separadamente por cada unidad responsable, en forma manual (también con apoyo de planillas de cálculo), y sin contar con un sistema consolidado de información. En tanto, existe apoyo sistémico para las etapas finales del proceso (gestión de contratos y pagos), pero, aún en etapa de desarrollo preliminar¹⁵⁵, aunque se aprecia como positiva la decisión de continuar ampliando el sistema.

Esta situación implica que, por una parte, no se cuenta con una visión consolidada de datos relevantes de diseño, producción y gestión de los componentes y subcomponentes¹⁵⁶, y por lo tanto se dificulta la posibilidad de un seguimiento y control global del programa, a nivel operativo, y por otra no facilita la gestión estratégica en términos de apoyo informado para toma de decisiones y evaluación de cumplimiento de objetivos y metas.

¹⁵² La componente 3.3 realiza un levantamiento permanente de nuevas necesidades en los territorios, y maneja una cartera de posibles obras, según se describe en el Anexo 3.

¹⁵³ En el caso del Componente 3.3, la ejecución de nuevas obras es permanente; En el caso del componente 3.1, la definición de presupuesto que hace cada Gobierno Regional condiciona la realización de los procesos de licitación para renovación de flota. Se debe consignar que en el caso de la componente 2.2.2, se plantea un objetivo a mediano plazo, que es el ir pasando de las zonas no reguladas o reguladas con condiciones de operación a eventuales Perímetros de Exclusión, pero sin plazos definidos ni priorizaciones establecidas.

¹⁵⁴ Se han creado tres nuevos Perímetros de Exclusión incorporados entre 2016 y 2019, y se encuentra en curso el proceso de implementación de otros, en diversas etapas de decisión

¹⁵⁵ El sistema de apoyo a la operación del proceso cuenta con funcionalidades aún acotadas y limitadas, y maneja una historia de datos muy reciente (solo el año 2019). No obstante, se encuentran en desarrollo nuevas funcionalidades e incorporación de historia previa.

¹⁵⁶ Lo cual queda patente en la dificultad que ha tenido el Programa durante el presente proceso de Evaluación, para obtener datos actualizados, sistemáticos y agregables de producción, por servicio, por región y para todos los años de la evaluación.

Un factor explicativo de estas debilidades está en el hecho que el Programa no está diseñado formalmente como tal (con metodología estándar), esto es, un todo coherente y complementario entre sus componentes, que considere los objetivos con metas temporales a cumplir consolidadas en un solo instrumento, como, por ejemplo, la matriz de marco lógico, con un organigrama y un presupuesto que permitan ejecutar dichas acciones para alcanzar los logros definidos. Por el contrario, opera como un conjunto de prestaciones que se confunden con el Programa Presupuestario donde radica la fuente de recursos, y ha organizado sus componentes y quehacer en función de la distribución de los subsidios establecidos por ley y no de objetivos de mayor alcance y amplitud en términos de atención a una población beneficiaria. Ello explica que no exista una estrategia global bien documentada y explícita, que permita realizar priorizaciones entre componentes, o incluso definir nuevas prestaciones o iniciativas si es necesario.

5.2 Organización y Gestión del Programa

La producción del componente 1 del Programa está separada de la producción de los componentes 2 y 3. Lo mismo ocurre con las estructuras organizacionales y la gestión de ambos tipos de productos. El primero lo gestiona el DTPM y los otros dos la DTPR.

Componente 1, Servicios de TPRP Metropolitanos:

Con los antecedentes provistos por Anexo 3 se puede afirmar que los resultados de producción del componente 1, “son habitualmente adecuados y oportunos”, esto es, se cursan regularmente las órdenes de pago para todos los actores del sistema, sin retrasos ni errores, lo que evidenciaría el correcto cumplimiento de los objetivos de esta componente, en consecuencia, se puede inferir, que independientemente de la pertinencia o competencia de la dotación de personal a cargo, existe una asignación de equipos de trabajo y de responsabilidades, que operan coordinada y adecuadamente para producir los resultados del Programa Subsidio Nacional del Transporte Público en su Componente 1”.

Componentes 2 y 3, Servicios de TPRP en Regiones:

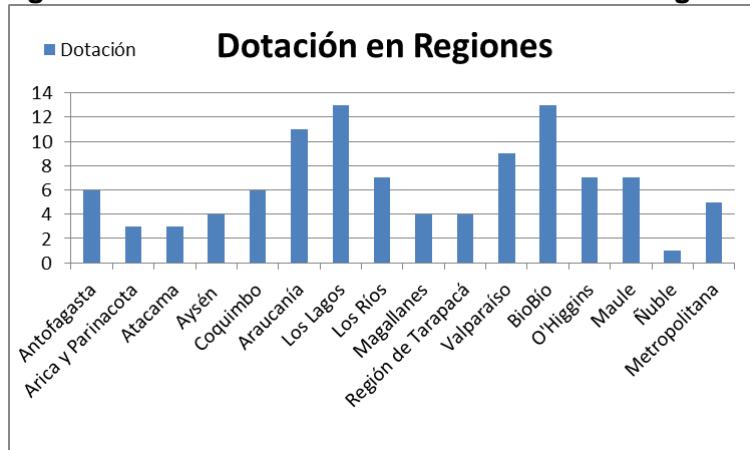
Para la producción de los componentes 2 y 3 del Programa, se observa que la estructura organizacional, composición profesional y competencias con que cuenta la DTPR es adecuada a los fines de generar los servicios de transporte público de pasajeros para zonas aisladas, rurales, extremas, para escolares con dificultades de acceso a escuelas, para zonas reguladas, con perímetro de exclusión o no reguladas, de acuerdo con el actual alcance y cobertura de las componentes y subcomponentes del programa.

Los equipos tienen las capacidades y cumplen sus tareas satisfactoriamente, aun cuando se aprecia en algunas regiones una dotación que podría ser deficitaria, dada la multiplicidad de tareas que debe realizar estos profesionales. En efecto, según se consigna en el Anexo 3, los encargados de la DTPR en Regiones apoyan las iniciativas y componentes gestionados a nivel central por la DTPR, como operadores en el territorio de la acción del programa¹⁵⁷. Esta acción se realiza para todas los Componentes del Programa simultánea y concurrentemente, no existiendo en el personal de regiones la organización especializada en determinados productos o componentes¹⁵⁸ (como si existe a nivel central).

¹⁵⁷ El personal de la DTPR en regiones cumple funciones tanto desde el punto de vista técnico, apoyando el levantamiento de necesidades, apoyando procesos de licitación y posteriormente fiscalizado, como desde el punto de vista administrativo haciendo seguimiento de la producción del programa y del cumplimiento contractual de los operadores u otros contratistas.

¹⁵⁸ Con la sola excepción de la Componente 3.3, Obras menores de apoyo a los sistemas de TPRP, que, dada su especificidad, cuenta con algunos especialistas en algunas regiones. Ver Anexo 3 el detalle de distribución de profesionales, por región y por unidad.

Figura Nº4: Dotación de Personal de DTPR en regiones



Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR

Dadas las reducidas dotaciones con que cuenta cada unidad de la DTPR en Regiones, graficadas en el cuadro anterior, se puede apreciar que en la mayoría de ellas, con dotaciones iguales o inferiores a 6 personas, el realizar un apoyo efectivo de los 9 sub componentes que requieren acción operativa en terreno (a los cuales hay que sumar las especificidades de los 5 diferentes modos en el caso de zonas aisladas), con la necesidad, en muchos casos, de viajes por territorios amplios, plantea una dificultad importante, que probablemente se resuelve en función de urgencias y con un resultado de menor profundidad del trabajo realizado.

No obstante, se aprecia un progresivo aumento de la dotación en los tres últimos años¹⁵⁹, que da cuenta de un potenciamiento de las áreas técnicas (ejecutoras) de la DTPR, y particularmente en regiones el año 2019, donde se aprecia un importante crecimiento que apunta a resolver el posible efecto de falta de dotación en regiones que se plantea anteriormente.

Sin embargo, no es posible emitir un juicio fundado respecto de la pertinencia de esta estructura organizacional y capacidades con que cuenta, en función de los objetivos estratégicos que tenga la organización, ni respecto de la evolución que ha tenido en el tiempo, pues no se ha tenido acceso a documentación que dé cuenta de una estrategia o plan de desarrollo de la División a un nivel Operativo-Organizacional. La información de definiciones estratégicas que ha tenido a la vista el Panel ha correspondido a documentación que entrega los lineamientos generales de desarrollo del sector¹⁶⁰, que dan cuenta de los grandes objetivos y metas sectoriales, pero a un nivel muy por encima del ámbito más táctico-operativo en que se debe establecer la estrategia de desarrollo organizacional. En suma, no se ha contado con documentación que plantee un diagnóstico, y explice objetivos y metas concretas, relativas a la organización, y plazos e hitos, que puedan ser observables y medibles, contra las cuales poder comparar y evaluar la actual estructura, dotación de personal y la evolución que ha tenido en el tiempo.

Por el mismo motivo, tampoco es posible evaluar la evolución de los indicadores de gestión asociados a la evolución de la dotación en el período bajo estudio, que en el período analizado muestran un crecimiento sostenido, con incorporación de nuevas áreas y un mayor crecimiento a nivel regional en el último año¹⁶¹. No obstante, dado que se desconoce la existencia de planes y

¹⁵⁹ Se debe consignar el alto crecimiento de dotación el año 2019 (30%), producto en parte, de la incorporación de la unidad de Infraestructura, la cual provenía de otra unidad dentro de la Subsecretaría de Transportes. No obstante, descontando este efecto, el año 2019 se contabiliza un crecimiento significativo en el resto de las áreas de la DTPR.

¹⁶⁰ Se consideran las definiciones estratégicas del MTT establecidas en 2013 en el documento "Política Nacional de Transportes" (Errazuriz-Hutt), y la Ficha de Definiciones Estratégicas Año 2019-2022 (Formulario A1) elaborada por la Subsecretaría de Transportes.

¹⁶¹ La dotación de la DTPR ha crecido en un 43% entre 2016 y 2019 (de 141 a 202 personas). Descontando el efecto de incorporación de la unidad de infraestructura el último año, se observa un crecimiento de 23,5% a nivel regional (de 81 a 103 personas), contra un crecimiento de 35% a nivel central (de 60 a 81 personas). No obstante, el último año se aprecia un crecimiento

metas de desarrollo organizacional, no es posible interpretar si ello se debe a respuestas a situaciones coyunturales (la necesidad de potenciar el área de tecnologías de apoyo a la explotación ante el crecimiento de los Perímetros de Exclusión, y de hacer más eficiente la acción del área de infraestructura incorporándola el último año a la DTPR), o bien se debe a una planificación de mayor alcance, alineada con la estrategia general de la División.

En términos operativos se observa que la producción de los diferentes subcomponentes o productos del Componente 2, es el resultado de un trabajo coordinado entre equipos especializados por tipos de producto (en las actividades iniciales, específicas), y otros equipos especializados por función (en las actividades finales, transversales a todos los productos)¹⁶².

Los componentes del Programa son desarrollados por equipos de personas que realizan sus tareas en forma dedicada y especializada para cada uno de los tipos de producto generado. En la DTPR, en algunos casos un mismo equipo se encarga de administrar más de un tipo de producto (subcomponente), pero ello resulta coherente pues se trata de productos que comparten condiciones similares (ya sea de tipo de servicio, modo, o especificidad técnica). En consecuencia, dicha forma de organización del trabajo y responsabilidades resulta adecuada a los propósitos y objetivos de producción de los resultados y gestión del Programa.

5.3 Seguimiento y evaluación del Programa

El Programa cuenta con un sistema de seguimiento por separado para el Componente 1 (a cargo del DTPM), de los componentes 2 y 3 (a cargo de la DTPR).

Para el primero, no se aprecian dentro del DTPM directrices o procedimientos formales, o apoyo sistémico para realizar un seguimiento específico del componente 1 del Programa, pues la información de seguimiento que se genera pasa a formar parte (muy menor) del conjunto de variables de seguimiento general y global que el DTPM hace del sistema de transporte Metropolitano, que administra. Por ello, no parece necesario contar con indicadores o seguimiento específicos de esta componente del Programa.

Para los componentes 2 y 3, la DTPR, desarrolla las funciones de seguimiento, las que son realizadas por las unidades encargadas de cada uno de los productos del programa, en cuanto a los aspectos técnicos, y por la unidad de Control de Gestión de la DTPR, que hace seguimiento global de la gestión y entregando apoyo para de planificación estratégica a la División, en su conjunto.

El Programa también realiza, regular y permanentemente, actividades de evaluación y control de cumplimiento de las condiciones de operación técnica (ruta, frecuencia, y condiciones técnicas de los vehículos, cuando corresponde), y tarifas exigidas contractualmente a cada uno de los contratistas de los diversos Servicios de Transporte que administra la DTPR. Un punto importante en este control es la fiscalización del cumplimiento de las condiciones en terreno, para todos los servicios de transporte contratados en regiones¹⁶³. Un rol fundamental en esta función la cumple una unidad externa, el Programa Nacional de Fiscalización del MTT (“Unidad de Fiscalización” del MTT), que genera regularmente los reportes convenidos con la DTPR¹⁶⁴. El control y supervisión contractual se complementa con el reporte de los encargados de Regiones del DTPR a las unidades responsables a nivel central.

significativamente mayor a nivel regional (26% c/r al año anterior). En términos absolutos, la dotación a nivel regional es el 51% del total nacional. Ver el Anexo 3, en el cual se entrega más detalle de estos antecedentes.

¹⁶² Ver Figura N° 9 en Anexo 3 que muestra la relación de trabajo de los diferentes equipos en la producción de los componentes.

¹⁶³ Considera todos los tipos de contratos en zonas rurales, zonas aisladas (diversos modos), y zonas extremas, y en los convenios de zonas urbanas (reguladas, no reguladas, perímetros de exclusión)

¹⁶⁴ Para ello, el programa ha establecido un convenio con la Unidad de Fiscalización, que establece los compromisos de fiscalización, que consideran los elementos y conceptos a fiscalizar, periodicidades de ejecución y reporte, coberturas y forma de reportar. Los reportes se generan mensualmente por cada servicio. El convenio se actualiza anualmente.

Con dichos reportes se manejan cuadros de estado de cumplimiento de los diferentes contratos para efectos operacionales de pago y cuando corresponde, adoptar medidas administrativas¹⁶⁵. Estos antecedentes, además, son utilizados en las etapas de diseño, para las renovaciones o modificaciones de contratos. Esta mecánica ha operado adecuadamente y se encuentra bien establecida con procedimientos claros y apoyados por información suficiente, completa y oportuna para la toma de decisiones operativas y administrativas.

No obstante, se debe consignar que ello se realiza a nivel de cada subcomponente, no existiendo un cuadro que permita un control y gestión global de los contratos, a nivel de todo el Programa.

Por otra parte no existen, establecidas formalmente, metas definidas de logro de resultados, de gestión u operacionales para el Programa, los Componentes 2 y 3, sus subcomponentes y, en consecuencia, tampoco existen indicadores o un cuadro de mando general, con los cuales la DTPR gestione en forma integral la ejecución del Programa. Tampoco se cuenta con una línea base que permita evaluar el progreso en el cumplimiento de objetivos (operacionales o estratégicos) (para más detalles ver Anexo 3).

La falta de metas e indicadores no permite una toma de decisiones suficientemente informada, oportuna y regular en cuanto a aspectos estratégicos como asignación de recursos, evaluación de desempeño, generación de eficiencias, planificación, focalización u otros.

Finalmente, se debe indicar, que tampoco se cuenta con una medición o indicadores globales que permitan hacer seguimiento completo del Programa como un todo (considerando tanto el Componente 1 como el Componente 2).

¹⁶⁵ Entre, las medidas administrativas a aplicar se encuentran: procesos sancionatorios en caso de incumplimiento, evaluación de término de Contratos o no renovación de los mismos una vez terminada su vigencia.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. CONCLUSIONES SOBRE EL DESDEMPEÑO GLOBAL

En esta sección se presentan las conclusiones del trabajo evaluativo desarrollado por el Panel, distinguiendo los aspectos de estrategia y diseño, eficacia, calidad, economía e implementación del Programa.

Sobre Estrategia del Programa

1. El Programa, particularmente en lo que dice relación con el Sistema Metropolitano de Movilidad (ex Transantiago), no ha tomado una opción respecto de si su estrategia (objetivos de política) está orientada a facilitar y permitir que, por razones de equidad y justicia distributiva, todos los ciudadanos puedan utilizar el transporte que necesiten (acceso) o si dicha estrategia está orientada a incentivar el uso de transporte público versus el transporte privado individual, por razones de eficiencia social (económica y ecológica).

Esta ambigüedad de estrategia se observa, especialmente en el componente 1, Servicios de transporte para el área metropolitana de Santiago, mientras que, para los servicios de Transporte en Regiones, se toma la opción por el transporte público en el desarrollo de sus iniciativas, concretadas en los macro componentes 2 y 3.

En todo caso, en este punto la estrategia del Programa, fijada desde la Ley que lo origina, se basa en una decisión previa de que la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros sea realizada por operadores privados debidamente regulados, descartando la acción directa del estado en la provisión del Servicio, sobre lo cual el Panel no hace consideración de juicio.

2. La identificación de la tarifa a estudiantes como “problema raíz” que explicaría la necesidad de apoyar la provisión de transporte público vía subsidios; es más bien la descripción de un hecho administrativo que oculta un problema más de fondo, cual es que los costos reales del sistema son superiores a los ingresos posibles de recaudar dado un patrón tarifario socialmente aceptable (adultos, estudiantes, tercera edad, tiempo para trasbordos, horario punta, valle, etc.).
3. El Panel considera que la Estrategia del Programa, en su dimensión regional, está correctamente enfocada, desde el punto de vista la relación causal de la problemática identificada en la medida que los subsidios que se otorgan, van dirigidos a facilitar el acceso más universal al transporte remunerado de pasajeros por la vía que las personas o grupo de personas (escolares por ejemplo) paguen una tarifa inferior a la que hubieran pagado de no existir el subsidio, o que dispongan de un servicio inexistente hasta antes del programa.

Sobre el diseño (lógica vertical y horizontal) del Programa

4. Los componentes que se producen en el Programa están determinados, básicamente por la ley que les da origen. En esa perspectiva, los legisladores y el Poder Ejecutivo estimaron que esos eran los productos adecuados para resolver la disponibilidad efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, los cuales, según el Programa y el Panel deben tener estándares de servicio predefinidos, a tarifas asequibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande. Se estima que este conjunto de componentes permite facilitar el acceso a servicios de transporte público de pasajeros tanto en Regiones como en el área Metropolitana de Santiago, tomando dimensiones urbanas y rurales en la diversidad que ellas presentan en el país.
5. Se destaca que, para el control o contención del factor “altos costos”, que está a la base de la presión por mayor tarifa, el Programa solo dispone de un instrumento que le provee la ley, cual es someter a procesos de licitación pública los nuevos servicios o las renovaciones de

contrato. Esta regla de control no ha sido de aplicación universal hasta ahora, sobre todo en los servicios urbanos regionales donde subsisten gran cantidad de servicios, cuyos montos de subsidio han sido negociados directamente con los operadores, según lo permitido expresamente por la ley.

6. En el ámbito de control o contención de costos:
 - todos los contratos a más de un año establecen una cláusula de reajustabilidad ya sea por paridad de costo de vida (IPC o UF) o en el caso del Red Metropolitana de Movilidad que utiliza un índice polinómico. En ambos casos el subsidio “endogeniza”¹⁶⁶ algún tipo de inflación, protegiendo al proveedor de los servicios, pero presionando por mayores recursos fiscales.
 - No existen estudios de costos de operación efectiva de los operadores para ninguno de los componentes, y el estudio de esta naturaleza comprometida en la EPG anterior no ha sido realizado¹⁶⁷
7. Un elemento de mayor costo que no es “evitable”, se deriva de las mayores exigencias de las normas de seguridad y calidad requeridas, cada vez como exigencia de un servicio adecuado y seguro a los pasajeros.

Sobre Población Potencial y Población Objetivo del Programa

8. La complejidad del Programa parte desde los diversos tipos de poblaciones que atiende. Respecto del Componente 1.1: Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano¹⁶⁸, se observa que la composición de los tres grupos etarios asociados a tarifas se mantiene prácticamente constante entre 2016 y 2019 años (21% estudiantes, 61% adultos y 12% tercera edad). No obstante, cada uno de estos grupos crecen de manera distinta, mientras que la población en edad de estudiar casi se mantuvo constante (1% de crecimiento), la población de edad de trabajar crece al 10% en el mismo periodo aportando 335 mil personas a la población potencial, en tanto que la población en tercera edad crecía al 12%, aportando 90,0 mil nuevas personas. Esta característica poblacional implica que, la mayor presión potencial por subsidio provendrá de la extensión del beneficio a la tercera edad y no por los estudiantes, que parece haber alcanzado el límite superior de crecimiento.

Respecto del Componente 2.1 Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física, la población potencial se computa básicamente como la resultante de la demanda estudiada para otorgar los servicios vigentes para cada año, con lo cual adolece del problema que no da cuenta de la población “no servida” o por “servir”.

Para el mismo Componente 2.1 el total de la Población Objetivo de este componente crece en un 68,8% en el periodo 2017 - 2019, que corresponde a más de 733 mil personas concentradas en la gran expansión del aumento de servicios en las Zonas Aisladas (346 mil personas) y los servicios Rurales (335 mil personas) en dicho periodo

Respecto del Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones Solo existen antecedentes del total de personas con requerimientos de TRTP estimadas como “demanda” en los estudios técnicos que justificaron la aprobación de los subsidios en la fecha original. Estos valores no se actualizan año a año, y por consiguiente NO se dispone de valores comparables año a año, lo cual no permite mayor análisis. No obstante, se estima que dada las circunstancias es la mejor aproximación que se puede

¹⁶⁶ Establece como condición normal de la operación del sistema.

¹⁶⁷ En los informes de cumplimiento del MTT a DIPRES, se aduce la falta de presupuestos para realizar estos estudios.

¹⁶⁸ El Panel elaboró las cifras de Población Objetivo a partir de las cifras oficiales de población proyectada del INE para la provincia de Santiago, más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, segmentándola por los grupos etarios que más cercanamente representan a la definición de subpoblaciones utilizada para diferenciar tarifas. Consistente con ese criterio se excluyen los menores de 7 años que no son pasibles de tarifa, y se exponen en el cuadro siguiente.

obtener y se presenta a manera referencial, expuesta para todos los años. Con todo, la población Objetivo así computada, alcanza a los 2,4 mill. de personas; 1,8 mill. en Zonas Reguladas por Condiciones de Operación; 0,014 mill. de personas en Zonas reguladas por Perímetros de Exclusión y; 0,5 mill. de personas en Zonas No Reguladas. La población objetivo por grupo tarifario de distribuiría así: Adultos 50%, Estudiantes 46% y adulto mayor 4%.

Sobre Eficacia del Programa

9. Con los recursos que le entrega la ley que le da origen, el Programa genera, adecuadamente tres tipos de productos, muy diferentes y disímiles entre sí:

- Uno, el financiamiento de la operación de la Red Metropolitana de Movilidad, que aborda los problemas de la población que usa el Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo, zona que tiene una gran población urbana concentrada, con servicios planificados operados de forma integrada (Buses, Tren subterráneo y Metro-Tren).
- Un segundo macro producto del Programa aborda los problemas de la población que requiere Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en Regiones (excluidas la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo). Por una parte, las, zonas con una población con alta dispersión geográfica y diversidad de problemas de transporte, en la que se generan diversos servicios de transporte, para zonas aisladas, áreas rurales, zonas extremas y escolares con difícil acceso a sus escuelas; y por otra parte la población con requerimientos de servicios de transporte en las mayores áreas urbanas de regiones, considerando condiciones reguladas, no-reguladas ó con perímetro de exclusión.
- Un tercer macro producto, de carácter transversal a los demás componentes, destinado a entregar apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.

10. Se observa que los diferentes productos previstos en los Componentes y Subcomponentes del Programa son efectivamente producidos. Como resultado, se despliegan en su totalidad los servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros y las demás otras prestaciones previstas (asesorías técnicas y obras menores) que el Programa considera en su definición, en todo el territorio nacional.

El despliegue de los productos del Programa cumple los objetivos medulares del mismo, esto es, facilitar el acceso, factibilizando los servicios de transporte esperados, tanto en la variedad planteada en los diferentes subcomponentes, como en las coberturas geográficas definidas, y el cumpliendo los estándares técnicos y operacionales planteados como objetivo específico de cada producto.

- 11. No ha estado disponible por parte del Programa, información e indicadores concretos y medibles, relativos a las prestaciones efectivas que en definitiva se otorgan a los beneficiarios, específicamente la cantidad de pasajeros transportados por cada tipo de servicio y las capacidades de los servicios contratados y disponibilidades, salvo algunos datos parciales de algunos de los componentes o subcomponentes
- 12. Por otra parte, el programa tampoco ha establecido metas para sus niveles de producción esperados en el tiempo, ni para el servicio Metropolitano ni para los servicios de Regiones. Por estos motivos, no ha sido posible, en general, cuantificar ni evaluar objetivamente el nivel de producción, en términos de las prestaciones finales para la población atendida o mejora de accesibilidad u otras variables de interés, ni tampoco evaluar el cumplimiento de metas, hitos o resultados
- 13. El programa no cuenta con una definición de objetivos de cobertura de la población a atender, ni una línea base de cobertura contra la cual comparar, y, por otra parte, no ha definido ni métricas ni indicadores relativos a la medición de su acción y llegada a los potenciales beneficiarios.

En definitiva, no ha sido posible hacer el análisis de cobertura para la mayoría de los componentes porque, por una parte, no se ha dispuesto de la información de beneficiarios efectivos totales (usuarios de los servicios de transporte disponibilizados), por componente, para el período de esta evaluación (2016 a 2019). Por lo que no se puede emitir juicio evaluativo respecto de los niveles de cobertura y focalización del Programa.

14. Con relación al cumplimiento del propósito del Programa, con la información disponible el Panel no puede evaluar en forma cuantitativa y objetiva, si la producción de los componentes es suficiente y completa para el logro del propósito, pues por una parte el Programa no ha definido indicadores de logro a nivel global de propósito, y por otra no ha definido metas u objetivos medibles que permitan evaluar el cumplimiento de dichos objetivos.
15. Respecto de la calidad de los servicios de transporte de pasajeros, en el caso del Componente 1: Servicios de Transportes en el área metropolitana de Santiago, se observa, en evaluaciones externas, que sus usuarios tienden a darle sucesivamente, calificaciones más bajas, variación que, aunque leve, parece ser tendencial. No obstante, se tuvo acceso solo a informes puntuales y no es posible emitir un juicio categórico al respecto.

Para los componentes de servicios de transporte en regiones, Componentes 2 y 3, el Panel no ha tenido acceso a estudios, análisis o datos sistematizados que le permitan formarse una opinión sobre la calidad de los servicios (percepción usuaria) que genera el Programa¹⁶⁹. Ello, pese a que en las definiciones estratégicas el Programa declara que uno de sus objetivos importantes es garantizar la entrega de servicios de transporte de calidad, e incluso se plantea la presentación de indicadores, que en la práctica no existen. La única excepción a ello es el componente de obras menores de infraestructura que se encuentra en proceso de evaluar la calidad percibida por sus contrapartes (direcciones de obras de municipios).

Sobre Economía del Programa

16. La ley 20 378, establece el Subsidio Nacional al Transporte Público de Pasajeros, asignando un monto determinado al Transantiago y, por razones de equidad, un monto similar de recursos para regiones, denominado subsidio “espejo” regional. Este subsidio espejo se reparte entre el Programa en evaluación y el Fondo de Apoyo Regional, FAR, que es un fondo destinado a financiar iniciativas de “transporte, conectividad y desarrollo regional”.

El Programa recibe en su presupuesto todos los subsidios para el Transantiago y se los transfiere y la parte del espejo regional correspondiente al subsidio permanente. El FAR recibe directamente del Tesoro Público, la parte del espejo regional correspondiente al subsidio transitorio y al subsidio especial adicional y, a su vez, el Programa le transfiere parte de su presupuesto.

Finalmente, entonces, el Programa en evaluación **no toma decisiones sobre alrededor del 75% de su presupuesto**. No es del todo comprensible que dos tercios de los recursos de un programa se destinen a iniciativas sobre la que no tiene capacidad de decisión alguna. Situación que no parece razonable continuar en el futuro próximo

17. El 25% del presupuesto del Programa 06 del MTT que administra la DTPR alcanza, en 2019, a M\$ 202.765.096, monto que es destinado en un adecuado balance entre áreas rurales y urbanas a los siguientes cuatro productos, con altos niveles de participación en el gasto de producción del Programa: servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, servicios de transporte para escolares con dificultades de acceso a escuelas, servicios entregados a los habitantes en zonas urbanas reguladas y zonas no reguladas, todos ellos representan magnitudes importantes en el total que maneja directamente esta División (25,7%, 12,1%; 21,4% y 18,4% promedio anual entre 2016 y 2019, respectivamente).

¹⁶⁹ Como se indica anteriormente (nota 137), el Panel tuvo acceso a estudios de evaluación técnica de servicios de transporte (para diseño de nuevos servicios o renovaciones), los cuales no representan un uso regular y sistemático de herramientas o instrumentos de consulta de percepción usuaria, que apoyen el seguimiento y gestión de la calidad ofrecida a nivel de los usuarios.

18. Desde una perspectiva regional, el gasto de producción del Programa está altamente concentrado la Región Metropolitana, por el desbalance que significa las transferencias al Transantiago. Pero, descontando los gastos en la Región Metropolitana, se observa un cierto balance entre regiones con problemas de desarrollo del transporte en áreas urbanas y en áreas rurales como, la del BíoBío (20,4%), Valparaíso (18,8%), Los Lagos (13,2%), Araucanía (8,9% y Magallanes (8,3%).
19. Se observa un uso económico consistente, en la medida que aumentan los gastos de las transferencias (20,3% en el periodo), mientras que sólo conlleva un aumento del 2,8% en los gastos de operación (remuneraciones y bienes de consumo).
20. El Programa presenta una levísima subejecución del gasto devengado respecto del presupuesto vigente, alcanzando en los últimos años niveles de 99,65% (2018) y 99,88% (2019). Mostrando así un adecuado ajuste de la ejecución presupuestaria del Programa.

Sobre Eficiencia

21. En el caso del Sistema de Transporte Metropolitano se puede señalar:

- El costo unitario fiscal del servicio (monto del subsidio por pasaje) resulta un 22% más caro, en términos reales, al cabo de 4 años, habida cuenta que la producción (pasajes), que lo ha hecho en 7%. Esto se debe al hecho que, por mandato legal, cuando los aumentos de costos implícitos en los contratos no pueden traspasarse a tarifas, se manifiesta automáticamente en aumentos del subsidio para mantener el equilibrio financiero del sistema.
- Por disposición misma de la Ley 20.378, en su art 3º transitorio, el sistema dispone de un "Aporte Especial Adicional", cuyo monto aumenta progresivamente. Lo que está asociado con el inicio de operación de las Líneas 6 (nov-17) y 3 (ene-19) de Metro, que implican mayor gasto para el Sistema.
- No se tiene evidencia de estudios o análisis de costos eficientes de los operadores de Buses ni del Metro, que permitan hacer un juicio, si estos aumentos de gastos están efectivamente correlacionados con aumentos de costos inevitables de estos proveedores del servicio, y tampoco es posible establecer un benchmark solvente en este estudio.
- Los gastos en Servicios complementarios (soportes tecnológicos y administración financiera del Programa) se sitúa en un promedio de 7,6% del total de egresos del sistema durante el periodo, sin variaciones conclusivas. No se dispone de elementos de juicio sobre la bondad de esta cifra, por cuanto no es posible obtener un benchmarking relevante que permita hacer comparaciones válidas.
- Para el año 2016 por cada \$1.000 que pagaba el usuario del Transantiago el estado pagaba otros \$640, en tanto que este último aporte subió a \$790 el 2019. Este resultado pone de manifiesto como la contención del valor de la tarifa a pago, es compensada con el aumento del subsidio unitario, aumentando la relación subsidio / pasaje de 0,64 a 0,79 en el periodo de evaluación. El mayor costo e ineficiencia en el 4to trimestre está impactado también por la disminución de pasajeros a partir del 18 de octubre.

22. En el caso del Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones.

Para el Componente 2.1: Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes:

- Para los servicios de Zonas Aisladas en su conjunto se observa una reducción del 8% del costo medio por vehículo asociado al subsidio, como resultado el gasto total anual

destinado a subsidio crece en un 7%, en cuanto a que la oferta contratada para el periodo lo hace al 16%.

- En el caso de los servicios para Áreas Rurales sucede lo contrario. En efecto el costo unitario crece un 18%, como resultado que el gasto total anual lo hace en un 87%, en comparación con un aumento de la oferta contratada que lo hace al 59%.
- En el caso del Transporte Escolar, las cifras son más estables, creciendo el gasto unitario solo en un 3%, resultante de un crecimiento de 8% en el gasto total anual para un aumento de 5% de la oferta contratada.

Para el Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en regiones:

- Para los servicios de Zonas Reguladas, se observa un aumento 10% del costo medio por vehículo, resultante de un mayor gasto global de 6% y una reducción de 3% en la oferta.
- En los servicios para Zonas No reguladas el gasto unitario, medido por el costo unitario fiscal crece un 13%, como resultado de un mayor gasto total anual de 12% y una reducción de la oferta disponible en 1%.
- En resumen, para los dos servicios urbanos que se obtuvieron datos de esta medición de oferta tiene una tendencia a aumentar los costos unitarios de más de 10% en el periodo.

Se debe indicar que esta primera medición de eficiencia permite hacerse una idea del comportamiento general del gasto, pero no tiene suficiente precisión para poderlo contrastar con el costo alternativo de producir un servicio equivalente (mediante otro mecanismo) y tener así una observación de eficiencia relativa. Tampoco permite hacer comparaciones transversales en un mismo servicio comparando valores unitarios relevantes para un mismo subcomponente en regiones o localidades comparables

Sobre Implementación

23. El Programa lleva ya 10 años en ejecución, con una buena experiencia de aplicación efectiva, lo que implica contar con un proceso -si bien no formalizado ni documentado como un todo-, está bien establecido, cuenta con un conjunto de procedimientos adecuadamente reglamentados, con responsabilidades claras, herramientas de apoyo a las actividades, y pautas de ejecución aplicadas en forma regular dentro de cada producto, lo que garantiza criterios de ejecución uniformes en el tiempo.
24. La estructura organizacional y composición profesional y competencias con que cuenta la DTSP es adecuada para los fines de llevar a cabo la ejecución del Programa en sus Componentes 2 y 3, tal cual se han establecido en la actualidad, y tiene las capacidades necesarias para lograr el despliegue de los servicios y prestaciones que constituyen los productos esperados y soportar dicha operación cumpliendo los objetivos técnicos y de ejecución presupuestaria en forma satisfactoria.
25. Se puede indicar que se observan algunas debilidades en cuanto a dotación de personal en regiones, y a la capacidad de supervisión central requerida para soportar el futuro desarrollo del componente 2.2.2 -Servicios de TPRP en Perímetros de Exclusión, pero se ha seguido en los últimos dos años una estrategia adecuada en cuanto a ampliar dichas capacidades.
26. En las actividades de diseño, asignación e implementación de cada producto, interviene un equipo que administra simultáneamente varios tipos de productos complementarios. Ello, por una parte, con el objetivo de hacer más eficiente el trabajo, al agrupar ámbitos de conocimiento especializado requeridos en forma común por dichos productos, y para establecer metodologías y estándares de trabajo que son aplicados en forma uniforme para problemáticas similares, lo cual representa una fortaleza del diseño productivo.

27. Una debilidad importante del Programa es que si bien existen directrices generales, relativas el desarrollo y evolución futura del Transporte Público en Regiones, en cuanto a ámbitos de acción y objetivos generales a cumplir (bienes y servicios a desarrollar), no existe, una hoja de ruta de implementación, declarada o formal que establezca objetivos, metas concretas y prioridades, a la cual se pudiera referenciar a fin de establecer, al menos, directrices que guíen las decisiones de asignación y priorización de iniciativas.
28. Tampoco existen criterios formales y documentados para priorizar y distribuir los recursos entre los distintos subcomponentes ni al interior de ellos, en su distribución regional, o como priorización de iniciativas. No obstante, el Panel verifica que, en la práctica, existen y operan distribuciones de fondos entre los Subcomponentes del Programa, lo que más bien responde a criterios de continuidad, manteniéndose estables las asignaciones, con la excepción de los Perímetros de Exclusión, que han experimentado un crecimiento en el período observado.
29. Otra debilidad importante del programa es que no cuenta con una visión consolidada de datos relevantes de diseño, producción y gestión de los componentes y subcomponentes. Por lo tanto, se dificulta la posibilidad de un seguimiento y control global del programa, a nivel operativo, y también genera limitaciones a la gestión estratégica en términos de apoyo informado para toma de decisiones y evaluación de cumplimiento de objetivos y metas.
Existe la iniciativa de potenciar y consolidar el sistema de soporte informático (sistema SIGIS) de la DTPR, sin embargo, está en etapas aún incipientes de desarrollo.
30. Finalmente, no existen, establecidas formalmente, metas definidas de logro de resultados, de gestión u operacionales para el Programa, los Componentes 2 y 3, sus subcomponentes, y, en consecuencia, tampoco existen indicadores o un cuadro de mando general, con los cuales la DTPR gestione en forma integral la ejecución del Programa. Tampoco se cuenta con una línea base que permita evaluar el progreso en el cumplimiento de objetivos (operacionales o estratégicos).

Sobre el desempeño global

31. Sobre el desempeño global del Programa este Panel solo puede emitir una opinión de orden cualitativo, esto es, en términos de constatar la evidencia del desarrollo y entrega de los diferentes productos que el Programa ha definido, los cuales han sido desarrollados y mantenidos en el tiempo proveyendo servicios de transporte público de pasajeros, variados y con una cobertura en todo el territorio asignado al Programa y, evidentemente, ofreciendo beneficios a los usuarios finales.
32. Sin embargo, no es posible evaluar ni el cumplimiento de objetivos de cobertura de población y focalización, ni la pertinencia en términos de cobertura de necesidades existentes, ni la calidad lograda, pues, por una parte, no se cuenta con una estrategia definida que establezca objetivos y metas concretas contra los cuales comparar los resultados, ni se cuenta con indicadores y una línea base contra la cual comparar los resultados alcanzados
33. Tampoco es posible emitir un juicio en cuanto al desempeño en términos económicos, objetivos y medibles, pues por un lado no se cuenta con información desagregada de gastos y costos ni los indicadores correspondientes, que permitan analizar cabalmente la eficiencia y economía en la ejecución del programa.
34. Por último, un posible factor explicativo de las debilidades antes descritas reside en el hecho que el Programa no está diseñado formalmente como tal (con metodología estándar), esto es, un todo coherente y complementario entre sus componentes, que considere los objetivos y metas, consolidados en un solo instrumento, como, por ejemplo, la matriz de marco lógico, de la cual deriven una estrategia, planes concretos, una hoja de ruta implementativa, con hitos y plazos coherentes.

Por el contrario, el Programa opera como un conjunto de prestaciones que se confunden con el Programa Presupuestario donde radica la fuente de recursos, y ha organizado sus componentes y quehacer en función de la distribución de los subsidios establecidos por ley y no de objetivos de mayor alcance y amplitud en términos de atención a una población beneficiaria. Ello explica que no exista una estrategia global, conocida bien documentada y explícita.

III.1. RECOMENDACIONES

Las siguientes recomendaciones del Panel están basadas en los resultados de la evaluación realizada al Programa y apuntan a los siguientes puntos

1. Establecer un plan de desarrollo del transporte público en regiones, que sea la base de la acción a futuro del Programa. Dicho plan debiera basarse en una metodología estándar y con ello definir una ruta de implementación con objetivos, metas, hitos a cumplir y plazos.
2. Establecer un plan de desarrollo organizacional de la DTTPR, que dé cuenta del alineamiento con el plan de desarrollo de transporte regional, pero además establezca un diagnóstico sobre la pertinencia de la estructura y dotación actual, identifique brechas y plantea un plan de evolución a mediano y largo plazo, con objetivos, metas, indicadores de gestión organizacional.
3. Definir formalmente los objetivos de atención y la población potencial y objetivo del Programa. Precisar los conceptos de población potencial, población Objetivo y producción del Programa. En la medida que estos conceptos no estén formal y sistemáticamente definidos por el Programa, dificulta su desarrollo, pues no se sabe a qué población se está atendiendo ni si se está logrando cumplir los objetivos del Programa. La población potencial del agregado de la Región debiera ser la suma de las poblaciones con requerimiento, y no la contabilizada para la localidad servida.
4. Sistematizar e integrar toda la información de producción y gestión del programa en un solo sistema, y generar los mecanismos de actualización permanente de dicha información a partir de su generación en las unidades ejecutoras de los diferentes productos. Simultáneamente, desarrollar un sistema informático que dé un soporte robusto a la operación y gestión de la DTTPR, y permita eficientar y automatizar diversas etapas del proceso productivo actual, aún muy basado en procesamiento manual.
5. Sistematizar la contención de costos del Programa, desarrollando en primera instancia estudios de costos eficientes que permitan contrastar el valor unitario de los subsidios con lo que se podría lograr si los proveedores actuaran en condiciones de mayor competencia.
6. Materializar e institucionalizar el uso de indicadores, tanto operacionales, como de gestión y administrativos, que permitan objetivar la toma de decisiones y la evaluación de logros y resultados, aprovechando los desarrollos de planificación estratégica realizados el año 2018, los avances realizados en el módulo de control de gestión de la formulación presupuestaria, la reciente formulación y desarrollos en la Matriz de Marco Lógico, MML, para cada componente y otros globales, de gestión de todo el programa en conjunto.
Dichos indicadores debieran además responder al diseño estratégico y plan de desarrollo del transporte en regiones y estar diseñados de manera de uniformar y sistematizar el reporte de resultados de cada una de las áreas operativas de la DTTPR y de cada uno de los Productos o servicios que esta provee.
7. Definir metas de producción y de gestión formales para cada componente. En la actualidad cada unidad de la DTTPR realiza un conjunto de acciones y actividades de producción, que no son medibles en cuanto al logro de objetivos estratégicos u operacionales, que estén

- previamente definidos, sean explícitos y conocidos, que pareciera que se inician y mantienen actividades posibles, dentro del marco presupuestario y recursos disponibles.
8. Continuar y dar mayor fuerza al aumento de la dotación del personal técnico en regiones. Este crecimiento debiera ser coherente y basarse en el plan de desarrollo organizacional de la DTPR.
 9. Realizar acciones de mejora sustancial de los servicios en las actuales áreas Reguladas y No Reguladas. Si bien la estrategia de desarrollo actual del Programa, en las zonas urbanas de regiones, es potenciar los Perímetros de Exclusión, no es lógico que las áreas urbanas que están atendidas por las modalidades Regulada y No regulada deban esperar los largos plazos de implementación de la modalidad futura, para solo en ese momento obtener mejoras operacionales, y de calidad de servicio. Sobre todo, considerando que en dichas áreas se ha mantenido las modalidades de servicio y gestión operacional existentes hace más de 10 años, previo al inicio del Programa, y además considerando que, de acuerdo con los análisis técnicos, no todas las áreas urbanas de regiones pasarán a la modalidad.

Si bien ello implica probablemente cambios legales y mayor presupuesto, desde un punto de vista de cumplimiento de los objetivos declarados por el programa, el mantenimiento de las condiciones actuales no es coherente con dichos objetivos.

Consideraciones

Como resultado de esta evaluación, el Panel hace recomendaciones que requieren ajustes importantes, que no dependen sólo de la gestión del Programa.

El Panel considera que es necesario buscar la mejor manera de reordenar la distribución de los Presupuestos provenientes del subsidio nacional al transporte público, Ley 20.378. De tal forma que éste sea entregado a Programas cuyas partidas presupuestarias indiquen el destino de cada uno de estos recursos y los administradores de ellos no deban transferirlos a iniciativas sobre las que no tienen ningún control y, en consecuencia, no pueden dar cuenta del resultado de ellos. Específicamente, se recomienda que los fondos destinados a Transantiago vayan a otra partida de MTT, cercana al 03 (Programa que lo administra) y que respecto de los fondos “espejo” regionales, se normalice su distribución, separando los recursos destinados al Programa 06 del MTT, de los fondos para el FAR, Programa 09 del Tesoro Público.

Alternativamente, para hacer evaluable el conjunto de acciones realizadas en este ámbito, se podrían organizar todos los componentes aquí desarrollados, más los correspondientes del Fondo de Apoyo Regional, FAR, en un solo Programa global de acceso y facilitación al Transporte Público de Personas. Este Programa, podría contener como Subprogramas al Transporte Metropolitano y al Transporte Regional, desde el que se desprendería el FAR. Lo que permitiría planificar y gestionar integradamente el total de recursos y evaluar consistentemente sus resultados.

IV. BIBLIOGRAFÍA

1. Biblioteca Congreso Nacional de Chile (2013) "Ley 20696 – Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones" – 26-09-2013, actualizada al 31-11-2015. BCN LEY20696.pdf
2. Biblioteca Congreso Nacional de Chile (2019) "Historia de la Ley N° 20.378". Historia Ley 20378.pdf
3. CTS EMBARQ México) –World Resources Institute (WRI) México (2017) "Informe de la Evaluación Externa al Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la Provincia de Santiago y de las Comunas de San Bernardo y Puente Alto" – enero 2017
4. De Gregorio, José, Annie Dufey, Oscar Figueroa, Mariana Fulgueiras, Clemente Pérez, Iván Poduje, Violeta Rabi (2017) "Transantiago: Una Licitación que abre oportunidades". Informe de Políticas Públicas 11, enero 2017. IPP-Transantiago-FINAL el docto. DeGregorio y otros.pdf
5. Departamento de Asistencia Técnica - División de Control de Gestión Pública – Dipres (sin año) "Reporte Monitoreo de Programas e Iniciativas Programáticas – Ejecución año 2018 - Ministerio de transportes y telecomunicaciones / Secretaría y administración general de transportes" Monit. Programas e Iniciativas -secretaria y Adm. Transportes - DIPRES.pdf
6. Díaz, Guillermo, Andrés Gómez-Lobo y Andrés Velasco (2004) "Micrós en Transantiago: de Enemigo Público a Servicio Público". Revista Estudios Públicos, 96 (primavera 2004). Amarillas y Transant r96_diazyotros_micros .pdf
7. División de Transporte Público Regional - DTPR (2019) Presentación: "Subsidio Nacional al Transporte Público en el Sistema de Transporte Público de Regiones" Presentación Panel DTPR nov2019.pptx
8. Errázuriz, Pedro Pablo y Gloria Hutt (2013) "Política Nacional de Transportes - 2013" política transporte 2013.pdf
9. Gerencia de Finanzas y Control de Gestión – DTPM – noviembre 2019 (2019) Presentación: "Subsidio Nacional al Transporte Público en el Sistema de Transporte Público de Santiago"
10. Grupo de expertos nombrados por el Sr Ministro de Transportes y Telecomunicaciones: Pablo Allard S., Leonardo Basso S., Juan Enrique Coeymans A., Ana Luisa Covarrubias P-C., Joaquín de Cea Ch., Louis de Grange C., Juan Esteban Doña N., José Enrique Fernández L., Rodrigo Fernández A., Gloria Hutt H., Marcela Munizaga M., Juan Carlos Muñoz A. (2008) "Informe final diagnóstico, análisis y recomendaciones sobre el desarrollo del transporte público en Santiago" - 31-marzo 2008. INFORME_Transantiago_Expertos.pdf
11. Gwilliam, Ken, Darío Hidalgo y Juan Miguel Velásquez (2015) "Estudio de evaluación externa al Sistema de Transporte Público Remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto". ESTUDIO 2014 Informe Embarq Versión Corregida 2015-01-21.pdf
12. MTT (2019) "Ficha de antecedentes del Programa Preparación Marco Lógico" – 2019-2020.
13. MTT (2019) "Mensaje Presidencial - Definiciones estratégicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - 2019". 14_mintransporte-f.pdf
14. Salas Víctor y Mario Gaymer (2019) "Estancamiento de la Matrícula en Educación Superior. Básicamente, un Fenómeno Demográfico" Minuta 13 Observatorio de Políticas Públicas en Educación Superior, Universidad de Santiago de Chile, OPPES-USACH, agosto.
15. Szasz, Pedro A., Paulo S. Custodio, Flaminio Fichmann, Lía Guterman, Wilmer Pipicano Chicangana (2018) "Informe de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto". Informe Final _ Versión 2.1 – 12-11-2018 Informe de Evaluación Externa al Sistema de Transporte Público de Santiago_2018.pdf

V. ENTREVISTAS REALIZADAS

| Nr | Fecha | Lugar | Participantes | Temas tratados | Acuerdos |
|----|-------------|--------------------------|---|--|---|
| 1 | 28-nov-2019 | MTT- Oficinas Ministerio | Por MTT: Daniel Godoy (DGTP); Patricio Echeñique G. (DGTP); Javiera Fuentes (DGTR); Héctor Fuentealba (DTPR); Michael Stefanic (DTPM); Guillaume Ducroquet (DTPM); Mackarena Aracena M. (DTPR); Ruth Lea Raff Aranda (DTPR) Por Dipres: Rodrigo Díaz; Mónica Parentelli T.; Víctor Nahuelpán Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Reunión de inicio de proceso EPG2020. Presentaciones del programa por parte de las unidades a cargo: DTPM y DTPR. | <ul style="list-style-type: none"> Panel solicita antecedentes, se enviará lista de tipos de información requerida Próximas reuniones: discusión MML y reuniones específicas por BBDDs |
| 2 | 04-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); Daniel Godoy (DGTP); Guillaume Ducroquet (DTPM); Javiera Fuentes (DGTR); Mackarena Aracena M. (DTPR); Por Dipres: Monica Parentelli T; Victor Nahuelpán Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Alvaro Yáñez C. | Reunión de trabajo: Discusión inicial de Matriz de Marco Lógico. Elaboración preliminar de Panel en base a antecedentes entregados por MTT | <ul style="list-style-type: none"> Panel enviará MML con resultados logrados en la reunión, para comentarios y correcciones de MTT Se continuará trabajo semana siguiente |
| 3 | 06-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPM | Por MTT: Guillaume Ducroquet Por Panel: Alvaro Yáñez | Revisión de Bases de datos utilizadas en la DTPM | <ul style="list-style-type: none"> DTPM enviará BBDDs al Panel |
| 4 | 09-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Mackarena Aracena; Esteban Caldentey, Diego Zamorano; Jorge Olivares; Claudio Briones. Por panel: Álvaro Yáñez | Revisión de Bases de Datos utilizadas en diferentes áreas de la DTPR | <ul style="list-style-type: none"> DTPR enviará BBDDs al Panel Se programarán reuniones específicas con las áreas |
| 5 | 11-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); Mackarena Aracena M. (DTPR); Javiera Fuentes (DGTR); Guillaume Ducroquet (DTPM); Carolina Galaz (DTPR); Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Reunión de trabajo: Se continúa discusión de MML. | <ul style="list-style-type: none"> Panel enviará nueva versión de MML para comentarios y correcciones de MTT Se continuará trabajo en MML semana siguiente Se agendará reunión por Anexo 5 |
| 6 | 11-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Mackarena Aracena; Mauro Merino; Josefina del Real; Felipe Parra Por Panel: Álvaro Yáñez | Revisión de BBDS de áreas de Gestión de Contratos, Obras menores de Infraestructura; Zonas aisladas terrestres | <ul style="list-style-type: none"> DTPR enviará BBDDs al Panel Se programarán reuniones específicas con las áreas |
| 7 | 13-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Mackarena Aracena; Marcela Muñoz; Natalia Berrios; Felipe Sepúlveda, Mauricio San Martín Por Panel: Álvaro Yáñez | Revisión de proceso producción de áreas de Transp. otros modos, Transp. terrestre urbano, transporte terrestre rural | <ul style="list-style-type: none"> DTPR enviará documentación de procesos a Panel |
| 8 | 18-dic-2019 | MTT- oficinas de DTPR | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); Javiera Fuentes (DGTR); Ximena Velasco (DTPR); Guillaume Ducroquet (DTPM); Mackarena Aracena M. (DTPR); Héctor Fuentealba (DTPR); Carolina Galaz (DTPR); Por Dipres: Mónica Parentelli Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Reunión de trabajo: Se continúa discusión de MML, afinando aspectos de Fin y Propósito, así como componentes principales | <ul style="list-style-type: none"> Panel enviará nueva versión de MML para comentarios y correcciones de MTT |

| Nr | Fecha | Lugar | Participantes | Temas tratados | Acuerdos |
|----|-------------|----------------------|---|---|--|
| 9 | 23-dic-2019 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Patricia Rivera Por Panel: Víctor Salas O. | Se revisan criterios y principales ítems a considerar en construcción de Anexo 5 | <ul style="list-style-type: none"> • MTT enviará versión preliminar de Anexo 5 para revisión de Panel |
| 10 | 26-dic-2019 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); Héctor Fuentealba (DTPR); Ximena Velasco (DTPR); Javiera Fuentes (DGTR); Por Dipres: Mónica Parentelli T Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Discusión de componentes y subcomponentes de MML. Afinamiento de alcances y comprensión de productos generados. | <ul style="list-style-type: none"> • Panel incorporará comentarios y aclaraciones de MTT en MML a entregar en Informe de Avance |
| 11 | 30-dic-2019 | MTT-oficinas de DTPM | Por MTT: Guillaume Ducroquet Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Revisión de proceso productivo de Programa 06 en el ámbito de la DTPM (Red metropolitana de TPP), compresión de criterios y gestión de pagos de subsidio | <ul style="list-style-type: none"> • MTT enviará a Panel antecedentes relativos a proceso |
| 12 | 30-dic-2019 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Héctor Fuentealba; Ruth Raff, Valentina de la Maza Por Panel: Álvaro Yáñez | Revisión proceso productivo general del Programa 06 en el ámbito regional, e identificación de productos (servicios u otros). Proceso productivo en renovación de flota | <ul style="list-style-type: none"> • Panel generará un documento de síntesis de los antecedentes levantados, para revisión de MTT y discusión en siguiente reunión |
| 13 | 3-ene-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Héctor Fuentealba; Josefina del Real; Ximena Velasco (DTPR); Por Panel: Álvaro Yáñez | Revisión de proceso productivo de componente 06 en implementación de obras de Infraestructura | <ul style="list-style-type: none"> • MTT enviará a Panel antecedentes relativos a proceso, licitaciones y otra documentación |
| 14 | 15-ene-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Mackarena Aracena; Natalia Berrios, Marcela Muñoz, Rocío Pinto, Diego Zamorano Por Panel: Ramón Figueroa | Revisión de clasificación de subcomponentes y poblaciones asociadas | <ul style="list-style-type: none"> • Se aclaran las |
| 15 | 06-ene-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Patricia Rivera Por Panel: Víctor Salas O. | Revisión de Anexo 5 y ajuste de criterios | <ul style="list-style-type: none"> • Enviará ajustes según criterios |
| 16 | 23-ene-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Macarena Aracena; Natalia Berrios; Marcela Muñoz; Felipe Sepúlveda Por Panel: Álvaro Yáñez | Revisión de proceso productivo del Programa 06, en su etapa de Diseño, a cargo de Unidad de Desarrollo (terrestre, otros modos y urbano) | <ul style="list-style-type: none"> • MTT enviará a Panel antecedentes relativos a proceso, licitaciones y otra documentación |
| 17 | 28-ene-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Macarena Aracena; Valentina de la Maza Por Panel: Álvaro Yáñez | Rev. proceso productivo de Renov. Flota; Seguimiento indicadores Progr 06 | <ul style="list-style-type: none"> • MTT enviará a Panel antecedentes relativos a proceso, e indicadores |
| 18 | 29-ene-2020 | DIPRES | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); Guillaume Ducroquet (DTPM); Mackarena Aracena M. (DTPR); Ximena (DTPR) Por Dipres: Mónica Parentelli Por Panel: Víctor Salas O.; Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Revisión y comentarios respecto del Informe de Avance entregado. Se discuten detalles de la MML y otros tópicos puntuales. | <ul style="list-style-type: none"> • Panel revisará los comentarios y los incorporará en siguiente informe • MTT enviará información faltante a la brevedad • Hay disponibilidad en DTPM y DTPR para realizar consultas durante febrero |
| 19 | 17-feb-2020 | MTT-oficinas de DTPR | Por MTT: Patricia Rivera Por Panel: Víctor Salas O. | Revisión de avance en Anexo 5 | Enviará Anexo 5 revisado |
| 20 | 26-marzo- | Virtual | Por MTT: Patricio Echeñique G. (DGTP); | Revisión datos faltantes para | MTT enviará planilla PAX-TAX |

| Nr | Fecha | Lugar | Participantes | Temas tratados | Acuerdos |
|----|---------------|------------|---|--|---|
| | 2020 | | Mackarena Aracena M. (DTPR); Felipe Parra (DTPR). Por Panel: Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | construir indicadores de Eficacia, Eficiencia y Economía. Particularmente pasajeros transportados y capacidad. | completa y datos de capacidad entregada en los servicios de transporte en regiones. |
| 21 | 30-marzo-2020 | telefónica | Por MTT: Mackarena Aracena (DTPR) Por Panel: Víctor Salas | Coordinación para reuniones durante la semana, y Revisión de datos faltantes en Anexo 5 | MTT Coordinará la completación de Anexo 5 y compromete la realización de reuniones con encargados. |
| 22 | 02-abril-2020 | Virtual | Por MTT (DTPR): Mackarena Aracena; Natalia Berrios, Marcela Muñoz, Rocío Pinto, Diego Zamorano Por Panel: Ramón Figueroa G.; Álvaro Yáñez C. | Revisión de datos faltantes para completar análisis de Población Objetivo y Potencial. | Se aclaran conceptos relativos a población objetivo/beneficiarios, y MTT compromete envío de datos relativos a beneficiarios para todos los componentes |

VI. ANEXOS DE TRABAJO

ANEXO 1: REPORTE SOBRE EL ESTADO Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN DISPONIBLE PARA EVALUAR EL PROGRAMA

A. Bases de datos con información relevante para la evaluación

| | |
|---|--|
| Nombre | Consolidado de BBDD SIGIS (DTPR) |
| Descripción | BD de control, consolidada e Integrada de diversas BBDD del sistema de información (SIGIS) de la DTPR. Información relacionada con proyecciones, presupuestos, facturas, pagos y operaciones validadas |
| Período de vigencia | 2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Total de operaciones, consolidado |
| Frecuencia de medición | Mensual |
| Campos / Variables | proyección-facturas-pagos-ejecución-operación validada-id contratos-región-área subsidio-programa-mes operación-mes ejecución-concepto presupuestario-tipo de iniciativa presupuestaria |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Aporta información agregada (consolidada) sobre presupuestos, movimientos de pagos, proyecciones, cumplimiento y otros aspectos para los diferentes subsidios. Se complementa con las otras bases de datos del sistema SIGIS, en aspectos de detalle, y en fechas, pues este consolidado solo existe desde el año 2019.</i> |
| Nombre | USR_SIGIS_MIGRACION(DTPR) |
| Descripción | Base de datos de módulos SIGIS Licitaciones, Eventos exógenos, Garantías, etc. |
| Período de vigencia | 2014 a la fecha de hoy |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Totalidad de las operaciones asociadas a licitaciones |
| Frecuencia de medición | Con cada nuevo contrato o nuevo instrumento de garantía |
| Campos / Variables | Datos de Contratos, tipo instrumento, código contrato, obligación, monto, tomador, plazos, región, respaldos(boletas) |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de cada uno de los servicios licitados, en regiones, en cuanto datos de las licitaciones de los proponentes. Resulta útil para evaluar eficiencia en la asignación de servicios.</i> |
| Nombre | USR_SUB5AZA |
| Descripción | <i>Base de datos de módulo de sistema SIGIS para administración de contratos en Zonas Aisladas</i> |
| Período de vigencia | <i>2014 – hasta la fecha actual (hay información anterior, pero parcial)</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Información de detalle de todas las operaciones.</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensualmente</i> |
| Campos / Variables | <i>Contratos, fechas inicio/termino, monto subsidio mensual, servicio asociado, tipo de servicio, ubicación, tipo subsidio.</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de los contratos, sus características y seguimiento de pagos. Útil para evaluar costos, distribución de subsidios, gestión de administración del programa Debe ser complementada con datos de costo real de cada servicio</i> |

| | |
|---|--|
| | (en fichas de diseño) |
| | |
| Nombre | USR_QGQ |
| Descripción | <i>Base de datos utilizado por módulo SIGIS de subsidios 3B y Perímetros. Rebaja tarifaria en zonas reguladas</i> |
| Período de vigencia | <i>2014 a la fecha</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Total de operaciones en el período</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensual</i> |
| Campos / Variables | <i>Contratos, fechas inicio/termino, tipo subsidio, monto subsidio mensual, servicio asociado, ubicación, tipo subsidio., factor de pago por cumplimiento calidad (frecuencia, puntualidad, regularidad)</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de contratos y pagos realizados. Útil para evaluar costos, distribución de subsidios, en zonas reguladas y perímetros de exclusión, y gestión de administración del programa.</i> |
| | |
| Nombre | USR_SUB_TNE |
| Descripción | <i>Base de datos con información de TNE. Ídem información de BD de subsidios en Zonas reguladas y Perímetros de exclusión, pero para pagos complementarios enero y febrero.</i> |
| Período de vigencia | <i>Solo datos de marzo 2019 en adelante</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Total de operaciones en el período</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensual</i> |
| Campos / Variables | <i>Contratos, fechas inicio/termino, tipo subsidio, monto subsidio mensual, servicio asociado, ubicación, tipo subsidio., factor de pago por cumplimiento calidad (frecuencia, puntualidad, regularidad)</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de contratos y pagos realizados. Útil para evaluar costos, distribución de subsidios, en zonas reguladas y perímetros de exclusión, y gestión de administración del programa.</i> |
| | |
| Nombre | USR_SUB4A |
| Descripción | <i>Base de datos para subsidios 4^a. Información de subsidio cruzado (rebaja de tarifa escolar) para servicios de transporte que no está en zonas reguladas</i> |
| Período de vigencia | <i>2014 en adelante</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Total de asignaciones de subsidios</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensual</i> |
| Campos / Variables | <i>Datos Postulantes, Datos de Adjudicados, montos, fechas de postulación, adjudicación, estado postulantes, ubicación, servicio</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de los subsidios cruzados. Útil para evaluar distribución de subsidios y gestión de administración del programa.</i> |
| | |
| Nombre | BD Infoservicio de Licitaciones Transporte Escolar |

| | |
|---|--|
| Descripción | <i>BD que apoya página web de información a postulantes a licitaciones</i> |
| Período de vigencia | <i>2017 a la fecha</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Conjunto de datos asociados a licitación</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Cada vez que se lanza una nueva licitación</i> |
| Campos / Variables | <i>naturaleza del servicio, localización, horarios y días de cobertura, direcciones comuna, colegios, cantidades de estudiantes, presupuestos, etc.</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de Licitaciones de subsidio al transporte escolar, Útil para evaluar distribución de subsidios y gestión de administración del programa</i> |
| Nombre | Seguimiento de rendiciones de transferencias de recursos por subtítulo 24 |
| Descripción | <i>Planilla Excel de seguimiento de rendiciones asociadas a convenios de transferencia para financiar estudios de transporte Público</i> |
| Período de vigencia | <i>2016 a la fecha</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Seguimiento de rendiciones de convenios y estudios</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensual</i> |
| Campos / Variables | <i>Id convenio, contraparte técnica, responsable MTT, nombre proyecto o estudio, acto administrativo aprob. convenio, estado, montos, fechas</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de la asignación de recursos para Convenios (con entidades que gestionan los estudios), y seguimiento de los estudios asignados. Útil para evaluar distribución de subsidios de infraestructura y gestión de administración del programa.</i> |
| Nombre | Seguimiento de rendiciones de transferencias de recursos por subtítulo 31 |
| Descripción | <i>Planilla Excel de seguimiento de programación de pagos de obras menores de apoyo al Transporte público, tales como: conservaciones, pavimentaciones, pistas solo buses, señalizaciones, paraderos.</i> |
| Período de vigencia | <i>2016 a la fecha</i> |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | <i>Ejecución de obras menores</i> |
| Frecuencia de medición | <i>Mensual</i> |
| Campos / Variables | <i>Id. convenio, contraparte técnica, responsable MTT, nombre obra, acto administrativo aprob, estado, montos, fechas</i> |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de la asignación de recursos para Convenios (con entidades que gestionan los estudios), y seguimiento de los estudios asignados. Útil para evaluar distribución de subsidios de infraestructura y gestión de administración del programa.</i> |
| Nombre | BDD Demanda Sistema (DTPM) |
| Descripción | <i>Base de datos de viajes y transacciones (etapas de viaje) realizados en el Sistema de Transporte Público de Santiago. Se registran cantidades y montos de las transacciones. (Planilla</i> |

| | |
|---|--|
| | Excel:) |
| Período de vigencia | 2012-2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Datos reales de transacciones de uso (bips) realizadas por cada usuario al subirse a algún modo de transporte perteneciente al Sistema. |
| Frecuencia de medición | Registros diarios, actualización mensual |
| Campos / Variables | Día de la semana, Tipo de día (Laboral/Sábado/Domingo), fecha, número de semana, Entidad (Metro, Bus, Tren), Línea, Unidad (Línea de Metro o Unidad de Negocio de Buses), Contrato Tipo (Adulto, escolar básica, escolar media/superior, Adulto Mayor), cantidad de transacciones, Tarifa cobrada, Combinación (T0: Inicio de Viaje, T1 y T2 corresponden a 1er y 2do trasbordo), Ingresos por Tarifa, Periodo Tipo (Punta, Valle, Baja, Sin horario). |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de uso del Transantiago, útil para evaluar resultados, ingresos, operación</i> |
| Nombre | BDD Ingresos y Egresos Sistema (DTPM) |
| Descripción | Base de datos de ingresos y costos mensuales del Sistema, desde 2009 a la fecha. datos expresados en base devengada, es decir corresponden a la fecha de prestación del servicio, y no la del pago. (Planilla Excel) |
| Período de vigencia | 2012-2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Desglose de ingresos y costos reales del Sistema. Data real |
| Frecuencia de medición | Mensual (datos agregados mensualmente) |
| Campos / Variables | Ingresos: Ingresos por Tarifa, Ingresos por multas, ¡Ingresos por Caducidad de Tarjetas Bip!, Aportes al Sistema desde CB5 Costos: -Transporte: Pagos a Operadores de Buses, Metro, Tren Central -Servicios Complementarios: Metro OVC (Red de Carga), AFT, Sonda, Indra, Otros |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de ingresos y egresos del sistema de transporte de Santiago, insumo básico para evaluar resultados, economía, presupuesto</i> |
| Nombre | BDD Pago Buses (DTPM) |
| Descripción | Base de datos de pagos a Concesionarios de Uso de Vías (Buses) desde 2012 (marzo) a la fecha. Datos expresados en base devengada, es decir corresponden a la fecha de prestación del servicio, y no la del pago. (planilla Excel) |
| Período de vigencia | 2012 (marzo)-2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Desglose de pagos realizados a cada Concesionario de Uso de Vías. Data real. |
| Frecuencia de medición | Mensual |
| Campos / Variables | Desglose de pagos según elementos esenciales del pago: Transacciones (TRX) totales, TRX pagadas, Kilómetros programados, Índice de Capacidad de Transporte, Kilómetros pagados, PPT, PK, MAC, Ingreso por Transacciones, Ingreso por Kilómetros, Descuentos, Otros Ajustes, Pago final. |

| | |
|---|---|
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Entrega información de transacciones y pagos a operadores de transporte de Santiago, insumo básico para evaluar operación, eficacia.</i> |
| | |
| Nombre | Histórico Tarifario Transantiago (DTPM) |
| Descripción | Base de datos de tarifas del Sistema de Transporte Público de Santiago (planilla Excel) |
| Período de vigencia | 2007 (febrero)-2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Tarifas reales del Sistema desde sus inicios- desagregada por tipo de tarifa |
| Frecuencia de medición | Mensual |
| Campos / Variables | Tarifas: Buses, Metro Punta, Metro Valle, Metro Baja, Estudiantes Media/Superior, Estudiantes Básica Alzas: Día de aplicación, motivo del alza (Art 14 a- Ley 20.378: Indexador Tarifario o Art 14 b- Nivel de tarifas) |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Útil para evaluar aplicación histórica de tarifas en Transantiago</i> |
| | |
| Nombre | Aportes fiscales al 13-12-2019 (DTPM) |
| Descripción | Base de datos de aportes fiscales al sistema (histórica, por año) (planilla Excel) |
| Período de vigencia | 2007 (febrero)-2019 (diciembre) |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Montos de aportes fiscales desglosados por origen presupuestario |
| Frecuencia de medición | Mensual |
| Campos / Variables | Fechas de aportes, montos, glosa presupuestaria, origen legal, tipo (normal / especial) |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Útil para evaluar aportes fiscales históricos al Transantiago</i> |
| | |
| Nombre | BDD Ingresos Egresos Sistema a oct-2019 (DPTM) |
| Descripción | Diferencias entre el subsidio de la ley y el costo real (histórica, por año) |
| Período de vigencia | Ene-2012 a oct-2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Montos de ingresos y gastos/pagos |
| Frecuencia de medición | Mensual |
| Campos / Variables | Ingresos Buses, Ingresos Metro, Ingresos Tren, Ingresos por Multas, Caducidad de Tarjetas, Ingresos operacionales, Pagos Operadores, Pagos Metro OT, Pagos TMSA, Pagos Transporte, Pagos Metro OVC, Pagos AFT, Pagos Sonda, Pagos Indra, Pagos Otros Complementarios, Egresos, Resultado, Tarifas |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Útil para evaluar variación de costos e ingresos en el tiempo</i> |

| | |
|---|---|
| | |
| Nombre | Demanda Sistema – histórico |
| Descripción | Datos de evasión histórica |
| Período de vigencia | Ene 2012 a nov. 2019 |
| Universo de medición de las variables (censo/muestra) | Cantidad de transacciones, viajes, transbordos |
| Frecuencia de medición | Diario |
| Campos / Variables | día, tipo día, fecha, Semana, Entidad, Línea, Unidad, Convenio, Contrato tipo, Transacciones, Tarifa, Combinación, Tipo TRX, Ingresos x Tarifa, Periodo, tipo |
| Juicio del panel respecto de la calidad de la información y posibilidades de uso en la evaluación | <i>Útil para evaluar variación de demanda del sistema Transantiago en el tiempo</i> |

B. Fuentes de información cualitativa y cuantitativa que fueron útiles para identificar la situación problema que dio origen al programa y que permiten proyectar la situación sin programa

| It. | Identificación del documento | Breve descripción del contenido |
|-----|--|---|
| 1. | “Ficha de antecedentes del Programa Preparación Marco Lógico” - 2019 Autor: MTT Archivo: Ficha1_antecedentes2020_VF (1).doc. | Ficha de presentación del Programa a DIPRES. Entrega todos los antecedentes básicos de diseño del programa para posibilitar la construcción del Marco Lógico. |
| 2. | “Ley 20696 – Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones” – 26-09-2013, actualizada al 31-11-2015. Autor: Biblioteca Congreso Nacional de Chile Archivo: BCN LEY20696.pdf | Texto de ley que Modifica la ley Nro. 20.378, que crea un Subsidio Nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros, incrementando los recursos del subsidio y creando el Fondo de Apoyo Regional (FAR) |
| 3. | “Historia de la Ley N° 20.378” Autor: Biblioteca Congreso Nacional de Chile Archivo: Historia Ley 20378.pdf | Documento que presenta la historia completa de la tramitación de la Ley 20.378, en los tres trámites constitucionales. |
| 4. | “Informe final diagnóstico, análisis y recomendaciones sobre el desarrollo del transporte público en Santiago” - 31-marzo 2008. Autor: Grupo de expertos nombrados por el Sr Ministro de Transportes y Telecomunicaciones: Pablo Allard S., Leonardo Basso S., Juan Enrique Coeymans A., Ana Luisa Covarrubias P-C., Joaquín de Cea Ch., Louis de Grange C., Juan Esteban Doña N., José Enrique Fernández L., Rodrigo Fernández A., Gloria Hutt H., Marcela Munizaga M., Juan Carlos Muñoz A. archivo: INFORME_Transantiago_Expertos.pdf | Presenta los resultados y recomendaciones para la mejora del sistema de transporte público de Santiago, elaborados por el grupo de expertos. Las recomendaciones abarcan diversas dimensiones de la problemática: Aspectos técnicos del sistema de transportes, Regulación y competencia, Financiamiento, Operación e infraestructura, Institucionalidad. |

| It. | Identificación del documento | Breve descripción del contenido |
|-----|--|--|
| 5. | <p>“Estudio de evaluación externa al Sistema de Transporte Público Remunerado de pasajeros de la Provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto”</p> <p>Autores: Ken Gwilliam, Darío Hidalgo y Juan Miguel Velásquez</p> <p>Archivo: ESTUDIO 2014 Informe Embarq Versión Corregida 2015-01-21.pdf</p> | <p>Informe de expertos externos. Estudio bianual de evaluación del sistema de Transporte Público en conformidad con lo exigido en la Ley 20378. Evaluación de 2014.</p> |
| 6. | <p>“Informe de la Evaluación Externa al Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la Provincia de Santiago y de las Comunas de San Bernardo y Puente Alto” – enero 2017</p> <p>Autor: CTS EMBARQ (México) - WorldResourcesInstitute (WRI) México.</p> <p>Archivo: Estudio evaluación Transantiago 2016.pdf</p> | <p>Informe de expertos externos. Estudio bianual de evaluación del sistema de Transporte Público en conformidad con lo exigido en la Ley 20378. Evaluación de 2016.</p> |
| 7. | <p>“Informe de evaluación externa al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto”. Informe Final _ Versión 2.1 – 12-11-2018</p> <p>Autores: Pedro A. Szasz, Paulo S. Custodio, Flaminio Fichmann, Lía Guterman, Wilmer PipicanoChicangana</p> <p>Archivo: Informe de Evaluación Externa al Sistema de Transporte Público de Santiago_2018.pdf</p> | <p>Informe de expertos externos. Estudio bianual de evaluación del sistema de Transporte Público en conformidad con lo exigido en la Ley 20378. Evaluación de 2018.</p> |
| 8. | <p>“Política Nacional de Transportes - 2013”</p> <p>Autor: Pedro Pablo Errázuriz / Gloria Hutt</p> <p>Archivo: política transporte 2013.pdf</p> | <p>Presentación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, con la propuesta de una Política de Transportes para definir una hoja de ruta del desarrollo del sector en el mediano y largo plazo, estableciendo objetivos, prioridades e instrumentos específicos. Esta Política está vigente y no ha sido modificada a la fecha de esta Evaluación.</p> |
| 9. | <p>“Reporte Monitoreo de Programas e Iniciativas Programáticas – Ejecución año 2018 - Ministerio de transportes y telecomunicaciones / Secretaría y administración general de transportes”</p> <p>Autor: Departamento de Asistencia Técnica - División de Control de Gestión Pública - Dipres</p> <p>Archivo: Monit. Programas e Iniciativas - Secretaria y Adm. Transportes - DIPRES.pdf</p> | <p>Presenta los resultados del proceso de Monitoreo de los Programas e Iniciativas Programáticas correspondientes al ejercicio fiscal 2018 (correspondientes a los años 2016, 2017 y 2018). Contiene indicadores generales de desempeño del MTT y particularmente de varios de sus programas, entre los que está el presente programa de Subsidios al transporte público</p> |

| It. | Identificación del documento | Breve descripción del contenido |
|------------|--|---|
| 10. | "Mensaje Presidencial - Definiciones estratégicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - 2019" Autor: MTT Archivo: 14_mintransporte-f.pdf | Presenta los principales lineamientos estratégicas e iniciativas del MTT para el período 2019 – 2021, volcados al mensaje presidencial de junio 2019. |
| 11. | Presentación: "Subsidio Nacional al Transporte Público en el Sistema de Transporte Público de Santiago" Autor: Gerencia de Finanzas y Control de Gestión – DTPM – noviembre 2019 Archivo: 91125_Subsidio al STP de Stgo.pptm | Presentación de la División de Transporte Público Metropolitano al Panel. Describe los objetivos, estructura organizacional de la DTPM, problemática, mecanismos, subsidios, tarifas. |
| 12. | Presentación: "Subsidio Nacional al Transporte Público en el Sistema de Transporte Público de Regiones" Autor: División de Transporte Público Regional - DTPR Archivo: Presentación Panel DTPR nov2019.pptx | Presentación de la División de Transporte Público Regional al Panel. Describe la problemática, objetivos y descripción de la División de Transporte Público de Regiones (DTPR), problemática, presupuesto, subsidios administrados, otras iniciativas mecanismos, equipo. |
| 13. | "Transantiago: Una Licitación que abre oportunidades" Autores: José de Gregorio, Annie Dufey, Oscar Figueroa, Mariana Fulgueiras, Clemente Pérez, Iván Poduje, Violeta Rabi; Informe de Políticas Públicas 11, enero 2017 Archivo: IPP-Transantiago-FINAL el docto de gregorio y otros.pdf | Artículo que describe la historia y estado del sistema de transporte Metropolitano de Santiago, Transantiago, a 10 años de su inicio, plantea hipótesis respecto de las causas de los problemas y estado observado, y posibilidades de solución. |
| 14. | "Micros en Transantiago: de Enemigo Público a Servicio Público" Autores: Guillermo Díaz, Andrés Gómez-Lobo y Andrés Velasco; Revista Estudios Públicos, 96 (primavera 2004). Archivo: Amarillas y Transant r96_diaz y otros_micos .pdf | Artículo que presenta una descripción y análisis del sistema de transporte previo al Transantiago. Redactado por el Subsecretario de Transportes en ese momento y dos economistas relevantes. Presenta las problemáticas y desafíos del sistema existente a esa fecha, y los objetivos planteados inicialmente para el futuro Transantiago. |

C. Identificar la necesidad de estudio complementario

No se estima necesario realizar un estudio complementario.

ANEXO 2(A): MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

ANEXO 2 A. MATRIZ DE MARCO LÓGICO

NOMBRE DEL PROGRAMA: SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO

AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA: 2009

MINISTERIO RESPONSABLE: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES

SERVICIO RESPONSABLE: SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

OBJETIVO ESTRATÉGICO AL QUE SE VINCULA EL PROGRAMA:

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|--|--------------------|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| FIN <i>Contribuir a hacer efectivos los derechos y libertad de movilidad de todas las personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público.</i> ¹⁷⁰ | | | | |
| PROPOSITO <i>Promover la disponibilidad* efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) con estándares de servicio** predefinidos, a tarifas asequibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande.</i> * Disponibilidad, se entiende como un vector compuesto de: existencia, regularidad, frecuencia y posibilidad de acceso ** Estándar de servicio: se entiende como vector compuesto de seguridad, confort y condiciones técnicas | | | | |

¹⁷⁰ Entendemos que cuando la Política de Transporte habla en plural, está aludiendo a factores como la libertad de desplazamiento, la libertad de elegir los modos, oportunidad, y la capacidad factual de ejercerlos. Disponer transporte "contribuye" a que esos factores se activen.

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|--|--------------------|--|--|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| MACRO COMPONENTE 1. “Servicios de Transporte Regulado a través de Concesión y uso de vías en la Región Metropolitana”. | | | | SP Los niveles de evasión del sistema se mantienen a niveles gestionables- |

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|--|---|--|---|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| COMPONENTE 1.1 Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema Transporte Público Metropolitano. Los usuarios del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo pagan un pasaje con una tarifa subsidiada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (artículo 3ro a. y 14° c. de la ley N°20.378) <i>Este subcomponente, resuelve el problema que la recaudación vía tarifas compatible con la capacidad de pago de las distintas poblaciones atendidas (adultos, escolares y tercera edad), no logra financiar los costos totales del sistema, incluyendo los precios convenidos con los operadores en las licitaciones realizadas y los costos específicos de administración y operación del sistema.</i> | <u>Eficiencia</u> 1. Factor de pago de cargo del usuario respecto del costo unitario del sistema. <u>Eficiencia</u> 2. Participación porcentual Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario del sistema <u>Eficiencia</u> 3. Incidencia de tarifa del sistema en presupuesto familiar vulnerable. <u>Economía</u> 4. Evasión de pago <u>Calidad</u> 5. Satisfacción de usuarios <u>Gestión-Procesos</u> 6. Buenas Prácticas Laborales (BPL) ¹⁷¹ de operadores, según norma Chilena NH-ISO 26.000 <u>Eficiencia</u> 7. Control de costos ¹⁷² <u>Calidad</u> 8. Calidad de Servicio | Total, de recaudación promedio por pasaje / Total de costos del sistema por pasaje; para el año t $\frac{100 * (\text{Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados})}{\text{Total de costos del sistema por pasaje}}$; para el año t Valor promedio del pasaje en hora punta *60 (2 pasajes, 30 días) / sueldo mínimo mensual promedio ponderado, para el año t $\frac{100 * (\text{Total de pasajes computado})}{\text{Total estimado de pasajes efectivamente realizados}}$, para el año t % de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio. Certificación vigente del componente BPL ¹⁷³ de la norma Chilena NH-ISO 26.000 Rentabilidad sobre activos EBITDA ¹⁷⁴ /ACTIVOS DE EXPLOTACION en Operadores Índice de calidad de servicios | MV 1 Sistemas de Información SONDA, Informe de Gestión DTPM. MV 2 Sistemas de Información SONDA, Informe de Gestión DTPM MV 3 Sistemas de Información SONDA, Informe de Gestión DTPM, INE MV 4 Sistemas de Información SONDA, Informe de Gestión DTPM, registro de evasión de DPTO de Fiscalización MV 5 Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios. MV 6 Auditoría de ISO MV 7 Auditoría Contable MV 8 . Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos. | 1. Aumentos de costos del Sistema, no controlables por los operadores: costos de insumos crecen a mayor velocidad que el subsidio y ajustes contratos. Los precios de los insumos que se parametrizan en la ecuación tarifaria no son controlables por los operadores, como precio de petróleo, índice de remuneraciones etc. 2. Extensión de tarifas rebajadas a más sectores de la población (por ejemplo, extensión de la tarifa Metro Adulto Mayor a todos los modos del Sistema). El programa y sus ejecutivos, no deciden la política, solo administran. Es un riesgo característico que las autoridades de primer nivel incorporen o aumenten el alcance de un programa, sin el adecuado financiamiento o incrementos de capacidades, de los programas. “No se modificará la política de rebaja de tarifas” |

¹⁷¹ Buenas Prácticas Laborales (BPL) Desde el punto de vista laboral, la Norma Chilena NCH-ISO 26.000 contiene cinco subtemas: empleo y relaciones laborales, condiciones de trabajo y protección social, diálogo social, salud y seguridad y desarrollo humano. Estas materias, surgidas del consenso de las organizaciones sindicales y empresariales, incorporan los derechos humanos laborales expresados en las convenciones internacionales de la OIT, como la libertad de asociación y de negociación colectiva, la condena al trabajo forzado, la no discriminación y el rechazo al trabajo infantil. Referencia: Experiencias de buenas prácticas laborales en empresas de la Región Metropolitana. Celina Carrasco Oñate. Publicación del Departamento de Estudios de la Dirección del Trabajo. 2015.

¹⁷² Se busca disponer tener una valor de referencia de los costos efectivos que están teniendo los operadores y así analizar cuán alineados están en relación al subsidio recibido.

¹⁷³ El indicador es tener el certificado vigente. Es binario. Se tiene o no se tiene (0 o 1)

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|---|--|---|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| Macro Componente 2. Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones. | | | | |
| Componente 2.1 Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes | | | | |
| <p>Sub Componente 2.1.1: Personas disponen de Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, con estándares y tarifas convenidos con operadores</p> <p>Resuelve problema de conectividad dificultada (alto precio o inexistencia de servicio espontáneo) de personas en las zonas aisladas que señala la ley y reglamentos, en modos: terrestre, ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y lacustre.</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad del servicio se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para las rutas servidas</p> | <p>Cobertura</p> <p>1. Cobertura</p> <p>Eficacia</p> <p>2. Desarrollo de oferta, en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles, por año. Por región, ciudad, localidad.</p> <p>Eficiencia</p> <p>3. Participación porcentual del Subsidio directo por pasaje ejecutado respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad</p> <p>4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia</p> <p>5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad</p> <p>6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible en Localidades aisladas a nivel nacional / Población total nacional que habita en localidades aisladas. Por año y por Región.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes convenidos por modo el año t/Total de capacidad de pasajes convenidos por modo el año t-1</p> <p>100* (Total de subsidio monetarios efectivamente desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t, para los distintos modos.</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁷⁵.</p> | <p>MMVV 2.1.1</p> <p>1. Sistema de Información de servicios contratados INE CENSO; Registro ZA; Ministerio del Interior</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados o convenidos</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa.</p> <p>5. Auditoría Contable</p> <p>6. Medición Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos</p> | |

¹⁷⁴ EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. EBITDA es un indicador financiero que muestra el beneficio de una empresa antes de restar los intereses que tienes que pagar por la deuda contraída, los impuestos propios de tu negocio, las depreciaciones por deterioro de este, y la amortización de las inversiones realizadas. El propósito del EBITDA es obtener una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio. Se espera observar la evolución de un indicador de ganancias efectiva de los operadores, como proxy de control de costos del sistema.

¹⁷⁵ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|--|--|---|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Sub Componente 2.1.2. Personas que habitan en zonas rurales, con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Trasporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades</p> <p>Resuelve el problema de insuficiente oferta de servicio de TPTM (según la ley) que dificulta conectividad de personas en zonas rurales (no existe u opera mal).</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad de mejor oferta de servicio se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para las rutas servidas cada año.</p> | <p>Cobertura 1. Cobertura</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta, en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles, por año. Por región, ciudad, localidad.</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción usuarios de</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible a nivel nacional que habitan en Zonas Rurales¹⁷⁶ /Población total que habita en Zonas Rurales. Por año y por Región.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t-1</p> <p>100 * (Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION de los operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁷⁷.</p> | <p>1. Sistema de Información de servicios contratados. INE Censo</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa</p> <p>5. Auditoría Contable</p> <p>6. Medición Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos</p> | |

¹⁷⁶ INE : "Se denomina población rural a las personas que viven en aldeas, caseríos, asentamientos mineros, fundos, parcelas u otros. En términos numéricos está constituida por 2.000 habitantes o menos."

¹⁷⁷ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|--|--|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Sub Componente 2.1.3: Estudiantes de enseñanza básica y media de localidades con dificultades de transporte en circuitos hogar-escuela disponen de transporte escolar exclusivo y gratuito en horarios compatibles con la escuela</p> <p>Resuelve el problema: inasistencia a la escuela por dificultades de acceso geoclimáticas y/o alto costo de transporte privado.</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad de transporte escolar se mide como la “capacidad de pasajes escolares convenidos” para las rutas escuela-hogar servidas cada año.</p> | <p>Cobertura 1. Cobertura La población potencial en este caso se desconoce, pues no hay un catastro de necesidades. No obstante el límite superior es toda la población escolar rural.</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles. Por región,</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población escolar atendida por servicio disponible en el año t/Población en edad escolar que habita en Zonas Rurales, por año y por Región.</p> <p>Total, de pasajes escolares convenidos año t/Total de pasajes convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION de los operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁷⁸.</p> | <p>1. Sistema de Información de servicios contratados. INE Censo, MINEDUC</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa.</p> <p>5. Auditoría Contable</p> <p>6. Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos</p> | |

¹⁷⁸ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estándares de calidad del servicio. Estos estándares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computando las fallas ocurridas en la operación de los servicios (por ejemplo, días no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un índice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, según una ponderación acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|--|--|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Sub Componente 2.1.4: Personas que habitan en zonas extremas, definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Transporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles más cercanos al promedio nacional.</p> <p>Resuelve el problema: transporte público terrestre mayor (TPTM) bajo el nivel aceptable como factor geopolítico de integración de la población (significativamente inferior al promedio nacional)¹⁷⁹</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad de TRPM se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para el área definida.</p> | <p>Eficacia 1. Cobertura</p> <p>Eficiencia 2. Desarrollo de oferta en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles. Por región, ciudad, o localidad.</p> <p>Eficiencia 3. Participación porcentual del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible en Zonas Extremas a nivel nacional /Población total que habita en localidades Extremas</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA /ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁸⁰.</p> | <p>Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>INE Censo,</p> <p>Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa</p> <p>Auditoría Contable</p> <p>Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos independiente de calidad de servicio</p> | |
| Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones | | | | |

¹⁷⁹ Zonas Extremas: Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena y las provincias de Palena y Chiloé.

¹⁸⁰ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|--|---|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Sub Componente 2.2.1: Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación, reciben compensación económica suficiente para mantener el equilibrio financiero, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una tarifa acordada.</p> <p>Resuelve el problema de riesgo de insolvencia o falla de servicio de operadores de TPRP existente, por exigencias de otorgar tarifas rebajadas a poblaciones específicas y normalizar estándares de calidad del servicio en Antofagasta, Rancagua, Valparaíso, Biobío, Iquique-Alto Hospicio.</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad un servicio estándar mejorado, a una tarifa acordada en un área regulada por operación se mide como la "capacidad de pasajes convenidos" para el área definida</p> | <p>Eficiencia 1. Intensidad de uso de TPRP (como aproximación de cobertura)</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Total, de capacidad de pasajes convenido o acordado en el año t / total Población estimada en el área o comuna que está definida en área con condiciones de operación acordada.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t / Total de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos.</p> | <p>1 Sistema de Información de servicios contratados. INE Censo a nivel Comunal, Estudios realizados para negociar los contratos.</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa.</p> <p>5. Auditoría Contable</p> <p>6. Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos</p> | |

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|---|--|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Sub Componente 2.2.2: Condiciones de servicio de TPRP existente al momento de la ley en áreas urbanas regulado a través de un perímetro de exclusión¹⁸¹ han sido mejoradas según lo convenido con los operadores, manteniendo la tarifa acordada.</p> <p>Resuelve el problema de servicios de TPRP con bajo estándar de calidad en áreas urbanas definidas por un perímetro de exclusión.</p> <p>Producto Medido. La disponibilidad un servicio estándar mejorado, a una tarifa acordada en un área regulada por perímetro de exclusión operación se mide como la “capacidad de pasajes convenidos” para el área definida</p> | <p>Eficacia 1. Intensidad de uso de TPRP</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Total, de capacidad de pasajes convenido o acordado en el año t / total Población estimada en el área o comuna que está definida el área que define el perímetro de exclusión.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t / Total de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores EDBITA/ACTIVOS DE EXPLOTACION</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁸².</p> | <p>1. Sistema de Información de servicios contratados. INE Censo</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados</p> <p>4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa</p> <p>5. Auditoría Contable</p> <p>6. Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos</p> | |

¹⁸¹ Perímetro de exclusión: perímetro que circunscribe una “área geográfica en la que se exige, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación” de un servicio de TPRP, que es asignado a un conjunto de operadores de forma exclusiva.

¹⁸² En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|--|--|---|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| Sub Componente 2.2.3: Condiciones de servicio y tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas Resuelve el Problema de acceso restringido a servicios de TPRP de calidad a tarifas accequibles por parte de los estudiantes locales. Producto Medido. La disponibilidad un servicio estándar mejorado, a una tarifa rebajada a estudiantes en un área NO regulada se mide como la “total de viajes realizados por estudiantes” en el área definida | Eficacia 1. Intensidad de uso de TPRP Eficacia 2. Desarrollo de oferta Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo. Calidad 4. Satisfacción de usuarios Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta Calidad 6. Calidad de Servicio | Total, de personas transportados por operadores autorizados en el año t / total Población estimada en el área no regulada. Total, viajes realizados por estudiantes año t/Total de pasajes realizados por estudiantes año t-1 100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos del de los proveedores por pasaje); para el año t, % de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio. Rentabilidad sobre activos de los operadores EDBITA/ACTIVOS DE EXPLOTACION Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos ¹⁸³ . | 2.2.3: 1. Sistema de Información de servicios contratados. INE Censo 2. Sistema de Información de servicios contratados 3. Sistema de Información de servicios contratados 4. Estudios recurrentes de Satisfacción Usuarios, basados en información administrativa 5. Auditoría Contable 6. Mediciones administrativas de calidad de servicio según contratos | |
| Macro Componente 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público | | | | |

¹⁸³En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|---|---|---|---|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| Componente 3.1: Asistencia Técnica a los GORES para ejecutar el proceso de renovación de vehículos de transporte público de pasajeros ¹⁸⁴ <i>Resuelve el problema de falta de capacidad de los gobiernos regionales para aplicar la normativa de obsolescencia de flotas de transporte público de pasajeros.</i> | <p>Gestión</p> <p>1. Producción de Operaciones de asistencia técnica realizadas a los Gobiernos Regionales para mejoramiento de flota.</p> <p>Calidad Gestión</p> <p>2. Percepción de la mejora de Calidad de Servicio asociado a la mejora de la flota en Servicios intervenidos</p> | <p>Número de renovaciones de flota¹⁸⁵.realizadas para los Gobiernos Regionales en el año t/ Renovaciones de flota realizadas para los Gobiernos Regionales en el año t-1/, por año por Región.</p> <p>% Personas que valoran como buenas o muy buenas la calidad de las maquinas, después de las intervenciones de cambio de flota</p> | <p>1. Registros administrativos</p> <p>2. Encuesta de satisfacción de usuarios, asociada a la intervención.</p> | |

¹⁸⁴ El proceso de renovación de flotas corresponde a la aplicación de las directrices de obsolescencia y retiro de vehículos que prestan servicios de Transporte público, establecidas por el MTT (antigüedad máxima de 144 meses), orientada a prevenir riesgos de falla de servicios o seguridad.

¹⁸⁵El número de renovaciones de flota está asociado al número de vehículos renovados . Se podría evaluar a nivel Regional y obtener un indicador compuesto por indicadores regionales.

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|---|---|--|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| <p>Componente 3.2: Disponibilidad de Protocolos y plan de contingencia para que los Servicios de TPRP post emergencias sean repuestos o mantenidos con soluciones alternativas temporales, en el mínimo de tiempo.</p> <p>Resuelve el problema de la necesidad de disponer de procedimientos preestablecidos para enfrentar la pérdida de conectividad como efecto de desastres o calamidad pública, que permitan asignar capacidades y recursos (usualmente vía reasignación), para enfrentar estas emergencias.</p> | <p>Gestión-Procesos 1. Tiempo de reposición de Servicios de respuesta antes de fecha programada</p> <p>2. Eficiencia Cobertura</p> <p>3. Eficiencia Costos de la solución respecto a la situación sin emergencia</p> <p>4. Economía Monto relativo del subsidio adicional respecto de periodo normales</p> <p>Calidad 5. Satisfacción de usuarios</p> | <p>Servicios de Transportes afectados repuestos antes de fecha programada / Total de Servicios de Transportes programados para reposición</p> <p>Población con servicios alternativo disponible en tiempo establecido / Población total afectada</p> <p>Costo unitario de pasajes en solución alternativa / Costo unitario de pasajes antes de la emergencia</p> <p>Total, monto subsidiado x catástrofe/Total monto subsidiado en la misma zona en similar periodo condiciones normales.</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> | <p>1. Sistema de Información de servicios contratados.</p> <p>2. Sistema de Información de servicios contratados.</p> <p>3. Sistema de Información de servicios contratados.</p> <p>4. SIGFE y Seguimiento documental</p> <p>5. Estudios de Satisfacción Usuarios, asociado a las contrataciones de reposición del servicio.</p> | |

| ENUNCIADO DEL OBJETIVO | INDICADORES | | MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición) | SUPUESTOS |
|--|--|---|---|-----------|
| | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de Cálculo | | |
| Componente 3.3: Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mejorada <i>Resuelve problema de insuficiencia de Infraestructura habilitante (calidad y/o cantidad) que asegure la calidad de servicio de transporte público</i> | <u>Calidad</u> 1. Percepción de la mejora de Calidad de Servicio asociado a la infraestructura ejecutada <u>Gestión</u> 2. Precisión de costos planificados <u>3. Eficacia</u> Desarrollo de la oferta Promedio | % Personas que valoran como importante o muy importante el aporte a la calidad de Servicios de las obras realizada % de desviación de costos efectivos respecto de los planificados de la cartera de proyectos ejecutada en el periodo t. Monto obras en periodo t / promedio monto obras en periodo t-1. | 1. Encuestas de evaluación ex post. 2. Sistema de datos Financieros, de Planificación (SIGFE y BIP) e identificación presupuestaria vigente a Medios de verificación ¹⁸⁶ . 3. Sistema de datos Financieros y de Planificación (SIGFE y BIP) ¹⁸⁷ | |
| Componente 3.4: Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material por Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A. <i>Resuelve el problema de necesidad de soporte administrativo especializado para validar los pagos.</i> | <u>Gestión</u> 1. Tasa de falla | Total, de operaciones ¹⁸⁸ devueltas para corrección /total de operaciones realizadas | 1. SIGFE y Seguimiento documental | |

¹⁸⁶. Este indicador puede verse afectado por factores externos, no atribuibles a la Unidad ITP, como el funcionamiento de las unidades ejecutoras, disponibilidad de los oferentes, contingencias a nivel nacional, pandemias, fuerza mayor, etc. Por lo anterior los montos son dinámicos y en algunos casos deben reprogramarse, lo cual puede afectar la ejecución programada

¹⁸⁷Este indicador puede verse afectado por factores externos, no atribuibles a la Unidad ITP, como el funcionamiento de las unidades ejecutoras, disponibilidad de los oferentes, contingencias a nivel nacional, etc.

¹⁸⁸Operaciness del flujo financiero a definir contraparte, tales como el pago de cuotas de créditos para renovación de material rodante de esas empresas

ANEXO 2(B): MEDICIÓN DE INDICADORES MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA, PERÍODO 2016-2019

NOTA: La estimación de indicadores de la MML está pendiente.

| |
|---|
| NOMBRE DEL PROGRAMA: SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO |
| AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA: 2009 |
| MINISTERIO RESPONSABLE: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES |
| SERVICIO RESPONSABLE: SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES |
| OBJETIVO ESTRÁTÉGICO AL QUE SE VINCULA EL PROGRAMA: |
| <i>Evolución de Indicadores</i> |

| Enunciado del objetivo | Indicadores | Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control) | Fórmula de cálculo | Cuantificación | | | |
|--|-------------|--|--------------------|----------------|------|------|------|
| | | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| FIN <i>Contribuir a hacer efectivos los derechos y libertad de movilidad de todas las personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público.</i> | | | | | | | |
| PROPOSITO <i>Promover la disponibilidad* efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) con estándares de servicio** predefinidos, a tarifas asequibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande.</i> | | | | | | | |
| MACRO COMPONENTE 1. “Servicios de Transporte Regulado a través de Concesión y uso de vías en la Región Metropolitana” | | | | | | | |

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| <p>COMPONENTE 1.1</p> <p>Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema Transporte Público Metropolitano. Los usuarios del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo pagan un pasaje con una tarifa subsidiada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (artículo 3ro a. y 14° c. de la ley N°20.378)</p> | <p>Eficiencia</p> <p>1. Factor de pago de cargo del usuario respecto del costo unitario del sistema.</p> <p>Eficiencia</p> <p>2 Participación porcentual Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario del sistema</p> <p>Eficiencia</p> <p>3 Incidencia de tarifa del sistema en presupuesto familiar vulnerable.</p> <p>Economía</p> <p>4Evasión de pago</p> <p>Calidad</p> <p>5 Satisfacción de usuarios</p> <p>Gestión-Procesos</p> <p>6 Buenas Prácticas Laborales (BPL)¹⁸⁹ de operadores , según norma Chilena NH-ISO 26.000</p> <p>Eficiencia</p> <p>7Control de costos¹⁹⁰</p> <p>Calidad</p> <p>8Calidad de Servicio</p> | <p>Total, de recaudación promedio por pasaje / Total de costos del sistema por pasaje; para el año t</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados /Total de costos del sistema por pasaje); para el año t</p> <p>Valor promedio del pasaje en hora punta *60 (2 pasajes, 30 días) /sueldo mínimo mensual promedio ponderado, para el año t</p> <p>100* (Total de pasajes computado /Total estimado de pasajes efectivamente realizados), para el año t</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Certificación vigente de componente BPL¹⁹¹ de la norma Chilena NH-ISO 26.000</p> <p>Rentabilidad sobre activos EBITDA¹⁹²/ACTIVOS DE EXPLOTACION en Operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios</p> | | | |
|---|--|--|--|--|--|

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | <i>Cuantificación</i> | | | |
|---|--|---------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>2016</i> | <i>2017</i> | <i>2018</i> | <i>2019</i> |
| Macro Componente 2. Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones. | | | | | | |
| Componente 2.1 Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes | | | | | | |

¹⁸⁹ Buenas Prácticas Laborales (BPL) Desde el punto de vista laboral, la Norma Chilena NCH-ISO 26.000 contiene cinco subtemas: empleo y relaciones laborales, condiciones de trabajo y protección social, diálogo social, salud y seguridad y desarrollo humano. Estas materias, surgidas del consenso de las organizaciones sindicales y empresariales, incorporan los derechos humanos laborales expresados en las convenciones internacionales de la OIT, como la libertad de asociación y de negociación colectiva, la condena al trabajo forzado, la no discriminación y el rechazo al trabajo infantil. Referencia: Experiencias de buenas prácticas laborales en empresas de la Región Metropolitana. Celina Carrasco Oñate. Publicación del Departamento de Estudios de la Dirección del Trabajo. 2015.

¹⁹⁰ Se busca disponer tener una valor de referencia de los costos efectivos que estan teniendo los operadores y asi analizar cuan alineados están en relacion al subsidio recibido.

¹⁹¹ El indicador es tener el certificado vigente. Es binario. Se tiene o no se tiene (0 o 1)

¹⁹² EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization. EBITDA es un indicador financiero que muestra el beneficio de una empresa antes de restar los intereses que tienes que pagar por la deuda contraída, los impuestos propios de tu negocio, las depreciaciones por deterioro de este, y la amortización de las inversiones realizadas. El propósito del EBITDA es obtener una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo del negocio. Se espera observar la evolución de un indicador de ganancias efectiva de los operadores, como proxy de control de costos del sistema.

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|--|---|--|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Sub Componente 2.1.1: <i>Personas disponen de Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, con estándares y tarifas convenidos con operadores</i> | <p>Cobertura 1. Cobertura</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta, en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles, por año. Por región, ciudad, localidad.</p> <p>Eficiencia 3. Participación porcentual del Subsidio directo por pasaje ejecutado respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible en Localidades aisladas a nivel nacional /Población total nacional que habita en localidades aisladas. Por año y por Región.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes convenidos por modo el año t/Total de capacidad de pasajes convenidos por modo el año t-1</p> <p>100* (Total de subsidio monetarios efectivamente desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t, para los distintos modos.</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁹³.</p> | | | | |

¹⁹³ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|---|--|--|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Sub Componente 2.1.2. Personas que habitan en zonas rurales, con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Trasporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades | <p>Cobertura 1. Cobertura</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta, en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles, por año. Por región, ciudad, localidad.</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible a nivel nacional que habitan en Zonas Rurales¹⁹⁴ /Población total que habita en Zonas Rurales. Por año y por Región.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t-1</p> <p>100 * (Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION de los operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁹⁵.</p> | | | | |

¹⁹⁴ INE : "Se denomina población rural a las personas que viven en aldeas, caseríos, asentamientos mineros, fundos, parcelas u otros. En términos numéricos está constituida por 2.000 habitantes o menos."

¹⁹⁵ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|--|--|---|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Sub Componente 2.1.3: Estudiantes de enseñanza básica y media de localidades con dificultades de transporte en circuitos hogar-escuela disponen de transporte escolar exclusivo y gratuito en horarios compatibles con la escuela | <p>Cobertura 1. Cobertura La población potencial en este caso se desconoce, pues no hay un catastro de necesidades. No obstante el límite superior es toda la población escolar rural.</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles. Por región,</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5.. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población escolar atendida por servicio disponible en el año t / Población en edad escolar que habita en Zonas Rurales, por año y por Región.</p> <p>Total, de pasajes escolares convenidos año t / Total de pasajes convenidos el año t-1</p> <p>100 * (Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION de los operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁹⁶.</p> | | | | |

¹⁹⁶ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estándares de calidad del servicio. Estos estándares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computando las fallas ocurridas en la operación de los servicios (por ejemplo, días no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un índice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, según una ponderación acordada

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | <i>Cuantificación</i> | | | |
|---|---|---|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>2016</i> | <i>2017</i> | <i>2018</i> | <i>2019</i> |
| Sub Componente 2.1.4: Personas que habitan en zonas extremas, definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Transporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles más cercanos al promedio nacional. | <p>Eficacia 1. Cobertura</p> <p>Eficiencia 2. Desarrollo de oferta en cantidad y calidad (frecuencia y regularidad) de servicios disponibles. Por región, ciudad, o localidad.</p> <p>Eficiencia 3. Participación porcentual del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5.. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Población con servicio disponible en Zonas Extremas a nivel nacional /Población total que habita en localidades Extremas</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPTM convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA /ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos¹⁹⁷</p> | | | | |

¹⁹⁷ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | <i>Cuantificación</i> | | | |
|--|--|--|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>2016</i> | <i>2017</i> | <i>2018</i> | <i>2019</i> |
| Componente 2.2: Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones | | | | | | |
| Sub Componente 2.2.1: Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación, reciben compensación económica suficiente para mantener el equilibrio financiero, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una tarifa acordada. | <p>Eficiencia 1. Intensidad de uso de TPRP (como aproximación de cobertura)</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Total, de capacidad de pasajes convenido o acordado en el año t / total Población estimada en el área o comuna que está definida en área con condiciones de operación acordada.</p> <p>Total, de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos de los proveedores, por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores: EBITDA/ACTIVOS DE EXPLOTACION en operadores</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos.</p> | | | | |

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|---|--|---|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Sub Componente 2.2.2: Condiciones de servicio de TPRP existente al momento de la ley en áreas urbanas regulado a través de un perímetro de exclusión¹⁹⁸ han sido mejoradas según lo convenido con los operadores, manteniendo la tarifa acordada. | Eficacia 1. Intensidad de uso de TPRP Eficacia 2. Desarrollo de oferta Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo. Calidad 4. Satisfacción de usuarios Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta Calidad 6. Calidad de Servicio | Total, de capacidad de pasajes convenido o acordado en el año t / total Población estimada en el área o comuna que está definida el área que define el perímetro de exclusión. Total, de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t/ Total de capacidad de pasajes de TPRP convenidos el año t-1 100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Tota de costos de los proveedores por pasaje); para el año t, % de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio. Rentabilidad sobre activos de los operadores EBITA/ACTIVOS DE EXPLOTACION Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos ¹⁹⁹ . | | | | |

¹⁹⁸ Perímetro de exclusión: perímetro que circunscribe una “área geográfica en la que se exige, por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación” de un servicio de TPRP, que es asignado a un conjunto de operadores de forma exclusiva.

¹⁹⁹ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | <i>Cuantificación</i> | | | |
|---|---|---|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>2016</i> | <i>2017</i> | <i>2018</i> | <i>2019</i> |
| Sub Componente 2.2.3: Condiciones de servicio y tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas | <p>Eficacia 1. Intensidad de uso de TPRP</p> <p>Eficacia 2. Desarrollo de oferta</p> <p>Eficiencia 3. Participación del Subsidio directo por pasaje respecto del costo unitario de proveerlo.</p> <p>Calidad 4. Satisfacción de usuarios</p> <p>Eficiencia 5. Sostenibilidad de la oferta</p> <p>Calidad 6. Calidad de Servicio</p> | <p>Total de personas transportados por operadores autorizados en el año t / total Población estimada en el área no regulada.</p> <p>Total, viajes realizados por estudiantes año t/Total de pasajes realizados por estudiantes año t-1</p> <p>100*(Total de subsidio monetarios desembolsado por unidad de pasajes registrados / Total de costos del de los proveedores por pasaje); para el año t,</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> <p>Rentabilidad sobre activos de los operadores EDBITA/ACTIVOS DE EXPLOTACION</p> <p>Índice de calidad de Servicios, que resuma el cumplimiento de los factores de calidad acordada en los convenios o contratos²⁰⁰.</p> | | | | |

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|--|--|--|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Macro Componente 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público | | | | | | |
| Componente 3.1: Asistencia Técnica a los GORES para ejecutar el proceso de renovación de vehículos de transporte público de pasajeros | <p>Gestión</p> <p>1. Producción de Operaciones de asistencia técnica realizadas a los Gobiernos Regionales para mejoramiento de flota.</p> <p>Calidad Gestión</p> <p>2. Percepción de la mejora de Calidad de Servicio asociado a la mejora de la flota en Servicios intervenidos.</p> | <p>Número de renovaciones de flota²⁰¹.realizadas para los Gobiernos Regionales en el año t/ Renovaciones de flota realizadas para los Gobiernos Regionales en el año t-1/, por año por Región.</p> <p>.</p> <p>% Personas que valoran como buenas o muy buenas la calidad de las maquinas, después de las intervenciones de cambio de flota</p> | | | | |

²⁰⁰ En los contratos con los operadores se conviene, junto con los recursos, los estandares de calidad del servicio. Estos estandares de calidad, se miden recurrentemente para efectos de validar los pagos, computandole las fallas ocurridas en la operacion de los servicios (por ejemplo, dias no trabajados, frecuencias incumplidas, regularidad insatisfactoria). Un indice de calidad, no es otra cosa de un medidor de cumplimiento de los factores, segun una ponderacion acordada

²⁰¹ El número de renovaciones de flota está asociado al número de vehiculos renovados . Se podría evaluar a nivel Regional y obtener un indicador compuesto por indicadores regionales.

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | |
|--|---|--|-----------------------|------|------|------|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Componente 3.2: Disponibilidad de Protocolos y plan de contingencia para que los Servicios de TPRP post emergencias sean repuestos o mantenidos con soluciones alternativas temporales, en el mínimo de tiempo. | <p>Gestión-Procesos 1 Tiempo de reposición de Servicios de respuesta antes de fecha programada</p> <p>2. Eficiencia Cobertura</p> <p>3. Eficiencia Costos de la solución respecto a la situación sin emergencia</p> <p>4. Economía Monto relativo del subsidio adicional respecto de periodo normales</p> <p>5. Calidad Satisfacción de usuarios</p> | <p>Servicios de Transportes afectados repuestos antes de fecha programada / Total de Servicios de Transportes programados para reposición</p> <p>Población con servicios alternativo disponible en tiempo establecido / Población total afectada</p> <p>Costo unitario de pasajes en solución alternativa / Costo unitario de pasajes antes de la emergencia</p> <p>Total monto subsidiado x catástrofe/Total monto subsidiado en la misma zona en similar periodo condiciones normales.</p> <p>% de pasajeros que declaran estar satisfechos o muy satisfechos con el servicio.</p> | | | | |

| <i>Enunciado del objetivo</i> | <i>Indicadores</i> | | | | | | |
|--|---|---|-----------------------|------|------|------|--|
| | <i>Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)</i> | <i>Fórmula de cálculo</i> | <i>Cuantificación</i> | | | | |
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| Componente 3.3: Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mejorada | <u>Calidad</u> 1. Percepción de la mejora de Calidad de Servicio asociado a la infraestructura ejecutada <u>Gestión-Procesos</u> 2. Precisión de costos planificados <u>3. Eficacia</u> <u>Desarrollo de la oferta</u> | % Personas que valoran como importante o muy importante el aporte a la calidad de Servicios de las obras realizada % de desviación de costos efectivos respecto de los planificados de la cartera de proyectos ejecutada en el periodo t <u>Promedio monto obras en periodo t / promedio monto obras en periodo t-1</u> | | | | | |
| Componente 3.4: Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material por Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A. | <u>Gestión-Procesos</u> 1. Tasa de falla | Total, de operaciones ²⁰² devueltas para corrección /total de operaciones realizadas | | | | | |

²⁰²Operaciness del flujo financiero a definir contraparte, tales como el pago de cuotas de créditos para renovación de material rodante de esas empresas

ANEXO 2(C): ANÁLISIS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

A. Relaciones de causalidad de los objetivos del programa (Lógica Vertical)

Es importante señalar que el Programa no fue elaborado bajo una metodología de diseño estructurada, no obstante, los méritos que la organización de sus actividades tenga, en la práctica, para el logro de objetivos declarados por las autoridades sectoriales o nacionales.

En consecuencia, el análisis presentado se realiza a partir de una reelaboración de las relaciones de causalidad subyacentes o parcialmente explicitadas en la normativa que le da origen a las distintas partes o actividades de responsabilidad del programa, como en las declaraciones políticas o administrativas asociadas²⁰³ y la observación cualitativa resultante de las entrevistas y reuniones con profesionales de la contraparte.

Como se indica en la sección de Justificación del Programa, la situación problemática central que aborda el Programa es el hecho que para un grupo importante de la población tiene una restricción relativa de acceso al Transporte Público de Pasajeros, a estándares de servicio que pone en riesgo el derecho a libertad de movilidad para todas las personas, objetivo este último de finalidad política fundamental e irrenunciable.

La restricción de acceso se explica por distintas causas, dependiendo del ámbito geográfico-económico de la población afectada. Específicamente: escasez de oferta, menor velocidad y confort derivado de inadecuada infraestructura e insuficiente gestión vial, altos costos de inversión y operación de la provisión del servicio, reglas normativas o contractuales que rigidizan o encarecen las tarifas a pagar por los usuarios (indexación tarifaria), la cual se enfrenta a un presupuesto familiar restringido, debiendo sacrificar el consumo de otros bienes si necesita hacer uso de Transporte Público para cumplir con sus obligaciones o necesidades.

Una segunda rama de causa explicativas de dificultad de acceso proviene del uso subóptimo del TPP, cuando en determinadas circunstancias existen menores incentivos para usarlo, y esto deriva en una mala asignación de recursos a nivel de sociedad. Si bien se reconoce que este es un problema del sistema de transporte del TPP en general, y aparece en declaraciones de política del sector, no parece ser el foco del quehacer de este Programa, sino más bien un resultado indirecto cuando se factibiliza o mejora el servicio para los usuarios existentes.

A partir de esta problemática se define la estructura de objetivos (medios-fines) que considera resuelven el problema principal, mediante componentes ajustadas según particularidades de población/servicio demandado.

Los resultados finales a que llega el PANEL, después de analizar documentos disponibles del Programa y las reuniones de trabajo con profesionales de la institución responsable de este Programa, son los siguientes:

Fin:

“Contribuir a hacer efectivos los derechos y libertad de movilidad de todas personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público”.

Es un logro asociado a la Política de Transporte, contribuyendo a un mandato político constitucional.

Propósito:

“Promover la disponibilidad²⁰⁴ efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, con estándares de servicio predefinidos²⁰⁵, a tarifas asequibles²⁰⁶ y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande”.

Corresponde al logro esperado del Programa en su conjunto, que ataca el problema de acceso equitativo, configurado según la problemática geográfica/poblacional.

Componentes:

Para la obtención del propósito que cubra a toda la población nacional, se puede identificar una primera gran división de productos o componentes, relacionada con la definición y el alcance que se espera obtener con los recursos públicos comprometidos.

²⁰³ Por ejemplo, textos de formulación anual de presupuesto, y la Política Nacional de Transporte.

²⁰⁴ Disponibilidad: se entiende como: existencia, regularidad, frecuencia y posibilidad de acceso.

²⁰⁵ Estándar de servicio: se entiende como seguridad, confort y condiciones técnicas

²⁰⁶ En el sentido formal de la RAE: “Que puede conseguirse o alcanzarse”.

El **primer producto** está destinado a abordar los problemas de la población que usa el Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo, que se caracteriza por una gran población urbana concentrada, con servicios planificados operados de forma integrada,

El segundo gran **producto**, está destinado a abordar los problemas de la población que requiere Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en regiones, excluidas la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto, y San Bernardo, y que se caracteriza por la dispersión geográfica y la diversidad de problemas, lo que amerita tratamientos particulares.

Para este segundo producto, el Panel ha propuesto que los componentes que genera el Programa puedan organizarse, desagregadamente según el tipo de problema-población servida, de manera de identificar a nivel de componente o subcomponente, según sea el caso o el producto específico que se genera.

Adicionalmente, el Programa realiza un conjunto de actividades que significan apoyos y servicios para el desarrollo de servicios de transporte, las cuales se conceptualizan en lo que sigue como un tercer componente.

De esta manera se obtiene una visión comprensiva, pero suficientemente operativa para evaluar más detalladamente los aportes del programa. En un primer nivel se distinguen tres Macro Componentes, los primeros dos recientemente destacados como los servicios que se espera factibilidad, a los cuales se agrega un tercero de carácter horizontal destinado a entregar Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.

El resultado de esta desagregación es el siguiente:

MACRO COMPONENTE 1: "Servicios de Transporte Regulado Subsidiado a través de Concesión y Uso de Vías en la Región Metropolitana"

- **Componente 1.1:** Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano. Los usuarios del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo pagan un pasaje con una tarifa subsidiada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (Artículo 3ro a. y 14º c. de la ley N°20.378).

Este subcomponente, resuelve el problema que la recaudación vía tarifas compatible con la capacidad de pago de las distintas poblaciones atendidas (adultos, escolares y tercera edad), no logra financiar los costos totales del sistema, incluyendo los precios convenidos con los operadores en las licitaciones realizadas y los costos específicos de administración y operación del sistema

MACRO COMPONENTE 2: Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones

- **Componente 2.1:** Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas **con dificultades de integración física** de sus habitantes
 - **Sub Componente 2.1.1:** Personas disponen de Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, con estándares y tarifas convenidos con operadores

Resuelve problema de dificultad de conectividad (por alto precio o inexistencia de servicio espontáneo) de personas en las zonas aisladas que señala la ley y reglamentos, en modos: terrestre, ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y lacustre.

- **Sub Componente 2.1.2:** Personas que habitan en zonas rurales, con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Trasporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades.

Resuelve el problema de insuficiente oferta de servicio de TPTM (según la ley) que dificulta conectividad de personas en zonas rurales (no existe u opera mal).

- **Sub Componente 2.1.3:** Estudiantes de enseñanza básica y media de localidades con dificultades de transporte en circuitos hogar-escuela disponen de transporte escolar exclusivo y gratuito en horarios compatibles con la escuela.

Resuelve el problema: acceso a la escuela con dificultades de acceso geo-climáticas y/o alto costo de transporte privado.

- **Sub Componente 2.1.4:** Personas que habitan en zonas extremas, definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Transporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles cercanos al promedio nacional.

- **Componente 2.2:** Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones

- **Componente 2.2.1:** Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación, reciben compensación económica suficiente para mantener el equilibrio financiero, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una tarifa acordada.

Resuelve el problema de riesgo de insolvencia o falla de servicio de operadores de TPRP existente, por exigencias de otorgar tarifas rebajadas a poblaciones específicas y normalizar estándares de calidad del servicio en, en localidades donde previo a la ley ya existía un conjunto de servicios de transporte operando con condiciones de transporte específicas. Puede ser servicio urbano, donde el subsidio tiene el carácter de compensación por tarifa escolar y determina criterios para definir dónde se entrega el servicio: corresponde a las siguientes Zonas: Tarapacá (algunas comunas), Antofagasta (algunas comunas), Valparaíso (algunas comunas), O'Higgins (algunas comunas)²⁰⁷. Se atiende a toda la población de las zonas reguladas.

- **Sub Componente 2.2.2:** Condiciones de servicio de TPRP existente al momento de la ley en áreas urbanas regulado a través de un perímetro de exclusión han sido mejoradas según lo convenido con los operadores, manteniendo la tarifa acordada.

Resuelve el problema de servicios de TPRP con bajo estándar de calidad en áreas urbanas definidas por un perímetro de exclusión.

- **Sub Componente 2.2.3:Condiciones de servicio y tarifa estudiantil rebajada en la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas**

Resuelve el Problema de acceso restringido a TPRP de calidad a tarifas accesibles. Este subsidio es solo rebaja tarifaria.

MACRO COMPONENTE 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.

- **Componente 3.1:** Asistencia Técnica a los GORES²⁰⁸ para ejecutar el proceso de renovación de vehículos de transporte público de pasajeros

Resuelve el problema de falta de capacidad de los gobiernos regionales para aplicar la normativa de obsolescencia de flotas de transporte público de pasajeros. La normativa la define el MTT.

- **Componente 3.2:** Disponibilidad de Protocolos y plan de contingencia para que los Servicios de TPRP post emergencias sean repuestos o mantenidos con soluciones alternativas temporales, en el mínimo de tiempo.

Resuelve el problema de la necesidad de disponer de procedimientos preestablecidos para enfrentar la pérdida de conectividad como efecto de desastres o calamidad pública, que permitan asignar capacidades y recursos (usualmente vía reasignación), para enfrentar estas emergencias.

²⁰⁷ El Subsidio para Zonas reguladas por "Condiciones de Operación" es reglamentado Ley N° 18.696, Inciso segundo, y el Artículo 1º bis del DS 212/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

²⁰⁸ El objetivo de renovación de la flota recae en los GORES (aplicando políticas generales del MTT), que administran el presupuesto y toman decisiones para ello. El objetivo de este programa es solo entregar asistencia técnica a los GORES para que puedan desarrollar su programa de renovación de flotas.

- **Componente 3.3:** Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros mejorada

Resuelve problema de insuficiencia de Infraestructura habilitante (calidad y/o cantidad) que asegure la calidad de servicio de transporte público.

- **Componente 3.4:** Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material por Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A.

Resuelve el problema de necesidad de soporte administrativo especializado para validar los pagos.

El Panel estima que la estructura de componentes propuesta cumple con el criterio de completitud (son los necesarios y suficientes) para obtener los resultados de propósito, y en consecuencia permite evaluar resultados parciales pertinentes que en su conjunto dan cuenta de la producción total del Programa.

La estructura causal (medios/fines) descrita, es consistente con el logro secuencial y jerárquico de objetivos desde los productos que disponibilizan una capacidad de transporte de pasajeros para distintos públicos y realidades geográficas, logrando con ello el propósito que las personas tengan mayor acceso al servicio de transporte que necesitan para su vida cotidiana y contribuyendo con así al logro de una finalidad mayor, cual es el aseguramiento del derecho de movilidad.

Considerando las mejoras posibles a introducir en el diseño del Programa, no se identificaron otros productos o grupo de actividades necesarias para el logro del propósito, que no hayan sido conceptualizados en la descripción anterior. Asimismo, tampoco existen componentes o actividades prescindibles que insuman recursos y no agreguen valor al resultado esperado.

Finalmente, tampoco se identifican actividades o componentes que puedan o deban ser realizados por el sector privado, por tratarse de actividades destinadas a resolver problemas públicos, derivados de las fallas de coordinación y externalidades que se comentan en la sección de Justificación del Programa.

B. Sistema de indicadores del programa (Lógica Horizontal)

El Programa no cuenta con un panel de indicadores asociado al Marco Lógica y el Panel elaboró la propuesta expuesta en el anexo 2^a, la cual ha tenido una primera revisión de parte de la contraparte orientados a observar fundamentalmente resultados de los distintos componentes, en atributos de eficacia, eficiencia y calidad.

No obstante, en los instrumentos de control de Gestión del proceso presupuestario anual: Formulación de Declaraciones Estratégicas (Formulario A 1) e Indicadores de Desempeño (Formulario H), de la Subsecretaría de Transporte²⁰⁹, se encuentran algunas definiciones estratégicas e indicadores que es posible reconocer como de responsabilidad de Programa.

En particular, en el Presupuesto de la Subsecretaría para el periodo 2019-2020²¹⁰ se define:

Objetivo Estratégico n°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”. En este objetivo está inserto el Programa a nivel de propósito

Producto Estratégico 5:

“Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público”. Este producto, “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

²⁰⁹ Programa Presupuestario 19 01 01: Secretaría y Administración General de Transportes

²¹⁰ Formularia A1

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". En este objetivo está inserto el Programa, a nivel de productos

En términos de recursos este producto "Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público", compromete para al año 2019 la cantidad de M\$ 997.209.787 equivalente al 94.67% del gasto de la Subsecretaría.

Tanto las definiciones aquí enunciadas como los recursos comprometidos son consistentes con los procesos y actividades desarrolladas por el Programa y se alinean muy cercanamente al diseño reelaborado, más en detalle, en los párrafos anteriores,

En términos de indicadores, tanto el formulario A1 y H, están destinados a medir la actividad de la Subsecretaría y exceden, con creces, el ámbito del Programa. No obstante, algunos de ellos están asociados al Objetivo 1 y Producto Estratégico 5, anteriormente comentado, por lo cual en la presentación de la Matriz de Marco Lógico (Anexo 2.a) se ha incorporado los indicadores correspondientes como propuesta del Panel, aceptada en principio por el Programa

Asimismo, recientemente la contraparte hizo entrega al panel de documentación relativa a la Planificación Estratégica de la DPTR²¹¹, que, de acuerdo a lo informado, no está en vigor. Como son documentos que no tuvieron vigencia ni tampoco están vigentes, no se utilizaron para el análisis.

²¹¹ Mapa Estratégico DPTR, PPT y Consolidado Maestro Excel

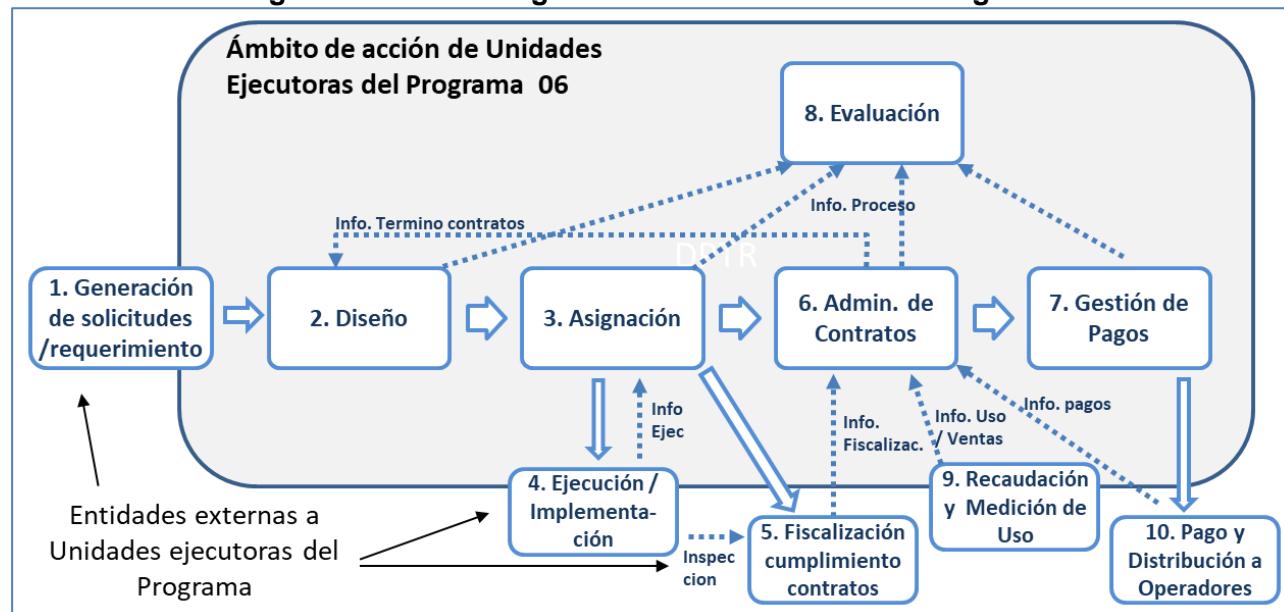
ANEXO 3: PROCESOS DE PRODUCCIÓN, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA

A. Proceso de producción de cada uno de los bienes y/o servicios (componentes) que entrega el programa.

El Programa 06 de la Ley de Presupuestos, “Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros”, se ejecuta en forma complementaria y coordinada con otros programas²¹² que comparten (entre otros) el mismo fin que éste. En consecuencia, la ejecución del Programa 06 da cuenta solo de parte de las actividades que, en su globalidad, producen los bienes y servicios que apuntan a dicho fin último.

Tomando en consideración lo anterior, en términos generales, el proceso de producción de cada uno de los servicios y resultados que son el objetivo final del Programa 06 y demás programas complementarios, se puede esquematizar en forma genérica, como se muestra en el siguiente diagrama²¹³:

Figura N°5: Proceso genérico de Producción del Programa



Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPR y el DTPM.

En términos generales el proceso productivo del cada uno de los Subcomponentes y productos que genera el Programa 06 considera las actividades indicadas en el diagrama anterior. En algunos casos estas actividades son comunes a varios Subcomponentes (por ejemplo, Gestión de Contratos), y en otros la misma actividad, se realiza en forma individual para cada uno de los Productos generados (por ejemplo, la actividad de Diseño). La descripción genérica de estas actividades se entrega a continuación²¹⁴:

1) Generación de solicitudes o requerimientos.

El proceso de producción se inicia con el establecimiento de necesidades de transporte y de apoyos complementarios asociados a servicios de transporte público, identificados en el territorio²¹⁵.

Como resultado de esta actividad, se obtiene un conjunto de posibles objetos de intervención, ya sea de creación, mantención, modificación, o compensación de servicios de transportes, o bien apoyos necesarios (en el caso de los servicios técnicos de apoyo), los cuales son canalizados, dependiendo de su tipo, ubicación o condiciones, como una “cartera” de posibles o potenciales iniciativas a atender²¹⁶, las que son las entradas a la

²¹² El Programa 06 se ejecuta en forma complementaria y coordinada con otros programas: el programa 03: Secretaría y Administración General de Transportes Transantiago, y el Programa Fondos de Apoyo Regional (FAR).

²¹³ El diagrama ha sido elaborado a partir de los antecedentes e información que la Institución ha entregado al Panel Evaluador respecto de las actividades que les competen, y no considera otras actividades, propias de los restantes programas complementarios.

²¹⁴ El detalle particular de cada actividad del Programa, por Subcomponente – Productos, se explicita más adelante en esta Sección.

²¹⁵ El detalle de fuentes y entidades que originan los requerimientos se detalla en particular para el caso del componente 2, que es la parte del Programa en la cual esta actividad cobra relevancia.

²¹⁶ En este contexto, entendemos como “iniciativa” a un servicio o conjunto de servicios, una red de servicios, una obra, o la aplicación de un subsidio a un caso particular.

siguiente actividad del proceso. Esta cartera de iniciativas a atender se genera (y es específica) para cada Subcomponente/producto en forma independiente.

2) Diseño.

Esta actividad corresponde al trabajo de análisis y validación de la cartera de iniciativas factibles de ser atendidas, la cual es realizada por diferentes unidades dentro del DTPM y la DTSPR, que consideran equipos técnicos especializados a cargo de cada subcomponente/producto en particular.

El resultado de esta etapa es la documentación técnica y administrativa que especifica el diseño del servicio o apoyo a generar, re-licitar o modificar, y con ello se procede a ejecutar la siguiente etapa, de asignación a los receptores de los fondos de subsidio.

3) Asignación.

Esta etapa es realizada por las unidades a cargo de cada producto en particular, dentro del DTPM o DTSPR.

Corresponde a la ejecución de todas las actividades requeridas para seleccionar y asignar los recursos y/o activar la implementación de los servicios, obras o entrega de Subsidios, culminando con la firma de los correspondientes Contratos o Convenios con las empresas o personas naturales adjudicadas. Estas actividades dependen de cada producto en cuestión y de la modalidad de adjudicación, ya sea por Licitación, Negociación, Postulación (en el caso de los postulantes a subsidio), o bien establecimiento de convenio con otras entidades encargadas de la ejecución.

En todos los casos se cumplen los diversos procedimientos, protocolos y actos administrativos que sean requeridos (resoluciones, oficios, aprobaciones y otros), culminando con la firma de Contratos o Convenios ya sea con los prestadores de servicios y/o entidades públicas.

4) Ejecución o implementación

En la mayoría de los productos (servicios de transporte público de pasajeros, y Renovación de Flota), si bien la implementación de los servicios es realizada por los operadores o prestadores individuales, externos a la Institución, esta es supervisada y/o monitoreada técnicamente por unidades especializadas del DTPM o la DTSPR, mediante encargados a nivel central y el personal en las regiones (en el caso de la DTSPR), y apoyo de entidades externas (Programa Nacional de Fiscalización del MTT²¹⁷).

Adicionalmente, ciertos productos, como las Obras de Infraestructura, y Renovación de Flota, delegan parcialmente dicha ejecución en entidades externas, tales como la Dirección de Vialidad (MOP), Serviu, Municipalidades o los Gobiernos Regionales. En tales casos, estas entidades se hacen cargo de la realización de las obras (en el caso de Obras de Infraestructura²¹⁸), o de la asignación del Subsidio (en el caso de la renovación de flota), siendo mandatadas y asesoradas técnicamente por la correspondiente Unidad de la DTSPR.

5) Fiscalización del cumplimiento de Contratos

En el caso de los servicios de transporte, la fiscalización de cumplimiento de las condiciones técnicas del contrato (tarifa, frecuencia, horarios, capacidad, y otras condiciones de servicio), es realizada por la unidad a cargo de cada tipo de servicio. Ello se realiza en base a sus capacidades y medios tecnológicos²¹⁹ a disposición del DTPM y la DTSPR²²⁰, más el apoyo externo del Programa Nacional de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En ocasiones, se recurre a asesorías externas para el levantamiento de datos e información con la que se determina el cumplimiento de indicadores.

²¹⁷ Se debe indicar que el Programa Nacional de Fiscalización, además de cumplimiento de condiciones técnicas de servicio, tarifas y otras fiscalizaciones a los servicios de transporte, fiscaliza también el proceso de chatarrización dentro del Programa de Renovación de Flotas.

²¹⁸ Las entidades externas, en algunos casos se hacen cargo de la ejecución de obras en forma completa, desde la preparación de las bases, selección de contratistas, la supervisión técnica de obra en terreno (ITO), hasta su completa ejecución, y en otros casos, se hace cargo solo de la supervisión de las obras, y es la Unidad de Infraestructura de la DTSPR quien realiza los pasos previos (bases, adjudicación) y siempre de hace cargo del seguimiento posterior y verificación de cumplimiento de la programación.

²¹⁹ En el punto A1 siguiente se describen estos recursos y sus alcances con mayor detalle

²²⁰ En el caso de la fiscalización de los Servicios de Transporte Regionales, el apoyo de medios tecnológicos solo aplica a los "Perímetros de Exclusión".

Una vez firmado un Contrato por un Servicio de Transporte, o establecido un Convenio por un Subsidio, este es informado a la División de Fiscalización del MTT, la cual despliega sus capacidades y recursos en Santiago y Regiones para realizar la fiscalización correspondiente (inspecciones, validaciones, muestreos, revisión y/u otras actividades que sean definidas), de acuerdo con las pautas y directrices que establezca la Unidad especializada del DTPM o DTPR, a cargo de dicho Contrato.

Los resultados de la inspección y/o fiscalización son reportados regularmente, en forma mensual u otras que se establezca en cada caso, a distinto nivel dentro del DTPM o la DTPR.

6) Administración de Contratos

Todos los productos generan, como medio de compromiso, un contrato con las empresas o personas naturales prestadoras de servicios de transporte. Estos contratos reglamentan i) los aspectos técnicos del Servicio, Obra o Resultado a producir, y ii) las condiciones administrativas y financieros a cumplir, estableciendo las obligaciones y responsabilidades contractuales correspondientes para las partes.

El seguimiento y evaluación de cumplimiento de dichas responsabilidades, por parte del contratista (técnicas, administrativas y financieras), lo realizan varias unidades especializadas al interior del DTPM y la DTPR.

Como resultado, en esta actividad se hace la evaluación del estado de cumplimiento de cada contrato, mensualmente o con la periodicidad que establezca el contrato. Dicho estado se actualiza en los sistemas de Gestión de cada unidad (SIGIS en el caso de la DTPR, y sistemas de planillas electrónicas en el caso del DTPM). Adicionalmente, en base a las mediciones de uso o antecedentes del servicio ejecutado, se realiza el cálculo del monto del pago que corresponda, quincenal o mensualmente, de acuerdo con lo establecido en cada contrato.

A partir de esta evaluación, se desencadenan las acciones siguientes:

- a) el paso a la actividad de pagos, y,
- b) en caso de incumplimiento de contrato, se da paso a un proceso sancionatorio que determina si el incumplimiento existió o no, y si corresponde aplicar sanciones. Este proceso se realiza externamente a la DTPR (lo dirige el Seremi de Transportes de la Región que corresponda²²¹), y en él, el contratista afectado puede presentar descargos. El proceso sancionatorio no impide la ejecución de pagos, pues las eventuales multas o descuentos se saldan con el pago siguiente, una vez resuelta la eventual sanción.

7) Gestión de Pagos

Esta actividad corresponde a la instancia de gestión de las instrucciones de pago de los montos que corresponda en cada Contrato, en base a los resultados de la actividad de Administración de Contratos. En algunos casos, se ejecuta la gestión de pago directamente a los prestadores de servicios, en otros se hace transferencia a otras entidades²²². Esta etapa la ejecutan unidades especializadas, tanto en el DTPM como en la DTPR.

Como parte de la gestión se realizan las correspondientes acciones de obtención y disponibilización de fondos, transferencias a entidades pagadoras o, instrucciones de pago (en los casos que corresponda), cuadraturas y validaciones y reportes de gestión y control de presupuesto. Además, se ejecutan los actos administrativos que formalizan las acciones realizadas (provisiones, pagos, aplicación de sanciones).

8) Evaluación

Finalmente, la información del proceso de producción, en sus diferentes actividades es recogida, organizada y sistematizada para generar diversos reportes, indicadores y

²²¹ En la gran mayoría de los casos, el proceso sancionatorio lo lleva el Seremi de MTT, exceptuando los contratos que expliciten que lo hará otra autoridad (por ejemplo, el Subsecretario - actualmente existe solo un caso). Esto se regula a través de la ley 19.880. Además, existen algunas precisiones en resoluciones que se han emitido para algunos subsidios.

²²² Como parte de la gestión de pagos, en el ámbito regional, entre otras, se hacen transferencias a TGR, Gobiernos Regionales o Intendencias.

evaluaciones relativas a los resultados operacionales del proceso productivo (fundamentalmente financiero y de uso de recursos), de cada uno de los componentes del Programa, en forma individual. Adicionalmente, al término de cada contrato se hace una evaluación técnica y financiera del desempeño del operador o prestador de servicios de transporte, el cual es parte del análisis de continuidad o finalización del Contrato realizado en la fase de Diseño.

Esta actividad la realizan las unidades de Control de Gestión existentes tanto en la DTPR, como en el DTPM.

En la información disponible por el Panel, no se observó la existencia formal dentro de la actividad de gestión y control de cada unidad (DTPM y DTPR), de funciones que impliquen la evaluación del cumplimiento de objetivos y metas estratégicas, de cobertura, de calidad o de eficiencia del Programa 06 en cada uno de sus componentes y productos²²³. Tampoco se aprecia la existencia de una consolidación de resultados e indicadores que permita tener una visión global del desempeño del programa como un todo integral.

9) Recaudación y Medición de Uso

La actividad de Recaudación corresponde a la venta de pasajes individuales o venta de cuotas de transporte (cargadas en un medio de acceso estandarizado, tarjeta Bip). Esta actividad es propia solo de la operación de la Red Metropolitana de Movilidad, y se señala para efectos de completitud del proceso general.

La actividad de Medición de Uso corresponde a la validación y registro de uso del pasaje en el medio de transporte (es decir, el registro de la realización efectiva del viaje), así como el registro la posición de los buses en terreno, mediante dispositivos electrónicos (validadores en los vehículos o bien fijos) y sistemas informáticos, que transmiten dicha información a sistemas centrales.

Ambas actividades son ejecutadas en su mayor parte por entidades externas al MTT (operadores tecnológicos y otras entidades de apoyo a la operación del sistema²²⁴). Esta información, una vez recogida por dichas entidades externas, es reportada al MTT, para efectos de supervisión, registro y análisis en otras actividades del proceso.

Para ello, tanto el DTPM como la DTPR cuentan con medios tecnológicos de control operacional que reciben la información en forma automatizada y son ejecutados y supervisados directamente por unidades especializadas. Una descripción más detallada de estas actividades y sus particularidades para los diferentes Componentes se entrega en los puntos A1 y A2 siguientes.

10) Pago y Distribución a Operadores

Esta actividad es propia solo de la operación de la Red Metropolitana de Movilidad (Ex-Transantiago), y no forma parte de los procesos de producción del Programa 06, se muestra solo para efectos de completitud del proceso general.

Esta actividad es realizada por una entidad externa a la Institución²²⁵. Se encarga de realizar la conciliación y distribución de dinero entre todos los actores del sistema de la Red Metropolitana de Movilidad, en base a la determinación de pagos que se realiza en la actividad de Gestión de Pagos, y una vez realizada, es reportada de la DTPM, para efectos de registro y control por parte de la Gestión de Pagos. Una descripción más detallada se entrega en los puntos siguientes.

PROCESO DE CADA COMPONENTE DEL PROGRAMA:

Como se indica anteriormente, el Programa 06 está compuesto de dos componentes principales y en un conjunto de actividades que se agrupan en un tercer componente:

²²³ La información recibida por el Panel (bases de datos y antecedentes en entrevistas), da cuenta de la generación y registro de datos, información y cálculos de ciertos indicadores, pero estos son fundamentalmente orientados a evaluar resultados operacionales y la medición de cumplimientos financieros y presupuestarios.

²²⁴ Las empresas y entidades externas, de apoyo a la operación del sistema se describen en los puntos A1 y A2 siguientes

²²⁵ Los pagos son realizados por el Administrador Financiero de la Red de Movilidad, o "AFT" dado su nombre jurídico: Administrador Financiero de Transantiago S.A,

- i) **Macro Componente 1: “Servicios de Transporte Regulado Subsidiado a través de Concesión de uso de vías”,** ejecutado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM),
- ii) **Macro Componente 2: “Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones”,** ejecutado por la División de Transporte Público Regional (DTPR),
- iii) **Macro Componente 3: “Apoyos y Servicios Especiales para el desarrollo del Transporte Público”,** ejecutado por la División de Transporte Público Regional (DTPR),

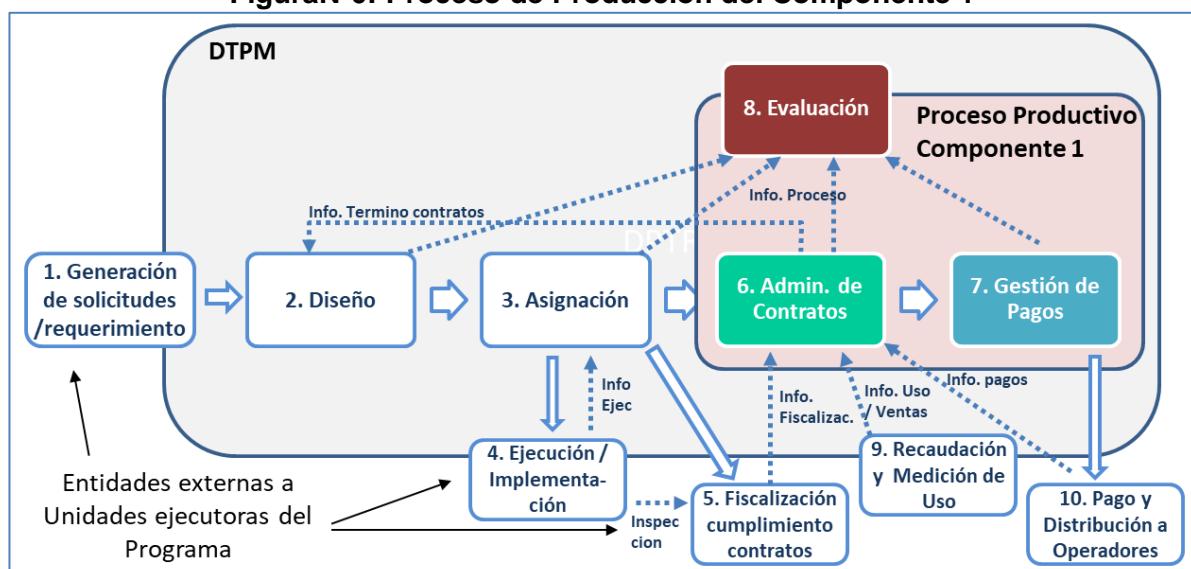
Estos componentes implican diferentes productos y unidades ejecutoras, y consecuentemente, procesos de producción independientes y diferenciados. Dichos procesos responden a una estructura de procesos similar entre sí (la indicada antes en esta sección), pero con diferencias relevantes que se describen a continuación.

a1. Proceso de producción de la Componente 1: “Servicios de transporte Regulado a través de Concesión de uso de vías”

La componente 1 es ejecutada por el Directorio de Transporte Metropolitano (DTPM), y tiene definido como único producto: la **“Red Metropolitana de Movilidad”** (ex “Transantiago”), el cual abarca la Provincia de Santiago y las Comunas de Puente Alto y San Bernardo.

El proceso productivo del componente 1, se describe en el siguiente diagrama:

FiguraNº6: Proceso de Producción del Componente 1



Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por el DTPM.

Como muestra la figura, el ámbito de acción de la unidad ejecutora del componente 1 del Programa 06, el DTPM, es más amplio que la sola ejecución de esta Componente. Esto es, el DTPM desarrolla su actividad solo parcialmente dedicado a la ejecución del Programa 06 (en su Componente 1), siendo la parte más importante de su quehacer el realizar las actividades de producción del Sistema de Transporte en sí (la Red Metropolitana de Movilidad), en sus aspectos de Diseño, Asignación y fundamentalmente, Implementación y Seguimiento-Control de la Operación.

El resultado concreto del Programa 06 en su componente 1 es exclusivamente la **determinación y aplicación mensual del subsidio al Transporte público para ejecutar los pagos a los proveedores de servicio del Sistema “Red Metropolitana de Movilidad”**. En consecuencia, las actividades asociadas a este resultado corresponden a la validación del cumplimiento financiero de los contratos con los operadores y otros actores, y a la gestión de las instrucciones de pagos correspondientes.

Dado este contexto, el proceso productivo del componente 1 del Programa 06, considera solo las siguientes actividades (destacadas en color enfatizado en la figura anterior):

6. Administración de Contratos (parcialmente),
7. Gestión de Pagos,
8. Evaluación del Programa (parcialmente)

Todas las demás actividades, que corresponden a la producción del Servicio “Red Metropolitana de Movilidad” (mostradas en color blanco), son parte de otros programas o ejecutadas por entidades externas, y no se analizan en esta Evaluación. Solo se consignan las interacciones con dichas actividades, en las situaciones que el proceso productivo bajo estudio (de la Componente 1 del Programa 06), lo ameritan.

Detalle del proceso productivo de la Componente 1:

Se describen los aspectos específicos de las actividades involucradas en la producción del componente 1 del Programa 06.

Actividad 6. Administración de Contratos, dentro del quehacer general del DTPM, esta actividad es realizada por dos unidades: la Coordinación de Gestión de Contratos²²⁶ y la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión.

En particular, desde el punto de vista del Programa 06, en su componente 1, considera solo las tareas de control financiero de los Contratos²²⁷, a cargo de la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión.

Como parte de esta actividad se consideran: la proyección financiera, y la revisión de los equilibrios económicos de los prestadores de servicio de transporte y complementarios, y a partir de ello, la determinación de pagos (mensuales o con otra periodicidad que establezcan los contratos) a los distintos actores.

No existe apoyo de un sistema de información integrado para la ejecución de esta actividad, la cual se realiza en base a planillas de datos y algoritmos que se han ido desarrollando en el tiempo por los encargados. Estas planillas son alimentadas regularmente con los datos que entregan las actividades previas del proceso general.

Actividad 7. Gestión de Pagos se centra en la ejecución y control del ciclo de pago mensual a los diversos actores que intervienen en la operación del Sistema Red metropolitana de movilidad, tanto operadores como empresas de apoyo a la operación²²⁸. Su ejecución es realizada por la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión.

Ambas actividades, operan en conjunto y coordinadamente. Son ejecutadas por las unidades indicadas, con el apoyo de las unidades “Coordinación Legal”, “Gerencia de Sistemas Inteligentes de Transporte” y “Gerencia de Operaciones y Mantenimiento”.

Tienen como entrada antecedentes y datos de operación/uso del sistema (pasajeros transportados y Km recorridos), en los Buses de la Red, Metro de Santiago y Tren Central Alameda- Nos²²⁹, e indicadores de calidad calculados por la Gerencia de Operaciones y la unidad de Coordinación de Gestión de Contratos del DTPM.

²²⁶ La unidad “Coordinación de Gestión de Contratos” se encarga del cumplimiento integral y de la coherencia de los contratos y convenios con los proveedores de servicios de transporte, controlando y gestionando un análisis estratégico al sistema integrado (buses urbanos, metro, tren y otros eventuales modos de transporte futuros), desde la perspectiva técnica, operacional, servicio, económica y administrativa. Información entregada por el DTPR al Panel.

²²⁷ No se considera dentro del Proceso de Producción del componente 1, el control y supervisión técnica ni operacional que implican dichos contratos. Dicho control y supervisión forma parte de la gestión del Programa 03, en coordinación con la gestión y operación de las otras entidades públicas que intervienen en la Red: Metro de Santiago y MetroTren a Nos.

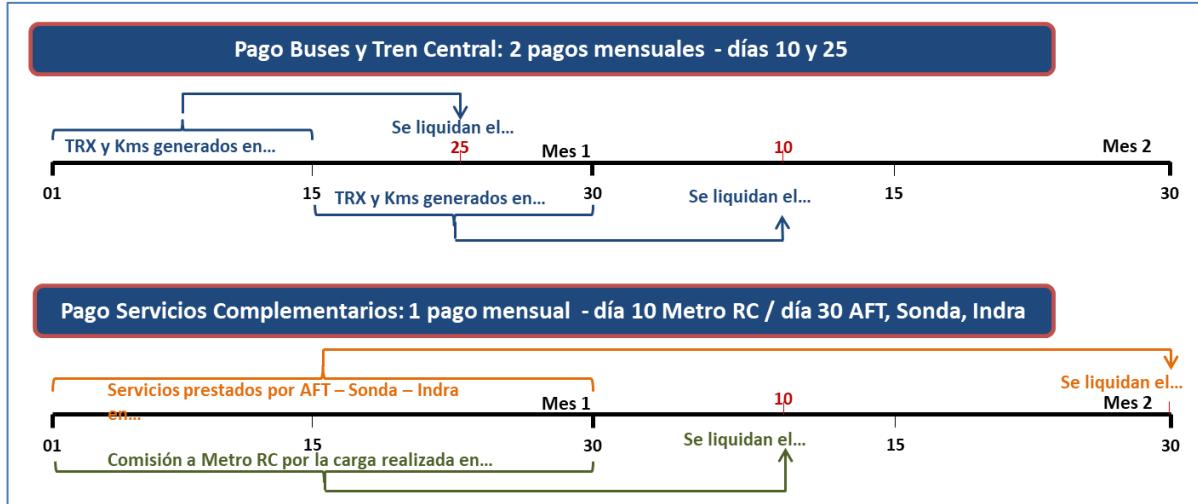
²²⁸ Las entidades públicas y privadas de Apoyo a la operación del sistema Red Metropolitana de Movilidad (Ex Transantiago), son: a) Administrador Financiero del Transantiago (AFT), que actúa como cámara de compensación de valores (tesorería del sistema), b) SONDA, empresa tecnológica de apoyo a la operación encargada de implementar y operar los sistemas de tracking de flota y validadores de transacciones en los buses de la red, y c) Indra, empresa tecnológica de apoyo a la operación, encargada de implementar y operar los sistemas de validación de pasajeros en el Metro de Santiago y Metrotren, y d) Metro de Santiago, que además de su rol como operador de transporte, actúa como entidad recaudadora, mediante su red de venta y recarga de tarjetas Bip.

²²⁹ El servicio “Tren Central Alameda-Nos”, o “Metro-Tren Nos” de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), en la actualidad es el único servicio de ferrocarril incorporado a la Red Metropolitana de Movilidad, compartiendo medio de pago (tarjeta Bip), coordinación de rutas y operacional, y distribución de ingresos de acuerdo con los mecanismos establecidos para el sistema.

En base a esta información, se procede a realizar los cálculos de pagos devengados en el período, de acuerdo a los valores de tarifas acordados²³⁰, descuentos a aplicar²³¹ para los operadores de buses; montos fijos (en UF) para las empresas tecnológicas de apoyo; y los ajustes y comisión en el caso del Metro de Santiago en su doble calidad de operador y entidad recaudadora. Con ello, se generan las nóminas de pago resultante a los diferentes actores, para finalmente entregar las instrucciones de pago a la entidad pagadora, el AFT, mediante Resolución Exenta del Ministro de TT.

El siguiente diagrama muestra la secuencia de períodos de prestación de servicios y fechas de pagos de acuerdo con el esquema descrito.

FiguraNº7: Flujo de pagos de actores del sistema Red Metropolitana de Movilidad



Fuente: DTPM.

Se consideran dos pagos quincenales a Operadores de Buses y Tren Central, un pago mensual a Proveedores de servicios complementarios²³². En tanto, el Metro de Santiago en su calidad de operador de transporte (Metro-OT) se auto paga diariamente (en días hábiles), a partir de la recaudación producto de la venta de cuotas de transporte y medios de acceso (tarjeta BIP), aplicando lo dispuesto en el correspondiente Convenio de prestación de Servicios de Transporte Público²³³.

En el caso de los operadores de buses y Tren central Alameda-Nos, los dos pagos quincenales corresponden a:

- un primer pago al día 25 del mes en curso, en base a las validaciones registradas y kilómetros efectivamente prestados (sólo en el caso de los buses) en la primera quincena del mes,

²³⁰ Los contratos con los operadores establecen, en el caso de los buses, pagos por pasajero y por Km realizado; en el caso de Metro de Santiago y MetroTren, tarifas técnicas por pasajero transportado. Estas tarifas se establecen en cada uno de los correspondientes contratos con los operadores y en Convenios del MTT con el Metro de Santiago y con EFE.

Las tarifas de Buses son revisadas cada dos años por contrato (instancias de revisión Programada), y eventualmente pueden ser ajustadas en instancias de Revisión Excepcional, cuando se constate fundamentalmente que se han producido cambios relevantes en aspectos que afectan en forma relevante las variables principales del negocio (por ejemplo: nuevas líneas de metro que impacten en la demanda de buses, aumentos de Flota solicitados por el MTT, u otras), y eventualmente pueden ser ajustadas. La tarifa técnica del Metro y del MetroTren está definida en convenios del MTT con el Metro y con EFE, las cuales se revisan cada vez que hay eventos importantes, por ejemplo, una nueva línea del metro u otra situación que amerite un ajuste. Dado que estos son aspectos de diseño del servicio que escapan al alcance y proceso de producción del Programa 06, no han sido analizados en esta evaluación, y solo se consignan como condiciones de operación existentes para la ejecución del Programa en evaluación.

²³¹ Los Descuentos a aplicar están normados en el Anexo 6 de cada contrato con los Operadores de Bus, por diversos conceptos asociados a calidad de servicio: frecuencia (ICF), regularidad (ICR), índice calidad de atención al usuario (ICA), índice de calidad de vehículos (ICV), índice de flota operativa en hora peak (IFO), medición en cuanto a puntos conflictivos (ADET). También existen descuentos asociados a calidad de servicios en el caso de la operación del MetroTren a Nos, así como en los Contratos con Proveedores de Servicios Complementarios (SONDA, INDRA, AFT, Metro en su calidad de Administrador de la Red de Carga).

²³² El trámite del pago a todos los actores del Sistema Red Metropolitana de Movilidad implica, por regla general, la emisión de dos decretos al mes, que deben ser tomados de razón por Contraloría General de la República, para provisión de fondos. Las instrucciones de pago se entregan mediante Oficios, que no requieren toma de Razón por la CGR. En el caso del mes de diciembre, se genera un tercer Decreto, entre el 25 y el 31 de diciembre, para provisionar fondos necesarios a la ejecución de los pagos de: a) validaciones registradas (Tren Central Alameda-Nos y Buses) y kilómetros efectivamente prestados (sólo en el caso de los buses), b) Servicios de Provisión de la Red de carga y emisión del medio de acceso prestados en el mes de diciembre por Metro, y c) Otros pagos que devenguen en diciembre: AFT, SONDA, INDRA y Estación de Intercambio Modal de La Cisterna.

²³³ El Convenio para la prestación de servicios de Transporte al Sistema de Transporte Público de Santiago entre el MTT y Metro S.A., establece las condiciones de pago en la cláusula 9 "Proceso de Pago y compensación".

- y un segundo pago al día 10 del mes siguiente, en base a las validaciones registradas y kilómetros efectivamente prestados (sólo en el caso de los buses) en la segunda quincena del mes anterior.

Los descuentos por calidad de servicio se realizan en 2 cuotas iguales y sucesivas, descontándose la 1ra cuota correspondiente al mes en curso en la liquidación del día 10 del mes siguiente, y el saldo en la cuota del día 25 del mes siguiente:

Los pagos de los servicios complementarios²³⁴, se pagan en una sola cuota mensual:

- En el caso de AFT, Sonda e Indra, los pagos por servicios prestados se realizan al último día hábil del mes siguiente.
- En el caso de Metro-OVC el pago de la comisión por Provisión de la Red de carga y emisión del medio de acceso, prestados en el mes t, se realiza el día 10 del mes t+1, junto con el pago a Concesionarios de Uso de Vías y Tren Central Alameda-Nos.
- En el caso de la Estación de Intercambio Modal de La Cisterna, los pagos por servicios prestados se realizan entre los días 25 y 30 del mes siguiente.
- En el caso de Arriendo de Terminales, los pagos por servicios prestados se realizan por adelantado dentro de los cinco primeros días del mes.

El proceso de pago mensual es completado por los movimientos de fondos entre las cuentas contables y bancarias previstas por el Contrato entre el MTT y el AFT: los fondos se disponibilizan por el MTT en la cuenta Nro. 6, desde la cual el AFT transfiere lo necesario para ejecutar pagos a la cuenta Nro. 2 (cuenta para pago a proveedores), procediendo a realizar los pagos a todos los actores indicados²³⁵.

En el caso del mes de diciembre, los fondos de Subsidio se provisionan a más tardar el día 31-12, mediante Decreto, junto con los fondos necesarios para realizar el pago de otros servicios complementarios antes indicados.

Finalmente, una vez realizados los pagos, el AFT rinde quincenalmente los estados contables a la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión, que a su vez realiza valida dicha rendición y remite un informe de uso de fondos de la Ley N° 20.378 a la DTPR antes de materializarse la siguiente transferencia de Subsidio.

En caso de eventualidades y ejecución de programas de operación especiales (POE)²³⁶, estos son liquidados quincenalmente, en conjunto con los pagos normales, de acuerdo con las condiciones convenidas por contrato.

Al igual que en la actividad de Administración de Contratos, esta actividad no cuenta con apoyo sistémico, y se realiza en base a planillas de datos y documentos tipo (para generar la documentación formal de instrucciones de pago y control), que se han ido desarrollando en el tiempo por los encargados.

Actividad 8. Evaluación es realizada por la unidad “Gerencia de Finanzas y Control de Gestión”. Como parte de esta actividad se realizan análisis y se generan estadísticas e indicadores de gestión, fundamentalmente financieros²³⁷, en cuanto a las operaciones de pago y ajustes realizados, la cuadratura de pagos con respecto a los fondos disponibilizados, la validación de cumplimiento de las condiciones contractuales, y el cumplimiento presupuestario, así como evaluaciones de uso de recursos y e indicadores operacionales.

Las evaluaciones de gestión se realizan en base a: a) información obtenida de las inspecciones, fiscalizaciones y otras actividades realizadas en forma diaria, semanal o

²³⁴ Los servicios complementarios corresponden a: a) servicios tecnológicos: SONDA e INDRA; b) administración financiera: AFT, c) Provisión de la Red de carga y emisión del medio de acceso: Metro-OVC; y d) Otros: uso de infraestructura (Estación de Intercambio Modal de La Cisterna, Arriendo de Terminales).

²³⁵ Una vez tomado de razón el Decreto, los recursos de Subsidio se abonan, con instrucción expresa de la DTPR, en la cuenta Bancaria N°6 del Sistema, desde la cual el AFT transfiere los recursos de Subsidio necesarios a la cuenta Bancaria Nro. 2 (única cuenta Bancaria del Sistema para realizar pago a proveedores, que además recibe diariamente los montos recaudados producto del uso de la tarjeta Bipl), y ejecuta los pagos a cada proveedor de servicios según instrucciones expresas del MTT, las cuales se materializan en un Oficio de la Ministra al AFT.

²³⁶ Los POE se activan en oportunidades especiales, por ejemplo, eventos públicos, o situaciones de falla de servicio del metro. En estas oportunidades los Contratos facultan al DTPM para requerir a los operadores un aumento puntual de la flota en circulación y establece tarifas especiales, por pasajero y por Km. realizado.

²³⁷ Como se indica anteriormente, de la información recibida, se aprecia que la generación y registro de datos, información y cálculos de ciertos indicadores de gestión está fundamentalmente orientada a evaluar resultados operacionales y la medición de cumplimientos financieros y presupuestarios.

mensuales por el Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes (Entidad externa al DTPM), generalmente mediante contratistas especializados, b) la información y reportes de supervisión de la operación, obtenida por la Gerencia de Sistemas Inteligentes de Transporte del DTPM²³⁸, y c) los datos de ventas proporcionados por la red de ventas y recaudación²³⁹ administrada por el Metro de Santiago (tarjeta Bip).

a2. Proceso de producción de la Componente 2: “Servicios de Transporte Regulados, No Regulados y Servicios complementarios, en Regiones”

Los componentes 2 y 3 del Programa 06 son ejecutados por la DTPR, siendo éste, su único ámbito de acción. Opera en todas las Regiones del país, incluida la Región Metropolitana con excepción de la Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Tiene definidos los siguientes subcomponentes / productos:

Macro Componente 2: Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones

2.1 Acceso al Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP), en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes

- 2.1.1 Servicio de TPRP, entre las zonas aisladas
- 2.1.2 Servicios de Transporte Público Terrestre Mayor, TPTM, en Zonas Rurales
- 2.1.3 Servicios de Transporte Escolar en localidades con dificultades de acceso a escuelas
- 2.1.4 Servicio de TPRP terrestre mayor, en zonas extremas

2.2 Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones

- 2.2.1 Servicios de Transporte Público Urbano, Regulado a través Condiciones de Operación
- 2.2.2 Servicios de Transporte Público Urbano, Regulado a través de Perímetros de Exclusión
- 2.2.3 Servicios de Transporte Público urbano, No Regulados

Macro Componente 3: Apoyos y servicios especiales para el desarrollo del transporte público.

- 3.1 Asistencia Técnica para Mejoras de Flotas en regiones
- 3.2 Protocolos y Plan de Contingencia para soluciones temporales en caso de catástrofe
- 3.3 Obras menores asociadas a la calidad del servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros
- 3.4 Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material de ferrocarriles²⁴⁰

Todos estos subcomponentes, con excepción de las indicadas como 3.2 “Protocolos y Plan de Contingencia para soluciones temporales en caso de catástrofe” y 3.4 “Gestión del servicio financiero (pago de deuda) para renovación de material de ferrocarriles”, consideran un proceso de producción que tiene una estructura general común, indicada anteriormente, la que considera el mismo tipo de actividades y secuencia de estas. Este proceso general y sus particularidades se describen en lo que sigue de esta sección.

En tanto, los subcomponentes 3.2, y 3.4, no consideran este proceso, aunque implican actividades de ejecución específicas, las cuales se describen más adelante en esta sección.

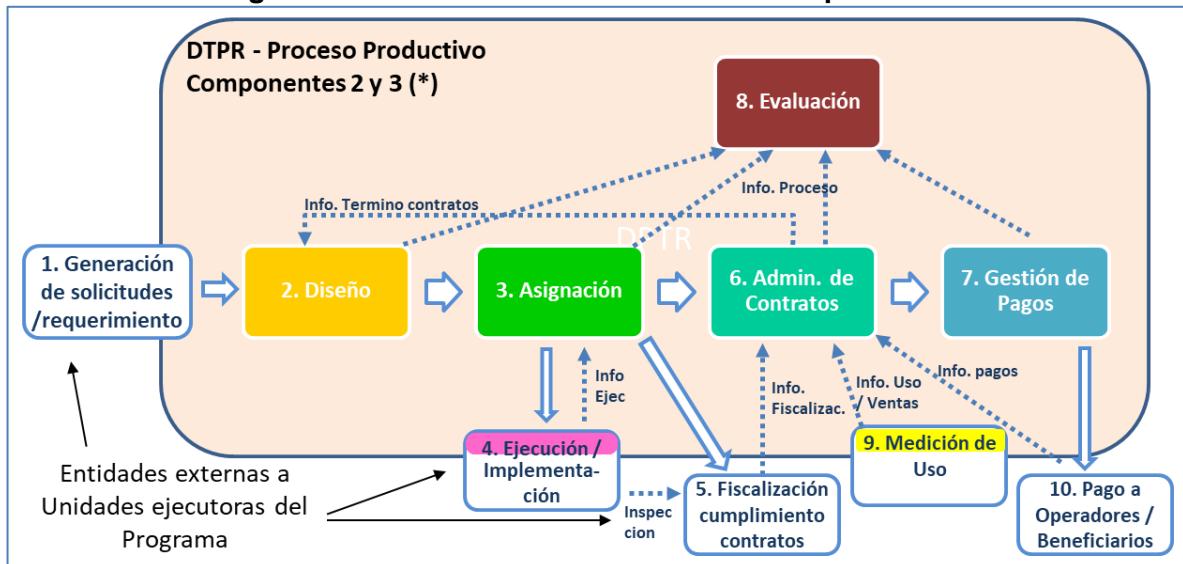
El proceso productivo general de los productos del componente 2 se puede esquematizar como se muestra en la siguiente figura:

²³⁸ La Gerencia de Sistemas Inteligentes de Transporte del DTPM cuenta con una plataforma de monitoreo de la operación de la Red Metropolitana de Movilidad, que recibe automatizadamente la información del estado de los buses mientras operan en la red, así como otros datos complementarios de la operación. Esta información es capturada en terreno por las empresas tecnológicas de apoyo, mediante tecnologías y medios electrónicos (validadores, GPS, comunicaciones, sistemas de monitoreo y otros elementos) y reportada en línea a la plataforma del DTPM, más otros reportes con diversa periodicidad

²³⁹ La red de ventas administrada por el metro abarca la red subterránea de venta y recarga de la Tarjeta BIP en las estaciones Metro, y en superficie, conformada por diversos concesionarios de venta de recarga (farmacias, supermercados, centros Bip, comercios, y otros)

²⁴⁰ Los ferrocarriles asociados a los sistemas de transporte cubiertas por esta componente son: Metro Regional de Valparaíso S.A., Trenes Metropolitanos S.A. y FESUB Concepción S.A.

FiguraNº8: Proceso de Producción del componente 2.



Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPR

Nota (*): Este proceso aplica solo a los subcomponentes 3.1 y 3.3

En la cadena de producción de los subcomponentes (y sus productos), existen actividades que se ejecutan en forma independiente, por cada subcomponente en particular. Las ejecutan grupos especializados dentro de la DTPR. Estas actividades son:

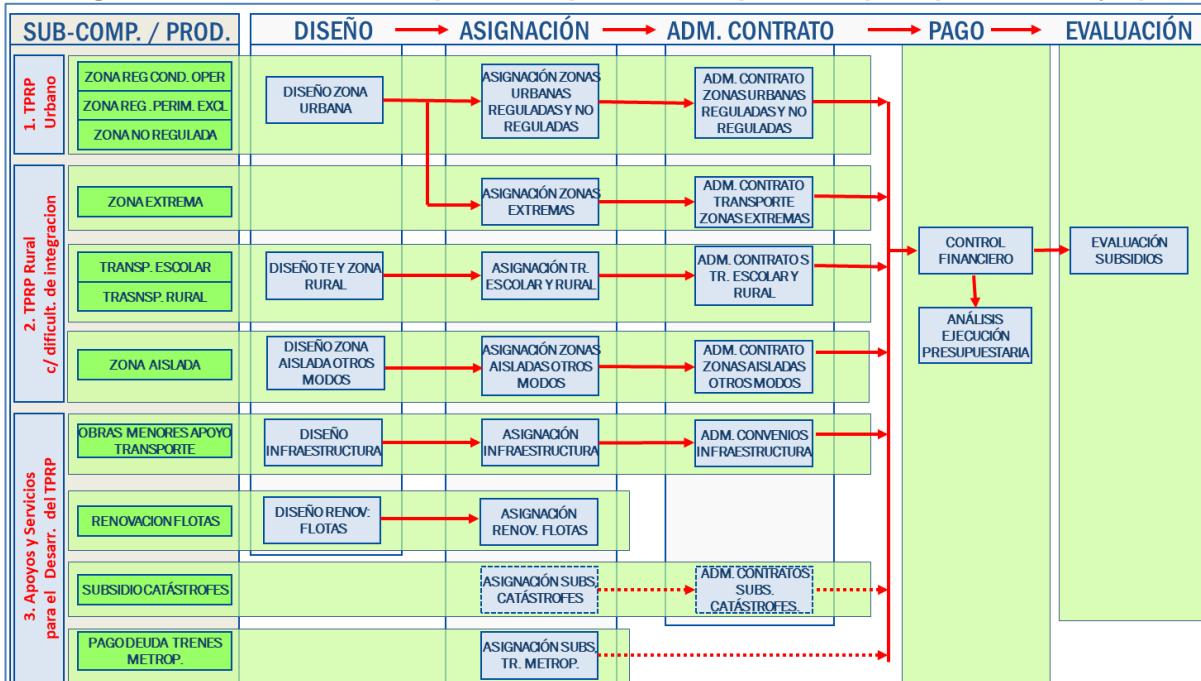
- 2. Diseño
- 3. Asignación
- 4. Ejecución (parcialmente, en los casos el Programa se hace cargo de esta actividad)
- 6. Administración de Contratos
- 9. Medición de uso (parcialmente, en los servicios que cuentan con elementos tecnológicos de monitoreo)

Por otra parte, en el proceso general existen actividades transversales a la producción de todos los subcomponentes, las cuales son realizadas por equipos con funciones especializadas dentro de la DTPR. Estas son:

- 7. Gestión de Pagos
- 8. Evaluación

La siguiente figura muestra la distribución del trabajo de producción en las diferentes actividades del proceso y dentro de estas, las actividades que son específicas de cada subcomponente, agrupadas en función de las unidades organizacionales que se hacen cargo de ellas.

Figura N°9: Actividades específicas por Subcomponente (Componentes 2 y 3)



[Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPR.]

Como se aprecia en el diagrama anterior, la producción de los diferentes subcomponentes o productos del componente 2, es el resultado de un trabajo coordinado entre equipos especializados por características de producto/condiciones particulares de servicio (indicado como rectángulos verdes horizontales), y otros equipos especializados por función, estos últimos transversales a todos los componentes (indicados mediante los rectángulos verdes verticales).

Esta distribución de responsabilidades y de gestión de cada subcomponente específica, se realiza por conjuntos de subcomponentes que tienen características comunes:

- Zonas Urbanas reguladas y no reguladas: cuentan con el mismo tipo de población objetivo, misma forma de aplicación del subsidio, y mismo tipo de modo de transporte (terrestre). Por este motivo estos subcomponentes son administrados por la misma unidad (Desarrollo de Transporte Urbano)
- Zonas Extremas: aplican solo a zonas urbanas, por lo que el diseño y la aplicación del subsidio son comunes a los mismos territorios de zonas urbanas. Por este motivo este subcomponente también está adscrita a la unidad de Desarrollo Transporte Urbano.
- Transporte Rural y Transporte Escolar: aun cuando tanto la población objetivo y la forma de aplicación de subsidio son diferentes, se aplican en el mismo tipo de área de cobertura (rural), y mediante el mismo modo de transporte (terrestre). En consecuencia, estos subcomponentes son gestionados por una misma unidad (Transporte Rural)
- El transporte en Zonas Aisladas, aun cuando tiene en similitudes con el Transporte Rural, la necesidad de diversos tipos de modos de transporte (terrestre, ferroviario, marítimo, aéreo o fluvial o combinaciones de estos), que requieren gran especificidad de competencias, justifican que su gestión esté a cargo de una unidad especializada (Transporte en Otros Modos).
- Las Obras Menores de Apoyo al Transporte: requieren competencias técnicas fuera del ámbito de Ingeniería de Transporte (arquitectura, obras civiles, diseño, y de gestión y/o supervisión de proyectos civiles), por lo que su gestión esté a cargo de una unidad especializada, la unidad de Gestión de Infraestructura²⁴¹.
- La asistencia para Renovación de Flotas implica una forma particular de producción y aplicación del subsidio²⁴², por lo que su gestión esté a cargo de una unidad especializada, la unidad de Renovación de Flota.

Proceso productivo de los subcomponentes 3.2 y 3.4

El proceso productivo de los Subcomponentes 3.2 y 3.4 presenta características particulares, al margen del proceso productivo general:

²⁴¹ La unidad de Infraestructura, en algunos casos se hace cargo de la ejecución de obras menores, con diversos niveles de participación en los mismos.

²⁴² La renovación de Flotas opera solo a nivel de diseño y de especificación técnica, y su ejecución se transfiere a otras entidades.

- La aplicación Subsidio en caso de catástrofe implica, como proceso productivo, la coordinación de las unidades anteriores, en forma adecuada a la circunstancia específica que se esté presentando. Por ello, este subcomponente no es responsabilidad ni es administrada por ninguna unidad en particular.
- El pago de la deuda de los Metros Regionales es una actividad administrativa que se inserta dentro de los procesos generales de administración de la DTPR, a cargo de la Unidad de Finanzas

En este esquema, cada subcomponente/producto cuenta siempre con un responsable global al interior de las unidades (equipo responsable), los cuales se preocupan de gestionar las actividades de producción de la subcomponente o producto, desde la etapa de análisis de requerimientos y diseño hasta el término de su ejecución y pagos, y que responden por el resultado de cada subcomponente²⁴³.

Detalle y particularidades del proceso productivo de los componentes 2 y 3:

En lo general, las actividades del proceso de producción de los diferentes subcomponentes, corresponden a lo descrito anteriormente al inicio del punto A de este Anexo, y no se transcriben nuevamente aquí (salvo como referencia, en algunos casos).

No obstante, existen particularidades y condiciones que son específicas para algunos subcomponentes/productos, las cuales se describen a continuación.

Actividad 1. Generación de Solicitudes o Requerimientos.

En el caso de necesidades de transporte o apoyos, la forma como éstas son levantadas (o planteadas), es variada y además depende de cada tipo de subcomponente/producto. En algunos casos, como las necesidades de Servicios de Transporte Rural, Zonas Aisladas, Transporte escolar, y Obras menores de Infraestructura, corresponden a levantamiento de peticiones, necesidades locales o requerimientos planteados por actores territoriales (Municipalidades, Organizaciones Sociales, vecinos, u otras), autoridades (CORE, Gobierno Regional, Intendencias, Seremis, en otros casos, como en los servicios Urbanos o de Zonas Extremas, también evaluaciones técnicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones u otras entidades sectoriales (SUBDERE, Dirección de Vialidad (MOP), Serviu²⁴⁴, u otras).

Por otra parte, en determinadas áreas del territorio, se tiene el mandato legal de realizar intervenciones compensatorias en los servicios de transporte Regulados y no Regulados²⁴⁵. Por lo tanto, la generación de la necesidad queda establecida por ley y no proviene de actores u otras fuentes en el territorio. También el pago de la deuda de los trenes regionales ello queda establecido como un mandato de la Ley 20.378. Y en el caso de las Obras menores de Infraestructura, se cuenta con el mandato de adaptar a la normativa vigente y garantizar el mantenimiento y conservación de la infraestructura existente.

En el caso del Programa de Renovación de Flotas, la necesidad proviene de políticas de obsolescencia del parque vehicular de transporte público a nivel nacional, establecido por el MTT mediante una reglamentación²⁴⁶ que determina las condiciones técnicas de obsolescencia admisibles para vehículos de transporte público²⁴⁷, así como montos máximos de subsidio a aplicar. Para aquellas regiones que determinen llevar a cabo la convocatoria anual²⁴⁸, la unidad a cargo (Renovación de Flota) determina las cantidades de

²⁴³ El detalle y composición de cada equipo de trabajo dentro de la DTPR se describe en el punto B de este Anexo.

²⁴⁴ En el caso de la Dirección de Vialidad y Serviu, éstas operan como generadores de necesidades de Obras menores de Infraestructura para el Transporte Público.

²⁴⁵ Ley N° 18.696, Inciso segundo, y artículo 42 del DS 212/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que regulan los "Perímetros de exclusión"; Artículo 1° bis del DS 212/1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que regula las "Condiciones de Operación",

²⁴⁶ La reglamentación del "Programa de Renovación de Flotas", se encuentra decreto supremo 44-2011, que establece los requisitos y exigencias técnicas para acceder al Subsidio, así como los montos y fórmula de actualización de dichos montos. Cada año el MTT emite una resolución exenta con los montos de subsidio actualizados.

²⁴⁷ Los vehículos que pueden acceder a Renovación de Flotas son buses, minibuses, y taxis colectivos, inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público.

²⁴⁸ La decisión de aplicar o no el subsidio en cada Región es tomada por el correspondiente gobierno Regional, quien además decide el monto de presupuesto a utilizar en cada convocatoria específica. El Programa propone previamente un presupuesto estimado, en base a la estimación de potenciales beneficiarios que cumplan los requisitos.

potenciales adjudicados por Región (en función de esta reglamentación²⁴⁹ y del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público), y apoya al Gobierno Regional en los diferentes pasos de la Convocatoria.

Actividad 2. Diseño.

El diseño, es realizado por dos áreas especializadas dentro de la DTPR, las unidades “Desarrollo de Transporte Urbano” y “Desarrollo de Servicios de Conectividad” (Rurales y otros modos)²⁵⁰. Cada una de estas unidades y sus subunidades²⁵¹ tienen responsabilidades de ejecución de los subcomponentes específicas del Programa, según se describe anteriormente.

En consecuencia, en la actividad de diseño interviene un equipo que administra más de un tipo de producto. Ello, por una parte, con el objetivo de hacer más eficiente el trabajo, pero también permite establecer metodologías y estándares de trabajo que son aplicados en forma uniforme para problemáticas similares.

Esta etapa considera dos subetapas principales:

- a) En primer lugar, se evalúa su pertinencia, tanto por condiciones de cumplimiento legal (pertenencia a áreas y condiciones definidas por ley o normativa vigente), características técnicas del servicio o beneficio solicitado, características de la población beneficiaria, listas de espera²⁵², prioridades u otras condicionantes, así como estudios u otros antecedentes a disposición de las Áreas de Desarrollo, o de las unidades a cargo de cada línea de producto²⁵³. Asimismo, se verifica la existencia de presupuesto, tanto para el tipo de instrumento a utilizar (tipo de subsidio) y dentro de la localidad (o región) específica en que se aplicará.

Adicionalmente, en el caso de contratos en curso, antes del término de su vigencia, se evalúa la pertinencia de continuidad del contrato, o eventualmente redefinición o rediseño del servicio, en base a la información del desempeño e historia de los contratistas y de los servicios en cuestión.

En los diferentes tipos de productos se cuenta con procedimientos y herramientas estandarizadas²⁵⁴ para la finalidad de evaluar y decidir la pertinencia de iniciativas a impulsar.

Como resultado se genera una cartera de iniciativas a atender, priorizada, por tipo de producto y por Región. Los criterios de priorización difieren en cada caso, sin embargo se mantienen criterios generales de asignación y priorización, en base a las políticas públicas definidas, estrategias y prioridades gubernamentales (por ejemplo: foco en tecnologías limpias, favorecimiento de regiones extremas, vulnerabilidad, u otras), sumado a criterios específicos por de cada línea de producto (por ejemplo, listas de requerimientos pendientes) o por definiciones presupuestarias, particularmente en aquellos productos que cuentan con financiamiento del Fondo de Apoyo Regional. En esta subetapa, además se determinan los montos de los recursos a asignar.

- b) Una vez que se ha determinado las posibles iniciativas a atender, se desarrolla el trabajo de especificación y definición de todos los aspectos que caracterizan el producto en cuestión (Servicio de transporte u otro tipo de apoyo), tanto en los aspectos técnicos que sean pertinentes en cada caso (características de los vehículos, la ruta, condiciones de calidad y servicio, prestaciones, funcionalidad u otras), financieros (tarifa, subsidio, presupuesto disponible), y formales, dependientes de la modalidad de implementación (licitación/concurso, negociación, convenio con otras entidades públicas), estableciendo requisitos de postulantes, condiciones administrativas a cumplir, antecedentes a

²⁴⁹ El universo de potenciales beneficiarios queda definido en el Reglamento, que impone condiciones a cumplir por los postulantes La cantidad de adjudicados se determina de acuerdo a los postulantes que cumplen con los requisitos y, en caso de que los recursos sean insuficientes, se aplican los criterios de priorización establecidos en las bases de convocatoria.

²⁵⁰ Para efectos de simplicidad en la descripción, en lo que sigue, las unidades y sub unidades de Desarrollo se mencionan sin identificar su especificidad, entendiendo que cumplen una misma función y aplican formas de trabajo uniformes.

²⁵¹ El detalle de las unidades se describe en el punto B de este Anexo.

²⁵² En el caso de Renovación de Flotas se manejan listas de postulantes no adjudicados en años anteriores, Y en el caso de Obras Menores de Infraestructura, se mantiene una lista de iniciativas en diversos estados de evaluación, el cual puede provenir de años anteriores, dado que los plazos de evaluación y aprobación de este tipo de iniciativas pueden superar un ejercicio anual o por la falta de disponibilidad de recursos y personal.

²⁵³ El Área de Desarrollo de la DTPR cuenta con presupuesto proveniente del Subtítulo 22, para solicitar estudios externos.

²⁵⁴ Se cuenta con fichas técnicas de especificación/requerimiento de necesidades, procedimientos de cálculo de costos y tarifas, informes de evaluación estandarizados y otros instrumentos y herramientas estandarizados de evaluación estandarizados.

solicitar, plazos, etc.

Finalmente, el resultado de esta etapa es la documentación técnica y administrativa que especifica el diseño del servicio o apoyo a generar, re-licitar o modificar, y con ello se procede a ejecutar la siguiente etapa, de asignación a los receptores de fondos de subsidio.

Actividad 3. Asignación.

La actividad de asignación, esto es, la selección y definición de los postulantes a ser adjudicados²⁵⁵, más la ejecución de las acciones requeridas para activar la implementación de los servicios o resultados de cada subcomponente, se realiza en diferente forma, dependiendo del subcomponente/producto que se trate.

Es realizada por los mismos equipos responsables de cada subcomponente previamente han ejecutado la etapa de Diseño, llegando su responsabilidad hasta la firma de los correspondientes contratos o convenios. La única excepción es en el caso del Programa de Renovación de Flotas, donde la responsabilidad del equipo de desarrollo llega hasta la notificación al Gobierno Regional de la lista de Adjudicados pero la firma de Convenios y ejecución es de responsabilidad del Gobierno Regional.

Dependiendo del tipo de producto, se ejecutan diferentes procedimientos de convocatoria y selección de los eventuales postulantes, tanto por la modalidad de aplicación del instrumento como por la modalidad de entrega o contratación del servicio o resultado en cuestión.

En el caso de Servicios de Transp. Público de Pasajeros, se consideran varios mecanismos:

- Licitación, se desarrollan las Bases y se ejecuta el proceso de Licitación desde el llamado, evaluación de ofertas, hasta la adjudicación.
- Negociación, se desarrolla una metodología y pasos de identificación y negociación con los operadores dentro de alcances y condicionantes definidos por el diseño del producto en cuestión.
- Postulación a subsidio, en cuyo caso, estas se abren durante los plazos predeterminados en el diseño, y luego se siguen los pasos correspondientes de presentación de antecedentes, evaluación y finalmente asignación.

El siguiente cuadro muestra las diferentes formas de entrega/contratación asociadas a cada uno de los subcomponentes.

Cuadro Nº39: Modalidades de entrega/contrato por Producto de Subcomponente 2

| it | Subcomponente | Modalidad de contratación/entrega |
|----|--|--|
| 1 | Servicios de Transporte Público para Zonas Aisladas | Licitación Pública / trato directo y posterior Contrato (1) |
| 2 | Servicios de Transporte Público para Zonas Extremas | Licitación Pública / trato directo y posterior Contrato (1) |
| 3 | Servicios de Transporte Público Rural | Licitación Pública / trato directo y posterior Contrato (1) |
| 4 | Servicios de Transporte Escolar | Licitación Pública / trato directo y posterior Contrato (1) |
| 5 | Servicios de transporte Regulado a través condiciones de operación | Se adoptan condiciones de servicio preexistentes y se regula tarifa y frecuencia. No hay licitación ni negociación. |
| 6 | Servicios de transporte Regulado a través de Perímetros de Exclusión | Se desarrolla metodología de negociación con operadores actuales para establecer nuevas condiciones de servicio y tarifas. Trato directo y posterior contrato. Al término contrato, se opera en las misma forma que "Condiciones de operación", hasta nuevo acuerdo de Perim. Exclusión, o eventual Licitación |
| 7 | Servicios de transporte No Regulado | Se abren postulaciones (vía web MTT-DTPR) para postular a subsidio. Postulantes debe estar inscritos en la zona que se está requiriendo. |
| 8 | Infraestructura de apoyo a servicios de Transporte | Se entregan las especificaciones técnicas (ingeniería y diseño) y se transfieren fondos a gobiernos locales (Regionales o Municipalidades) para que estos ejecuten la obra o mandaten a otras entidades su ejecución. |
| 9 | Programa de renovación de flotas | Se asigna a operadores de transporte inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público. Pueden pertenecer o no a los beneficiarios de otros subsidios de transporte (con excepción indicada). La ejecución la realizan los Gobiernos Regionales |
| 10 | Subsidio por catástrofe | Se postula a subsidio en cumplimiento de condiciones específicas determinadas por la situación particular a cubrir. |

Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPR

Nota (1): La modalidad usual de contratación es licitación. Opcionalmente se realiza un trato directo, que es evaluado y revisado legalmente caso a caso. Siempre se firma un contrato.

²⁵⁵ Dada la naturaleza de los productos del Programa, en la mayoría de sus componentes se subsidia la oferta, y en consecuencia el proceso productivo adjudica fondos de subsidio a las empresas o personas proveedoras de servicios de Transporte Público, y no a los beneficiarios últimos del Programa (los pasajeros, que son parte de la población objetivo). La única excepción a esto es en el componente 2.1.1, Transporte para Zonas Aisladas – Otros modos. Ello es descrito en el Capítulo I-1 de este Informe.

Todos los procesos de Licitación de servicios de Transporte Público, en sus diferentes modalidades, cuentan con formatos estandarizados de Bases de Licitación, que establecen con claridad tanto los aspectos administrativos como técnicos (específicos de cada modalidad), así como los criterios de selección y adjudicación. En su realización se cuenta con procedimientos bien establecidos y normados internamente, mediante guías y pautas adecuadas. También cuenta con el apoyo del sistema SIGIS²⁵⁶, que permite registrar y llevar el control de estado de las Licitaciones de Sistema de Transporte.

En el caso de la Renovación de Flotas, el proceso de selección y adjudicación de postulantes implica un proceso en dos etapas que involucra tanto a la unidad de Renovación de Flotas como a los Gobiernos Regionales²⁵⁷:

- i) una primera etapa de convocatoria en la cual se preseleccionan postulantes que cumplen las condiciones técnicas y administrativas establecidas en las Bases²⁵⁸(que son evaluadas por la unidad de Renovación de Flotas con apoyo de los encargados Regionales),
- ii) una segunda etapa en la cual, los preseleccionados que deciden postular, en definitiva, demuestran cumplir con las condiciones finales de asignación del subsidio²⁵⁹

Actividad 4. Ejecución o implementación

En los casos en que el resultado del subcomponente es la implementación y operación de un Servicio de Transporte Público de Pasajeros²⁶⁰, la implementación de éste es realizada por los operadores o prestadores de servicios individuales, no obstante, esta es controlada en cuanto al cumplimiento técnico requerido, por unidad especializada a cargo de cada subcomponente a nivel central en la DTPR (las unidades de Desarrollo), y en algunos casos, con apoyo de los encargados en regiones de la DTPR.

En el caso de Obras de Infraestructura, generalmente la ejecución es realizada por otras entidades como Municipalidades, Dirección de Vialidad (MOP), Serviu, quienes a su vez contratan a las empresas privadas que realizan los trabajos. En tales casos, estas entidades se hacen cargo de la implementación de las obras²⁶¹. Dichos ejecutores, a su vez, reportan los avances y resultados a la unidad de Infraestructura. No obstante, en ciertos casos²⁶², la unidad de Infraestructura interviene en aspectos de apoyo a la contratación de empresas y/o supervisión de obras, hasta su entrega.

Se debe hacer notar que la unidad de Infraestructura opera desde hace menos de un año al interior de la DTPR²⁶³, por lo que todos los procedimientos y formas de trabajo se encuentran en revisión y ajuste²⁶⁴. No obstante, los procedimientos y metodología de trabajo son la continuación de lo que se realizaba anteriormente, pues el equipo de infraestructura es básicamente el mismo que antes operaba en PYD de la Subsecretaría de Transportes.

En el caso del Programa de Renovación de Flota, no existe formalmente ejecución o implementación de la subcomponente, pues aquí, la responsabilidad del Programa es estimar la cantidad de posibles beneficiarios y monto posible de subsidio, definir los criterios

²⁵⁶ El sistema SIGIS es una aplicación de Software desarrollada en forma ad-hoc por la unidad de Informática de la DTPR, la cual ha consolidado la información y bases de datos de Licitaciones y Contratos de las diferentes modalidades de Servicios de Transporte administrados por la DTPR. A la fecha de esta evaluación, se cuenta con datos consolidados solo a partir de enero de 2019. Actualmente la DTPR trabaja en desarrollar módulos de reportes y ampliar la cobertura de Licitaciones y Contratos (los contratos de infraestructura no están presentes).

²⁵⁷ En la etapa de convocatoria los Gobiernos Regionales realizan las acciones de aprobación formal del llamado, mediante Resolución Exenta, otros actos administrativos y notificaciones a los pre-seleccionados. En la 2da etapa los Gobiernos regionales se encargan de establecer los contratos y realizar el pago de los subsidios.

²⁵⁸ Los requisitos corresponden a límites de antigüedad del vehículo saliente, y condiciones que debe cumplir del vehículo entrante (reemplazo del saliente), que deben ser presentadas en la 1ra etapa.

²⁵⁹ La asignación del subsidio de Renovación de Flota implica, por parte del adjudicado, el cumplimiento de: a) compra del vehículo nuevo comprometido, b) inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Transporte, y c) la evidencia de eliminación del vehículo antiguo.

²⁶⁰ Todos los subcomponentes, con excepción de las obras de infraestructura y el programa de renovación de flotas.

²⁶¹ Las entidades externas, en algunos casos se hacen cargo de la ejecución de obras en forma completa, desde la preparación de las bases, selección de contratistas, la supervisión técnica de obra en terreno (ITO), hasta su completa ejecución con el acompañamiento y seguimiento técnico de la unidad de infraestructura de DTPR, y en otros casos, se hace cargo solo de la supervisión de las obras, y es la Unidad de Infraestructura de la DTPR quien realiza los pasos previos (bases, adjudicación).

²⁶² La unidad de Infraestructura se hace cargo de la supervisión de obras en casos en que las capacidades de la entidad responsable en el territorio (Municipio, u otra entidad), no cuenta con los recursos humanos o capacidades técnicas para supervisar adecuadamente las obras.

²⁶³ Los antecedentes de la incorporación de la Unidad de Infraestructura a la DTPR se detallan en el Punto B de este Anexo.

²⁶⁴ A la fecha de este informe, se encuentra en fase de desarrollo un manual de procedimientos para la implementación de Obras Menores de apoyo al Transporte: "Metodología para la generación de la cartera de proyectos de inversión (recursos ley 20.378)"

técnicos de selección de vehículos nuevos, elaborar las bases de postulación, administrar el proceso de selección de postulantes a ser adjudicados, y una vez realizado, entregar dichos resultados a cada uno de los Gobiernos Regionales, que son quienes en definitiva deciden la realización del proceso y en caso de ejecutarse, realizan entrega de los subsidios correspondientes²⁶⁵.

Actividad 5. Fiscalización del cumplimiento de Contratos

En todos los casos de Servicios de Transporte, resultantes de los subcomponentes, la fiscalización de cumplimiento de las condiciones técnicas del contrato (tarifa, frecuencia, horarios, capacidad, y otras condiciones de servicio), se realiza fundamentalmente en base a los reportes de fiscalización que entrega una unidad externa a la DTPR, El Programa de Fiscalización de Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para ello, El Programa de Fiscalización, despliega sus capacidades y recursos en Regiones²⁶⁶ para realizar la fiscalización correspondiente (inspecciones, validaciones, muestreos, revisión y otras actividades), de acuerdo con las pautas y directrices que establezcan las unidades de la DTPR a cargo de dichos Contratos.

En el caso de la ejecución de Obras de Infraestructura, la inspección de Obras es realizada por las entidades a quienes la DTPR manda la ejecución de Obras (Municipio, Dirección de Vialidad, Serviu, Gobierno Regional), quienes informan a la unidad de Infraestructura. Además, la Unidad de Infraestructura cuenta con los encargados en regiones que también realizan algún grado de supervisión e inspección.

Los resultados de la inspección y/o fiscalización son reportados regularmente, en forma mensual u otras que se establezca en cada contrato, a distinto nivel dentro de la DTPR²⁶⁷. Particularmente, el cumplimiento de contrato es reportado a la Unidad de Gestión de Contratos para efectos de control de cumplimiento y administración de los contratos. Adicionalmente se reportan los resultados de fiscalización a las SEREMIS, fundamentalmente para efectos de facilitar el inicio de los procesos sancionatorios cuando hay incumplimiento de Contrato (descrito a continuación).

Actividad 6. Administración de Contratos

La administración de contratos lo realiza la Unidad de Gestión de Contratos de la DTPR, teniendo a su cargo la supervisión de todos los contratos pactados con los prestadores de servicios de la DTPR por la aplicación de los diferentes subsidios resultantes de los subcomponentes. Esta unidad cuenta con equipos especializados por tipos de contratos (contratos de Área urbana, de Área Rural, de otros modos de transporte, y de Renovación de Flota).

Para la supervisión del cumplimiento de los aspectos técnicos relevantes que inciden en los pagos y eventuales sanciones, cuenta con el apoyo de las unidades técnicas de los diferentes subcomponentes, de la Unidad Legal de la DTPR, así como los reportes de fiscalización realizados por el Programa Nacional de Fiscalización del MTT.

Como resultado, en esta actividad se hace la evaluación del estado de cumplimiento cada contrato, mensualmente o con la periodicidad que establezca el contrato. Dicho estado se actualiza en el sistema de Gestión SIGIS. Adicionalmente, en base a las mediciones o antecedentes del servicio ejecutado, mensualmente se realiza el cálculo del monto del pago que corresponda, de acuerdo con lo establecido en cada contrato y se da paso a la gestión de pago y en caso de incumplimiento, al proceso sancionatorio²⁶⁸

La administración de Contratos cuenta con apoyo sistémico, el sistema SIGIS, que permite registrar la totalidad de los contratos de Servicios de Transporte, ingresar sus parámetros

²⁶⁵ El programa de Renovación de Flota se financia con cargo al Fondo de Apoyo Regional, de responsabilidad de los Gobiernos Regionales, y fuera del alcance del Programa 06. Por lo tanto, la correspondiente gestión de adjudicación, contrato y posterior supervisión de los resultados son de responsabilidad de dichas entidades regionales.

²⁶⁶ La fiscalización de los servicios de transporte se realiza en todo el territorio nacional, y para todos los modos de transporte cubiertos en los subcomponentes, y de ello se encarga la de Fiscalización del MTT.

²⁶⁷ Los resultados de fiscalización son reportados a la Jefatura de la DTPR, Jefatura del área de Contratos DTPR, Jefatura de Control de Gestión de la DTPR, y a las diferentes unidades responsables de cada tipo de Contrato.

²⁶⁸ El Proceso sancionatorio se describe al inicio de este anexo, en la descripción del proceso genérico del Programa.

fundamentales²⁶⁹ y hacer seguimiento de los estados y progreso de los contratos. También permite realizar reportes estandarizados.

Actividad 7. Gestión de Pagos

La gestión de los pagos es realizada por la unidad de Control Financiero de la DTPR, en base a los resultados y análisis de cumplimiento realizada en la actividad previa de Administración de Contratos.

Esta actividad considera todos los actos administrativos requeridos²⁷⁰ para provisionar los fondos, realizar los movimientos y trasferencias de fondos y ejecutar o dar instrucciones de pago, cuando estos son realizados por otras entidades externas a la DTPR

En el caso del Programa de Renovación de Flotas, los pagos son realizados directamente por los Gobiernos Regionales, y la DTPR no tiene injerencia en su ejecución.

En el caso de los pagos de Obras Menores de Apoyo a Transporte, aunque las obras son mandatadas a entidades externas, los pagos son realizados por el programa, que se encarga de realizar las acciones administrativas correspondientes.

Finalmente, en esta actividad se realizan los análisis y validaciones de la ejecución presupuestaria, y reportes financieros asociados, lo cual se va registrando simultáneamente con la ejecución de los pagos de cada contrato, y en coordinación con la División de Administración y Finanzas de la Subsecretaría de Transportes.

La gestión de pagos se apoya en el soporte del sistema SIGIS para los antecedentes de la mayoría de los tipos de Contrato, particularmente los de Servicios de Transporte. Para el control de los pagos se cuenta con una aplicación ad-hoc desarrollada en MS-Access que permite ir registrando los pagos y generando los cálculos y reportes de gasto y cumplimiento presupuestario correspondientes. La generación de la documentación formal de instrucciones y registro de pagos es realizada manualmente por los encargados del área de pagos.

Actividad 8. Evaluación

Esta actividad corresponde a las funciones de seguimiento del Programa en su Componente 2. Son realizadas en cuanto a los aspectos técnicos, por las unidades encargadas de cada uno de los productos del programa, y en cuanto al seguimiento financiero general, por la unidad de Control de Gestión de la DTPR.

En ella se realizan, por una parte, la supervisión del cumplimiento técnico y administrativo de los contratos (en forma específica para cada producto), a partir de la cual se adoptan decisiones en cuanto a continuidad de los contratos, aplicación de sanciones u otros aspectos de control u apoyo a los operadores.

Por otra parte, se generan estadísticas e indicadores de gestión, fundamentalmente financieros²⁷¹, relativos a la operación de las diferentes unidades ejecutoras del Programa, y de la División en general. Los reportes financieros asociados a la ejecución del Componente 2 se entregan mensualmente a la Dirección del DTPR, con finalidad operativa, o cuando se debe entregar algún reporte o presentación a otras entidades. No existe un cuadro de mando general de la gestión del proceso productivo del Componente 2.

Actividad 9. Medición de Uso

Esta actividad corresponde a la supervisión de la operación de las redes de transporte urbanas en regiones, en los casos que ello es factible por la incorporación de tecnología específica a bordo de los buses. Particularmente a la fecha de este informe, ello solo es factible en los tres Perímetros de Exclusión existentes²⁷². La expectativa es que en la

²⁶⁹ En el sistema SIGIS se registran los diversos datos que caracterizan los contratos, tales como área y tipo de subsidio, datos de licitación, identificación de los contratistas, identificación de los servicios contratados, estados de pago, etc.

²⁷⁰ Los pagos se formalizan mediante Resoluciones Exentas de la DTPR, y en algunos casos, cuando el pago se ha delegado en entidades externas, se oficia a dicha entidad para que ejecute el pago. En el caso del resultado del proceso Sancionatorio se genera una Resolución Afecta.

²⁷¹ De la información recibida por el Panel, se aprecia que la generación y registro de datos, información y cálculos de ciertos indicadores de gestión está fundamentalmente orientada a evaluar resultados operacionales y la medición de cumplimientos financieros y presupuestarios. Estos se describen con mayor detalle en el punto D de este Anexo.

²⁷² Actualmente, se encuentran en operación los Perímetros de Exclusión de Villarrica (inicio 2016), Castro (2018), y Quinteros-Puchuncaví (2019).

medida que se vayan implementando nuevos Perímetros de Exclusión, estos irán siendo integrados a dicha plataforma²⁷³.

Para ello la DTPR cuenta con capacidades de monitoreo de la operación en dichas redes de transporte mediante la plataforma tecnológica operada por la unidad de Tecnologías de Apoyo a la Explotación. Esta plataforma cumple funciones similares que la plataforma de monitoreo de la Red del DTPM, pero en una escala menor. Permite recibir automatizadamente la información de posición y estado de los buses mientras operan en los Perímetros de Exclusión²⁷⁴. Esta información es capturada en terreno mediante medios electrónicos (validadores, GPS, comunicaciones, sistemas de monitoreo y otros elementos) y reportada en línea por empresas tecnológicas locales, contratistas del MTT en las ciudades donde están implementados los Perímetros de Exclusión.

Juicio evaluativo relativo al Proceso de Producción del Programa 06

Se aprecia en los dos componentes principales del Programa una definición clara de actividades y responsabilidades, a cargo de equipos de personas que realizan dichas tareas en forma dedicada y especializada en cada uno de los tipos de producto generado, con responsabilidades y objetivos claros en cada caso. Dentro de la DTPR, en algunos casos un mismo equipo se encarga de administrar más de un tipo de producto (subcomponente), pero ello resulta coherente pues se trata de productos que comparten condiciones similares (ya sea de tipo de servicio, modo o especificidad técnica). No obstante, estas actividades y el proceso general no cuentan con una definición formal y documentada que los institucionalice, preserve y mantenga en el tiempo.

También se aprecia la existencia de procedimientos, pautas y herramientas de apoyo a las actividades (fichas, artefactos, documentos tipo, etc.), establecidos y aplicados en forma regular y uniforme dentro de cada producto, lo que garantiza criterios de ejecución uniformes en el tiempo. No obstante, se debe hacer notar que dichas metodologías y elementos son propios de cada equipo o área específica, respondiendo a la iniciativa y dedicación de los profesionales a cargo, pero no necesariamente cumplen con una estandarización o directivas de nivel general (de la DTPR o DTPM), que permita preservar y mantener a futuro las metodologías.

Con relación a apoyos tecnológicos, se aprecia gran disparidad entre la ejecución de la Componente 1 respecto del componente 2. Mientras las actividades realizadas en la primera se ejecutan fundamentalmente en forma manual y sólo con apoyo de planillas de cálculo y herramientas de ofimática, en la ejecución del componente 2 existe el apoyo de sistemas de información que permiten uniformar el ingreso y la calidad de los datos, preservar los datos y eficientar el trabajo. No obstante, se debe indicar que dichos sistemas están aún en fase preliminar de desarrollo, con funcionalidades aún acotadas y limitadas, y manejando historia de datos muy reciente (solo el año 2019), pero se aprecia como positiva la intención de continuar ampliando el sistema.

B. Estructura organizacional y mecanismos de coordinación al interior de la institución responsable y con otras instituciones.

b1. Estructura Organizacional

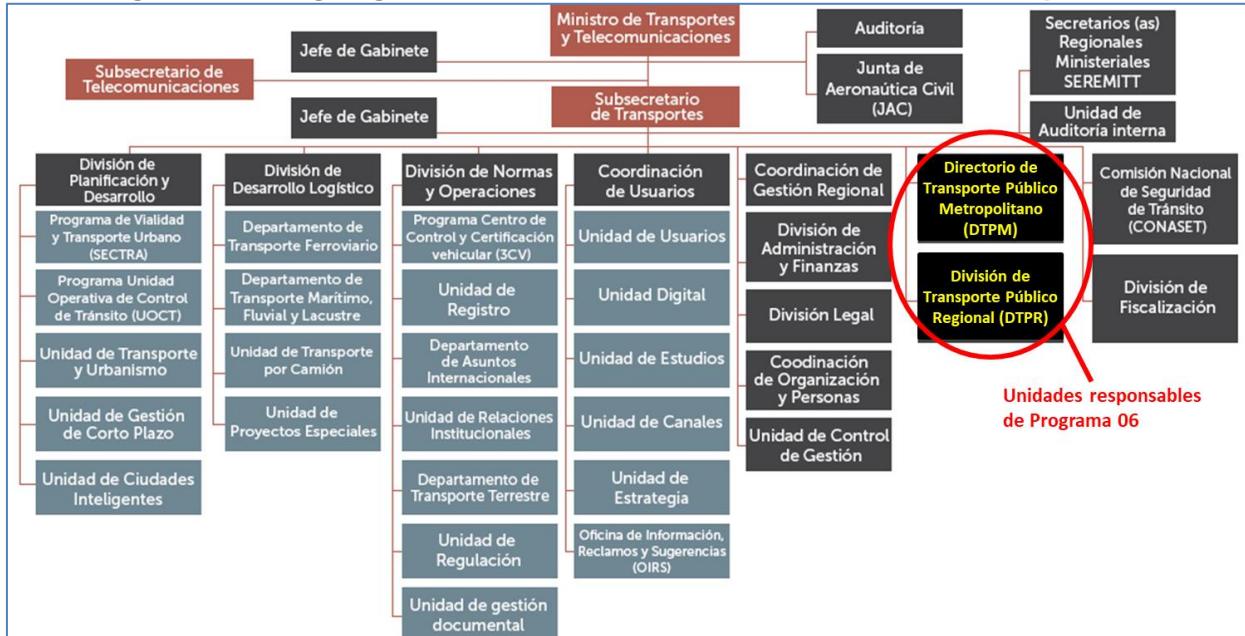
El Programa 06 es gestionado por dos unidades de la Subsecretaría de Transportes: La Dirección de Transporte Público Metropolitano (**DTPM**), y la División de Transporte Público Regional (**DTPR**).

Estas unidades se insertan dentro de la Subsecretaría de Transportes como muestra la siguiente figura:

²⁷³ A la fecha de este informe se encuentran en diferentes etapas de preparación y aprobación, otros 8 posibles Perímetros de Exclusión: Calama, Gran Valparaíso, Quellón, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Linares, Valdivia, Gran Valparaíso – Trolebuses, y otros 20 Perímetros en etapas de evaluación preliminares. Información de seguimiento del proceso de Perímetros de Exclusión, interno de la DTPR.

²⁷⁴ Dada la información disponible por el Panel, las mediciones indicadas permitirían medir el cumplimiento de la capacidad contratada, (aunque no está sistematizada), pero no medir cantidad de pasajeros transportada.

FiguraNº10: Organigrama de alto nivel de la Subsecretaría de Transportes



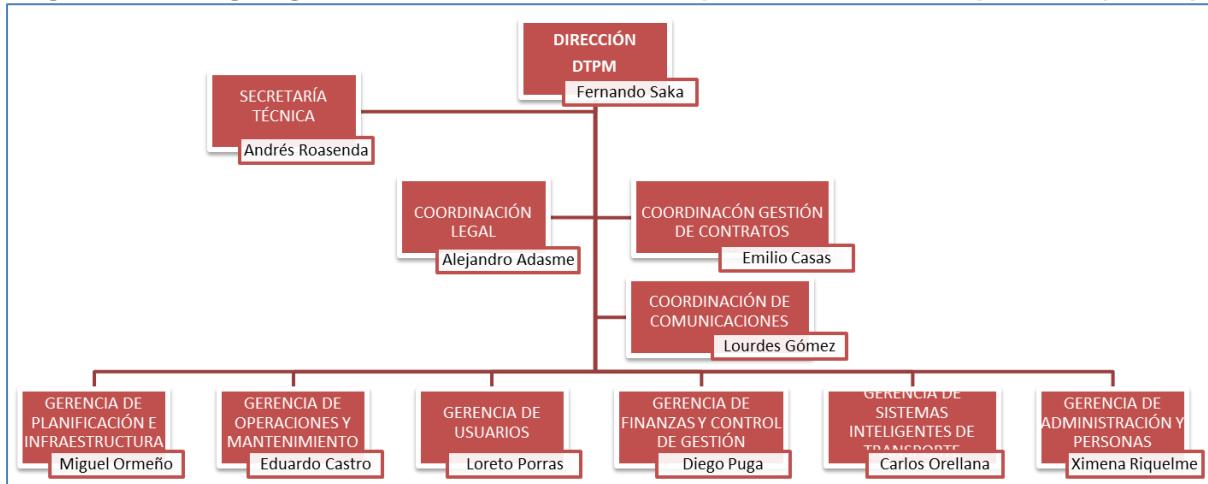
Fuente: Página web institucional de la Subsecretaría de Transportes

Se describen a continuación ambas unidades ejecutoras.

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO - DTPM

El DTPM cuenta con la estructura organizacional mostrada en la siguiente figura:

FiguraNº11: Organigrama del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)



Fuente: DTPM

El DTPM tiene el carácter de Directorio²⁷⁵, cuenta con un Secretario Ejecutivo (Director), una Secretaría Técnica, 6 Gerencias y 4 Coordinaciones, las que reportan directamente al Director. Su ámbito de acción es más amplio que la ejecución del Programa 06, estando a cargo de la articulación, coordinación y hacer seguimiento de las acciones, programas y medidas tendientes a gestionar el sistema de transporte público²⁷⁶ de la provincia de Santiago, más las comunas de San Bernardo y Puente Alto. Por lo tanto, administra otros programas y coordina a los diferentes recursos y actores del sistema.

La plantilla profesional del DTPM aborda un trabajo multidisciplinario, a través del aporte de distintas especialidades, de las Ciencias y Humanidades y cuenta además con profesionales como ingenieros, abogados, periodistas, arquitectos, geógrafos, contadores y profesionales de otras áreas del conocimiento, además de técnicos y administrativos encargados de los

²⁷⁵ El DTPM fue creado por el Instructivo Presidencial Nr01/2003 y modificado por los Instructivos Presidenciales 02/2013, 15/2014 y 04/2015. Considera un directorio conformado por el Ministro de TT, Ministro de Vivienda y Urbanismo, Ministro MOP, Intendente de la RM, con la participación permanente de: Subsecretario de Transportes, Subsecretario de Bienes nacionales, Secretario Ejecutivo de Sectra, Presidente del Metros S.A., Presidente de la Empresa EFE, del jefe de la División PyD del MTT, y del Secretario Ejecutivo del DTPM.

²⁷⁶ Misión del DTPM, señalada en la página web institucional.

diferentes ámbitos de quehacer de la unidad²⁷⁷.

Este equipo se encarga de realizar el trabajo que es parte de su misión (gestión y coordinación de la totalidad de ámbitos y actividades asociadas a la Red Metropolitana de Movilidad), que, como se indica anteriormente, implica múltiples aspectos fuera de la producción del componente 1 del Programa 06, siendo esta, última **una actividad marginal** dentro del quehacer global del DTPM.

Dentro esta organización, las unidades que específicamente intervienen en la ejecución del Programa 06 son:

- **Gerencia de Finanzas y Control de Gestión**, responsable de la Gestión de Pagos, la principal actividad dentro del Programa 06 en su Componente 1
- **Unidad de Coordinación de Gestión de Contratos**, responsable de la validación de cumplimiento de los contratos, como input a la gestión de Pagos
- **Unidad de Coordinación Legal**, responsable de la revisión y emisión de los documentos formales de actuación administrativa

Estas unidades se hacen cargo, en conjunto, de las actividades del proceso de producción de los resultados del Programa 06 para la Componente 1:

- Actividad 6. Administración de Contratos,
- Actividad 7. Gestión de Pagos,
- Actividad 8. Evaluación.

Complementariamente, participan otras unidades del DTPM, apoyando las actividades anteriores, fundamentalmente mediante la entrega de información de operación y datos útiles para el análisis de cumplimiento de contratos:

- Gerencia de Operaciones y Mantenimiento,
- Gerencia de Sistemas Inteligentes de Transporte,

Características y Evolución de la dotación de la DTPM para el Programa 06

Se ha indicado al Panel²⁷⁸ que la única asignación formal de equipo de trabajo para ejecución de las actividades de producción de los resultados del Programa 06, en su componente 1, durante los 4 años considerados en esta evaluación (2016-2019), es la que se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº40: Dotación de Gerencia de Finanzas DTPM dedicada a Programa 06

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---------|---------|----------|----------|
| Gerencia de Finanzas y Control de Gestión | | | | |
| Total personas | 3 | 3 | 3 | 3 |
| % Profesionales | 2 (66%) | 2 (66%) | 2 (66%) | 2 (66%) |
| % Técnicos | 1 (33%) | 1 (33%) | 1 (33%) | 1 (33%) |
| % Contrata | 1 (33%) | 1 (33%) | 0 | 0 |
| % Honorarios | 2 (66%) | 2 (66%) | 3 (100%) | 3 (100%) |
| FTE | 3 | 3 | 3 | 3 |

Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por el DTPM

Se aprecia que la dotación a cargo del componente 1, perteneciente a la Gerencia de Finanzas Control de Gestión, corresponde a **3 personas, a tiempo completo** (3 FTE²⁷⁹), en forma estable durante todo el período evaluado. De estas personas, dos tienen calidad de profesionales y una de técnico. La modalidad de Contratación es fundamentalmente por honorarios. Se debe indicar, además que la persona responsable (jefatura de la unidad) ha permanecido constantemente en el período evaluado.

No se cuenta con una asignación ni identificación formal de personas de las otras unidades

²⁷⁷ Referencia: descripción del equipo profesional del DTPM en su página institucional.

²⁷⁸ Reporte del DTPM al Panel, indicando la dotación de personal dedicado al proceso de producción del Programa 06.

²⁷⁹ FTE: tiempo “Full Time Equivalente”, medida de dedicación de personas que trabajan en las actividades analizadas, expresada en cantidad de personas equivalentes que estuvieran dedicadas a tiempo completo.

que intervienen en tareas complementarias, ni tampoco una estimación de tiempo equivalente (FTE) utilizado por éstas. Por ello no es posible emitir un juicio fundado ni completo respecto de la pertinencia de la dotación, dependencias, funciones, modalidad de contrato del personal, evolución en el tiempo y otros aspectos asociados específicamente a la implementación de la estrategia del Programa 06 en su componente 1. No obstante, se puede hacer el supuesto que estas tareas son poco significativas dentro del quehacer normal de sus unidades²⁸⁰ y del total del trabajo que implica la Componente 1.

La pequeña cantidad de personas a cargo de la ejecución del componente 1 se explica pues se trata principalmente de actividades administrativas, muy estandarizadas e invariantes en el tiempo (salvo contingencias), que implican fundamentalmente, rigurosidad y prolijidad (Gestión de Pagos). En consecuencia, la cantidad y perfiles profesionales resultan adecuados. El hecho que el equipo sea mayoritariamente (y en los últimos dos años el 100%) personal a honorarios se justifica probablemente por condiciones presupuestarias, lo que dado el tipo de actividad (muy estandarizada) permite flexibilidad de asignación de personal sin grandes riesgos por reemplazos en el equipo.

Por otra parte, de la información recibida por el Panel, los resultados de producción de la componente 1, son habitualmente adecuados y oportunos, esto es, se cursan regularmente las órdenes de pago para todos los actores del sistema, sin retrasos ni errores²⁸¹, lo que evidenciaría el correcto cumplimiento de los objetivos de esta componente, en consecuencia, se puede inferir, que independientemente de la pertinencia o competencia de la dotación de personal a cargo, existe una asignación de equipos de trabajo y de responsabilidades, que operan coordinada y adecuadamente para producir los resultados del Programa 06 en su Componente 1.

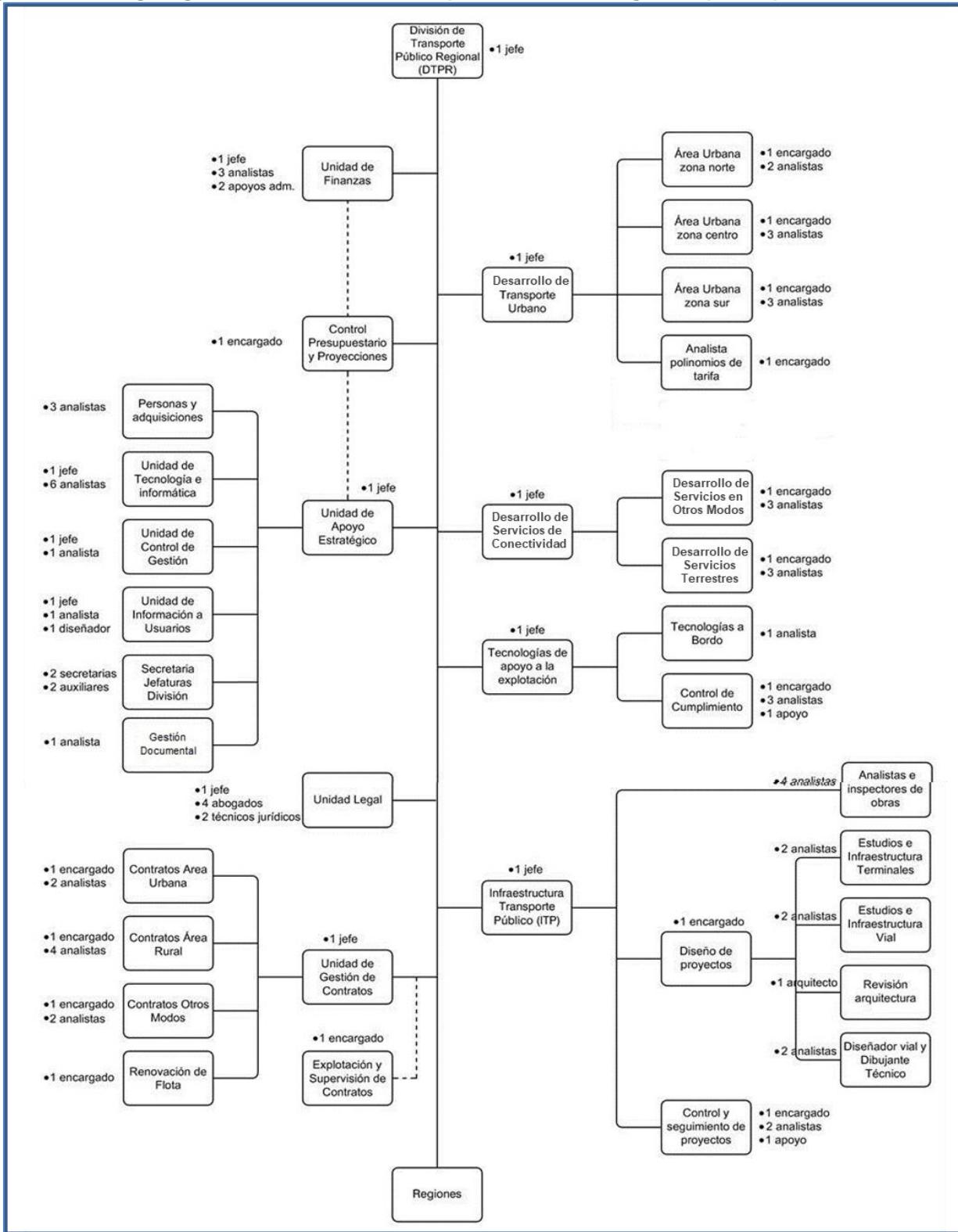
DIVISIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL - DTPR

La DTPR cuenta con la estructura organizacional mostrada en la siguiente figura:

²⁸⁰ En la apreciación de la contraparte del DTPM, si bien puede existir en otras unidades algún esfuerzo complementario a las actividades del Programa 06, este sería muy marginal y no cuantificable, pues se trata fundamentalmente de generación de información utilizada en la gestión de pagos, pero no es específica para este propósito, sino que es parte de la operación y gestión general del Sistema.

²⁸¹ El cumplimiento de los objetivos del Programa se analiza en el Capítulo II.1-Eficacia.

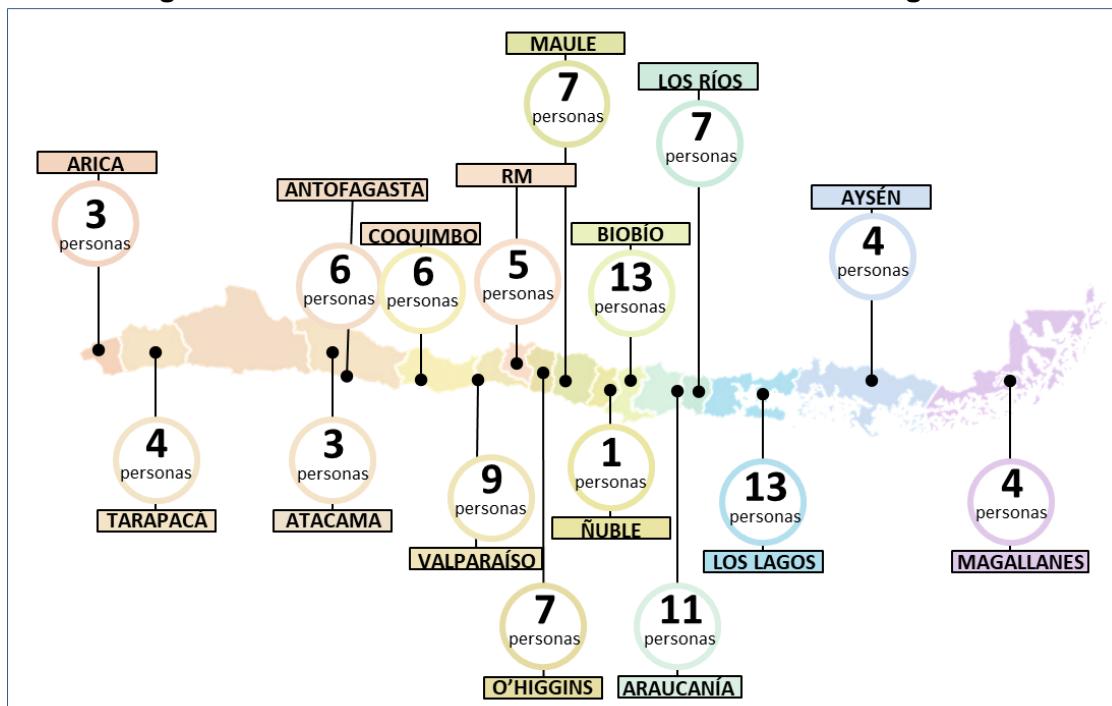
Figura N°12: Organigrama División de Transporte Público Regional (DTPR) – Nivel Central



Fuente: DTPR

Sumado al equipo a nivel central, la DTPR cuenta con un equipo de encargados y personal de terreno en regiones. El personal en regiones se distribuye como indica la siguiente figura.

Figura N°13: Distribución de colaboradores DTPR en Regiones



Fuente: DTPR

La DTPR, es una División dentro del MTT. Cuenta en sus oficinas centrales, en Santiago, con un Jefe de División, 9 unidades funcionales que reportan al Jefe de División, y al interior de estas, 25 grupos o unidades técnicas que se encargan de atender las diversas áreas de especialización dentro de la División. Sumado al equipo central se cuenta con equipos regionales, localizados en las capitales regionales²⁸². En total la DTPR, cuenta con 99 colaboradores a nivel central y 103 en regiones, haciendo un total de 202 personas.

La DTPR cumple un rol de planificación, supervisión y administración de subsidios para los sistemas de transporte público, en sus diferentes modos y en sus diversos alcances geográficos, en todo el territorio nacional, con excepción de la provincia de Santiago, y comunas de Puente Alto y San Bernardo. Su quehacer se centra en la ejecución del mandato definido en la Ley de Subsidio al Transporte Público (Ley 20.378) y otros cuerpos legales complementarios²⁸³.

En consecuencia, la DTPR está enfocada íntegramente en la ejecución del Programa 06, y toda su organización participa de las actividades descritas en el punto A2 de este Anexo.

Dentro esta organización, las unidades que intervienen directamente²⁸⁴ en la ejecución del Programa 06, son:

- **Unidad de Desarrollo de Transporte Urbano**, responsable de las actividades de **Diseño y Asignación** de los productos del subcomponente: 2.2 “Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones”. Esta unidad a su vez se divide en 3 equipos específicos organizados por área de cobertura (Zona Norte, Zona Centro y Zona Sur), más un equipo especializado en Polinomios de Tarifa.

²⁸² La DTPR en regiones cuenta con una oficina propia y el resto de los equipos regionales ocupan las oficinas de las Seremis de TT.

²⁸³ La DTPR se crea el año 2013. El marco normativo Legal de la DTPR considera, entre los más relevantes: Decreto Supremo 210 Modifica Decreto 44 de 2011; Ley 20.378 Crea Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; Decreto N2 de 2010 del MTT que Reglamenta Subsidio a la Demanda de Transporte Público de Personas Socialmente más Vulnerables en Zonas no Licitadas; Decreto N5 de 2010 del MTT que Reglamenta Subsidio Oferta Zonas Licitadas; Decreto N1 de 2010 del MTT que Reglamenta Subsidio Oferta Zonas no Licitadas, Rebaja Tarifa Escolar; Decreto N4 de 2010 del MTT que Reglamenta Subsidios Zonas Aisladas, Extremas, Apoyo al Transporte Escolar y Otros Programas que favorezcan el Transporte Público; Ley 20.696 que modifica la Ley que crea un Subsidio nacional al Transporte Público Remunerado de Pasajeros; y Resolución exenta N° 3.390 del 2014 , que "Establece Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías para Servicios de Transporte Público de Pasajeros que indica". Complementariamente hay otros cuerpos legales que definen aspectos específicos de los Subsidios gestionados por la DTPR.

²⁸⁴ No se mencionan expresamente otras unidades de apoyo y staff, como: Personal y Adquisiciones, Tecnología e Informática, Información a Usuarios (comunicaciones), Gest. Documental, Control Presupuestario, que pueden considerarse como parte de la producción del Programa -dado que todo el quehacer de la DTPR lo es-, pero que no tienen responsabilidades específicas en la producción. No obstante, para efectos de cálculos de evaluación de eficiencia y economía del Programa, las personas de estas unidades son consideradas.

- **Unidad de Desarrollo de Servicios de Conectividad**, responsable de las actividades de **Diseño y Asignación** de los productos del subcomponente: 2.1 “Servicios de TPRP, en zonas geográficas con dificultades de integración física”. Esta unidad se divide en dos subunidades de propósito específico:
 - **Unidad de Desarrollo de Servicios en Otros Modos**, encargada de los productos que implican transporte público marítimo, fluvial y aéreo
 - **Unidad de Desarrollo de Servicios Terrestres**, encargada de los productos que implican transporte terrestre
 Cuando el servicio en cuestión implica combinaciones de transporte terrestre y otros modos, ambas unidades trabajan coordinadamente.
- **Unidad de Infraestructura de Transporte Público**, responsable de las actividades de **Diseño y Asignación** y supervisión de la **Ejecución** del producto “Obras menores asociadas a TPRP”, del subcomponente 2.3 “Apoyos y Servicios Especiales para el desarrollo del TPRP”. Esta unidad ha sido recientemente incorporada a la DTPR, y cuenta con una estructura interna que mantiene la que tenía en su dependencia anterior²⁸⁵. Esta estructura se está modificando para adecuarse en mejor medida a las necesidades de la DTPR.
- **Unidad de Renovación de Flota**,²⁸⁶ responsable de las actividades de **Diseño y Asignación** del producto “Asistencia Técnica para Renovación de Flotas”, del subcomponente 2.3 “Apoyos y Servicios Especiales para el desarrollo del TPRP”.
- **Unidad de Gestión de Contratos**, responsable de la actividad de **Administración de Contratos**, para todos los productos del componente 2, que generan contratos. Esta unidad a su vez se divide en 4 equipos específicos organizados por tipo de contrato (Contratos de Área Urbana, Contratos de Área Rural (terrestres), y Contratos en Otros Modos).
- **Unidad de Control Financiero**²⁸⁷, responsable de la actividad de **Gestión de Pagos**, para todos los productos del componente 2, que generan contratos y estados de pago.
- **Unidad de Control de Gestión**²⁸⁸, responsable de la actividad de **Evaluación**, para todos los productos del componente 2.

Complementariamente, participan otras unidades de la DTPR, apoyando las actividades anteriores:

- **Unidad Legal**, responsable de la confección y validación de la documentación legal y formal requerida en los diferentes productos y etapas del proceso (Licitaciones, Contratos, pagos)
- **Unidad de Tecnologías de Apoyo a la Explotación**, responsable de la entrega de información de operación, útil para el análisis de cumplimiento de contratos en el caso de los Perímetros de Exclusión.
- **Unidad de Tecnologías de Información (TI)**, responsable de mantener operando los sistemas informáticos (centrales y ofimática) para la operación general de la DTPR y apoyo a las unidades ejecutoras directas del Programa. Adicionalmente desarrolla el sistema SIGES.
- **Unidades de staff²⁸⁹ de la DTPR**: Unidad de Información al Usuario (prensa), Unidad de

²⁸⁵ La Unidad de Infraestructura es parte de la DTPR solo desde junio de 2019. Anteriormente, era una subunidad dentro de la unidad de Planificación y Desarrollo (PyD) de la Subsecretaría de Transportes. El cambio de dependencia obedeció a criterios de eficiencia, pues el trabajo que realizaba dicha unidad era básicamente el mismo que realiza actualmente, estando completamente dedicada a atender las necesidades de la DTPR, pero con limitaciones, producto de la diferente dependencia organizacional al interior del MTT.

²⁸⁶ La unidad Gestión de Contratos aparece en el organigrama como dependiente de la Unidad de gestión de Contratos, pero en la actualidad reporta directamente a la jefatura de División

²⁸⁷ La Unidad de Control Financiero aparece en el Organigrama como Unidad de Finanzas.

²⁸⁸ La unidad Control de Gestión aparece en el organigrama como dependiente de la Unidad de Apoyo Estratégico, pero en la actualidad reporta directamente a la jefatura de División.

²⁸⁹ La agrupación realizada responde exclusivamente a criterios de síntesis y descriptivos de funcionalidades que aportan estas unidades, no refleja estrictamente a la orgánica formal de la DTPR, la cual se describe anteriormente.

Control Presupuestario, Unidad de Personas y Adquisiciones, responsables de apoyar y proveer servicios internos para la operación general de la DTPR.

Se debe indicar, además que en la realización de todas las actividades de Diseño, Asignación, Gestión de Contratos o Supervisión/Fiscalización de la Ejecución, que requieran trabajo en terreno (en Regiones), ser realizan con apoyo de los **Equipos de la DTPR en Regiones**. En tales casos, las Unidades responsables, indicadas anteriormente, interactúan directamente con los encargados

Por otra parte, se debe indicar que la organización de la DTPR ha sufrido recientemente cambios, que han significado redefinición de dependencias de algunas de las unidades ejecutoras, algunas de las cuales han pasado recientemente a tener dependencia de la División (antes estaban al interior de otras unidades) y la incorporación de la Unidad de Infraestructura para Servicios de Transporte público, traspasada desde otra División dentro de la Subsecretaría de Transportes. En consecuencia, se trata de una unidad que, desde el punto de vista de su estructura organizacional y dependencias jerárquicas está en proceso de reestructuración.

Características y Evolución de la dotación de la DTPR para el Programa

La dotación²⁹⁰ de personal de la DTPR considera un conjunto variado de perfiles profesionales y ámbitos de expertizaje, siendo fundamentalmente profesionales y técnicos, y con foco en aspectos especializados del quehacer sectorial (transportes), en ámbitos complementarios (construcción), más capacidades de gestión aplicadas a la ejecución del Programa, más capacidades de staff (administración, personal, informática, comunicaciones).

Las características profesionales la dotación y su distribución (por unidad, por ubicación y por estamento profesional), al 31 de diciembre de 2019, se muestran en las dos tablas siguientes.

Cuadro Nº41: Distribución de Profesionales por Unidad DTPR (diciembre 2019)

| Lugar | Tipo Unidad | Unidad | Estamento | | | | Total |
|----------------------------|------------------------|------------------------------------|----------------|-------------|-----------|----------------|------------|
| | | | Administrativo | Profesional | Técnico | No Profesional | |
| Nivel Central | Ejecutora | Control Presupuestario | | 2 | | | 2 |
| | | Desarrollo Servs. Conectividad | | 8 | | | 8 |
| | | Desarrollo Transp. Urbano | | 12 | | | 12 |
| | | Finanzas | 3 | 2 | 2 | | 7 |
| | | Gestión Contratos | 12 | | 1 | | 13 |
| | | Infraestructura TP | 14 | 3 | 1 | | 18 |
| | | Renovación Flotas | 2 | | | | 2 |
| | | Tecnol. Apoyo Eplotación | 8 | | | | 8 |
| | | Total Ejecutora | 61 | 5 | 4 | | 70 |
| | Staff | Admin. y Personal | | | | 3 | 3 |
| | | Apoyo estratégico | | 2 | | | 2 |
| | | Comunicaciones | 2 | 1 | | | 3 |
| | | Gestión Documental | | | | 1 | 1 |
| | | Secretarías | 1 | | 1 | 2 | 4 |
| | | Tecnología e Informática | | 6 | 1 | | 7 |
| | | Unidad Legal | 6 | | | 1 | 7 |
| | | Control Gestión | 2 | | | | 2 |
| | Total Staff | | 1 | 18 | 3 | 7 | 29 |
| Total Nivel Central | | | 1 | 79 | 8 | 11 | 99 |
| Regiones | Ejecutora | Infraestructura TP | | | | | 3 |
| | | Transporte Regional | 2 | 76 | 15 | 6 | 99 |
| | Total Ejecutora | | 2 | 79 | 15 | 6 | 102 |
| | Staff | Unidad Legal | | 1 | | | 1 |
| | | Total Staff | | 1 | | | 1 |
| Total Regiones | | | 2 | 80 | 15 | 6 | 103 |
| Total | | | 3 | 159 | 23 | 17 | 202 |
| | | Totales Unidades ejecutoras | 2 | 140 | 20 | 10 | 172 |
| | | Totales Unidades staff | 1 | 19 | 3 | 7 | 30 |

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DTPR

²⁹⁰ Para efectos del análisis, se considera como dotación a todas las personas que trabajan a tiempo completo en la DTPR, independientemente de su calidad contractual (Planta, Contrata u Honorarios). El análisis relativo al tipo de contratación se presenta más a delante en este punto.

Cuadro Nº42: Distribución por tipo de Profesional en DTPR (2019)

| Nr. Personas | | Lugar | | |
|-----------------------------|---------------------|---------------|------------|---------------|
| Estamento | Profesión | Nivel Central | Regiones | Total general |
| Administrativo | Administrativo | 1 | 2 | 3 |
| Total Administrativo | | 1 | 2 | 3 |
| Profesional | Abogado | 5 | 5 | 10 |
| | Admin. Público | 6 | 6 | 12 |
| | Arquitecto | 4 | 1 | 5 |
| | Constructor Civil | 0 | 4 | 4 |
| | Contador | 5 | 0 | 5 |
| | Geografo | 7 | 1 | 8 |
| | Ingeniero Civil | 25 | 32 | 57 |
| | Ingeniero Comercial | 10 | 8 | 18 |
| | Ingeniero Ejecución | 15 | 20 | 35 |
| | Otra | 0 | 3 | 3 |
| | Periodista | 2 | 0 | 2 |
| Total Profesional | | 79 | 80 | 159 |
| Técnico | Contador | 1 | 1 | 2 |
| | Ingeniero Ejecución | 0 | 1 | 1 |
| | Técnico | 7 | 13 | 20 |
| Total Técnico | | 8 | 15 | 23 |
| No Profesional | n/a | 11 | 6 | 17 |
| Total No Profesional | | 11 | 6 | 17 |
| Total general | | 99 | 103 | 202 |

Fuente: Elaboración propia en base a información de la DTPR

Se observa que la dotación de la DTPR es fundamentalmente Profesional (78,7%, 159/202) y Técnica (11,4%, 23/202), lo que resulta coherente y pertinente, dadas las necesarias competencias y capacidades técnicas que deben tener los equipos para ejecutar el trabajo de producción, apoyo técnico a los adjudicados con los fondos de subsidio y entidades externas involucradas y tuición sobre aspectos normativos y tecnológicos involucrados. Dentro del equipo profesional se cuentan diversas profesiones, todas atingentes al tipo de trabajo que realiza la unidad. Los ámbitos de especialización también dan cuenta de un foco en el negocio, mayoritariamente centrado en Ingeniería de Transportes, Obras civiles, Gestión, Ingeniería Industrial y Finanzas.

La proporción de dotación entre los equipos de las unidades de staff respecto de las unidades ejecutoras 1:6 (30 personas en actividades de soporte versus 172 personas en unidades ejecutoras). Ello representa un buen indicador de estructura organizacional.

La distribución geográfica del personal de la DTPR corresponde a: 49% del personal en las oficinas centrales (Santiago) y 51% en regiones. Ello también se replica en la proporción de profesionales y técnicos asignados a nivel central y regiones. Esta distribución geográfica se estima razonable, considerando que muchas de actividades de producción son centralizadas, y porque además parte importante del quehacer de las unidades centrales se refiere al establecimiento de políticas y normativa que debe ser aplicada con criterios nacionales.

Con relación al personal de la DTPR asignado en Regiones, el siguiente cuadro y siguiente gráfico, muestran la dotación en regiones y la proporción de personal de la DTPR por Región al 31 de diciembre de 2019, comparado con la proporción de población correspondiente, respectivamente.

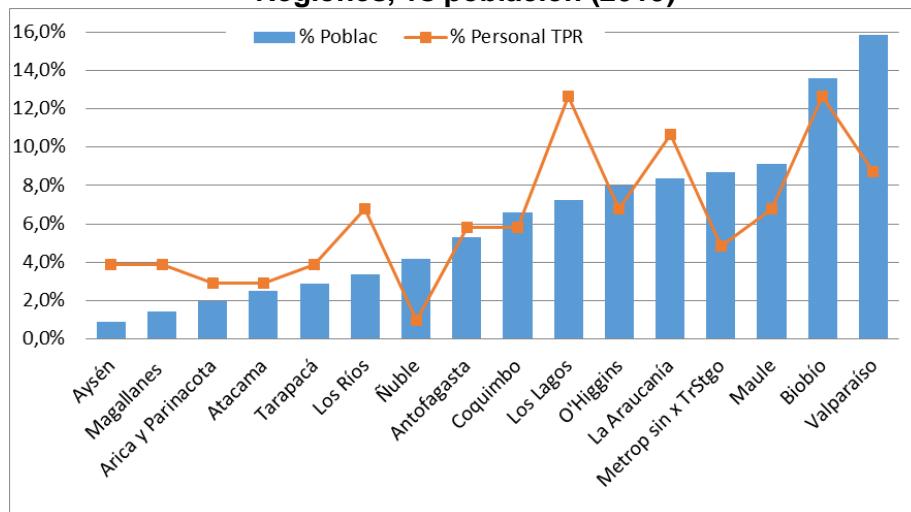
Cuadro Nº43: Dotación de Personal de DTPR en regiones²⁹¹

| Lugar | Región | Dotación |
|----------------------|---|------------|
| Nivel Central | | 99 |
| | Región Metropolitana | 99 |
| Regiones | | 103 |
| | Región de Antofagasta | 6 |
| | Región de Arica y Parinacota | 3 |
| | Región de Atacama | 3 |
| | Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo | 4 |
| | Región de Coquimbo | 6 |
| | Región de la Araucanía | 11 |
| | Región de Los Lagos | 13 |
| | Región de Los Ríos | 7 |
| | Región de Magallanes y la Antártica Chilena | 4 |
| | Región de Tarapacá | 4 |
| | Región de Valparaíso | 9 |
| | Región del BíoBío | 13 |
| | Región del Libertador Bernardo O'Higgins | 7 |
| | Región del Maule | 7 |
| | Región del Ñuble | 1 |
| | Región Metropolitana | 5 |
| Total general | | 202 |

Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR

En general, se aprecia una dotación por cada región, que puede ser considerada pequeña en algunos casos, tomando en cuenta que los encargados de Regiones deben realizar múltiples tareas asociadas a todos los productos de los componentes 2 y 3, y que en ciertos casos ello implica altos grados de dedicación²⁹², y que en general todas las actividades de terreno son consumidoras de tiempos importantes (desplazamientos, inspecciones, trabajo administrativo). En consecuencia, en aquellas regiones que cuentan con una dotación de 3 o 4 personas, ello puede implicar limitaciones respecto de la ejecución eficaz de actividades para todos los Componentes. En particular, en el caso de Ñuble, el que la dotación sea solo 1 persona hace pensar que en dicha Región está sub dotada, aunque probablemente es una situación puntual, debida a la reciente creación de la Región de Ñuble²⁹³, que debiera ser corregida en el futuro, aspecto del cual el Panel no cuenta con mayores antecedentes²⁹⁴.

FiguraNº14: Dotación de personal de DTPR en Regiones, vs población (2019)



Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR e INE (Censo 2017)

²⁹¹ En el cuadro, la “Región Metropolitana” cubierta por la DTPR, corresponde a las Provincias y comunas de la Región Metropolitana, que no son cubiertas por la Red Metropolitana de Movilidad (exTransantiago), a saber: Provincia de Chacabuco, Provincia de Maipo (excepto la comuna de San Bernardo), Provincia Cordillera (excepto la comuna de Puente Alto), Provincia de Melipilla, y Provincia de Talagante.

²⁹² Se puede indicar por ejemplo, que para el proceso de Renovación de Flotas, se estima una dedicación total equivalente a más de dos meses a tiempo completo de un encargado en regiones (dato entregado por contraparte de la DTPR)

²⁹³ Región de Ñuble se creó recién en septiembre 2017, lo que explica que al ver la evolución de personal, analizada más abajo, en los años anteriores a 2018, Ñuble no contaba con ningún encargado regional.

²⁹⁴ Como se indica más adelante, el Panel no tuvo acceso a la eventual estrategia de desarrollo de RRHH de la DTPR.

En general la dotación asignada a cada región tiene correlación con la población de dicha región (a mayor población se cuenta con mayor dotación de personal regional de la DTPR), aunque se aprecian algunas distorsiones²⁹⁵. Las particularidades de la asignación de la dotación en Regiones probablemente se deban a condiciones puntuales del transporte en dichos territorios, o bien a restricciones presupuestarias, aspecto que el Panel no está en condiciones de evaluar²⁹⁶. Si bien ello puede no revestir importancia, y pueda ser subsanado por adecuados apoyos del trabajo entre regiones y con coordinaciones con las contrapartes de Santiago, es interesante indicar que es un aspecto a revisar en términos de una mejor eficacia y eficiencia.

Evolución de la dotación en el tiempo

El siguiente cuadro muestra la variación de la dotación de personal de la DTPR en el período bajo análisis.

Cuadro Nº44: Variación de la Dotación de Personal de DTPR 2016 - 2019

| Lugar | Región | año | | | |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| ■ Nivel Central | | 60 | 60 | 76 | 99 |
| | Región Metropolitana | 60 | 60 | 76 | 99 |
| ■ Regiones | | 81 | 75 | 79 | 103 |
| | Región de Antofagasta | 6 | 5 | 5 | 6 |
| | Región de Arica y Parinacota | 3 | 1 | 1 | 3 |
| | Región de Atacama | 3 | 2 | 2 | 3 |
| | Región de Coquimbo | 5 | 6 | 5 | 6 |
| | Región de la Araucanía | 11 | 8 | 9 | 11 |
| | Región de Los Lagos | 11 | 11 | 11 | 13 |
| | Región de Los Ríos | 5 | 5 | 5 | 7 |
| | Región de Tarapacá | 3 | 3 | 3 | 4 |
| | Región de Valparaíso | 7 | 7 | 7 | 9 |
| | Región del BíoBío | 8 | 8 | 10 | 13 |
| | Región del Maule | 4 | 5 | 7 | 7 |
| | Región del Ñuble | | | | 1 |
| | Región de O'Higgins | 5 | 5 | 5 | 7 |
| | Región de Magallanes | 2 | 3 | 3 | 4 |
| | Región de Aysén | 4 | 4 | 4 | 4 |
| | Región Metropolitana | 4 | 2 | 2 | 5 |
| Total general | | 141 | 135 | 155 | 202 |
| Variación % c/r año anterior | | -4% | 15% | 30% | |

Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR

Se aprecia que la dotación de la DTPR, luego de una leve disminución el año 2017, presenta un progresivo aumento en los años siguientes, con un importante crecimiento el año 2019 (30% de crecimiento). El crecimiento del año 2019 se debe, en parte a la incorporación de la unidad de Infraestructura, que aportó 18 personas a la División; descontando este efecto, se contabiliza un crecimiento total de 19% (29 personas) respecto de 2018.

Ello da cuenta de un potenciamiento de las áreas técnicas (ejecutoras) de la DTPR, y particularmente en regiones, donde se aprecia un crecimiento real de 26% respecto del año anterior (versus un 11% de crecimiento real a nivel central)²⁹⁷. En este sentido, se considera que esta es una directriz en un sentido correcto, pues apunta a resolver el posible efecto de falta de dotación en regiones que se plantea más arriba. Por otra parte, a nivel central, la unidad Tecnologías de Abordo es la que ha incrementado mayormente su dotación respecto del año anterior²⁹⁸, lo cual se explica por la futura ampliación de los Perímetros de Exclusión.

No obstante, el Panel no ha tenido acceso a documentación que dé cuenta de una estrategia

²⁹⁵ Se aprecian como casos especiales: la región de Ñuble, con muy baja dotación respecto de la población, y las regiones de Los Lagos y Los Ríos con una dotación muy superior respecto de la población.

²⁹⁶ El Panel no contó con antecedentes relativos a desempeño o cargas de trabajo del personal de la DTPR en regiones, ni como eventuales restricciones de presupuesto para contratación de personal.

²⁹⁷ El crecimiento de la dotación en Regiones entre los años 2018 y 2019 fue de 24 personas, de las cuales solo 3 correspondieron a la unidad de Infraestructura. En consecuencia, del total de las 29 nuevas incorporaciones, 21 corresponden a regiones, esto es un 26% (21/79) de crecimiento respecto del año anterior, en tanto que, a nivel central el crecimiento (descontando infraestructura, 15 personas) fue de 8 personas, esto es un 11% (8/76) respecto del año anterior.

²⁹⁸ La contraparte de la DTPR indicó que la Unidad de Tecnologías de Abordo se potenciado en capacidades y personal durante el año 2019. No se cuenta con el dato exacto de dotación de esta unidad para los años anteriores.

o plan de desarrollo de la División a nivel Operativo-Organizacional²⁹⁹, que plantea un diagnóstico, objetivos y metas concretas, relativas a la organización, déficits a subsanar, capacidades a desarrollar, y plazos e hitos, que puedan ser observables y medibles, contra las cuales poder comparar y evaluar la actual estructura, dotación de personal y la evolución que ha tenido en el tiempo.

Con relación al tipo de relación laboral del personal con la DTPR, el siguiente cuadro muestra los tipos de contrato existentes y su evolución en el tiempo.

Cuadro Nº45: Tipos de contratación de personal en la DTPR 2016 - 2019

| Tipo de Contrato | Año | | | | (*) |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|-----|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| Honorarios | 97 | 92 | 98 | | |
| Contrata | 42 | 41 | 57 | | |
| Planta | 2 | 2 | | | |
| s/i | | | | 202 | |
| Total general | 141 | 135 | 155 | 202 | |

Fuente: Elaboración propia, en base a información de la DTPR

Nota (*): A la fecha de confección de este informe, no se contó con la información de tipo de contratación del personal de la DTPR el año 2019. Sin embargo, es razonable suponer que las proporciones de tipo de contrato dicho año son similares a las de los años anteriores.

Se aprecia que prácticamente la totalidad de la dotación corresponde a personas contratadas a “Honorarios” (servicios profesionales sin plazo determinado, alrededor de 67%) o bien a “Contrata” (contratos a plazo fijo, alrededor del 32%), y solo 1 o 2 personas³⁰⁰ (1%) de Planta. Ello cumple y es admisible dentro las normas de contratación vigentes en la Administración Pública, y puede ser explicado por consideraciones de la necesaria flexibilidad que debe existir en la gestión de personal.

No obstante, al respecto se deben hacer las siguientes observaciones:

- Desde el punto de vista de la mantención y preservación de los productos que genera la División, que 2/3 de la dotación que ejecuta las actividades especializadas de producción y supervisión, corresponda a personas que están contratadas a honorarios, y que pueden con facilidad ser reemplazadas o desvinculadas, podría representar un riesgo futuro, dada la especialización requerida, tanto relativa al know-how técnico, como de funcionamiento de los diferentes mecanismos y procedimientos en ejecución. En este sentido, se debiera explorar la posibilidad de aumentar la proporción de personal a Contrata (o idealmente de Planta), respecto del personal a Honorarios, particularmente en aquellas actividades de mayor responsabilidad técnica.
- En la actualidad la mayoría de las jefaturas³⁰¹ son profesionales a Contrata, por lo que los actos administrativos y oficiales que ejecutan (adjudicaciones de Licitaciones, aprobación de pagos, fiscalizaciones, notificaciones u otros), pueden implicar una debilidad desde el punto de vista de responsabilidad administrativa, al no ser funcionarios de Planta.

En suma, se puede decir que la estructura organizacional y composición profesional y competencias con que cuenta la DTPR es adecuada para los fines de llevar a cabo la ejecución del Programa en sus Componentes 2 y 3, tal cual se ha establecido en la actualidad, y tiene las capacidades necesarias para soportar dicha operación y obtener los resultados esperados cumpliendo los objetivos técnicos y de ejecución presupuestaria en forma satisfactoria. Adicionalmente se puede indicar que aparentemente se ha seguido una estrategia adecuada en cuanto a potenciar la capacidad en regiones, y el área de Tecnologías de Apoyo a la Explotación, pensando en un futuro desarrollo de los Perímetros de Exclusión.

No obstante, no es posible emitir un juicio fundado respecto de la total pertinencia de la estructura organizacional y capacidades existentes en función de los objetivos estratégicos

²⁹⁹ A la fecha de este Informe, el Panel solo cuenta con las definiciones estratégicas del MTT establecidas en 2013 en el documento “Política Nacional de Transportes” (Errazuriz-Hutt), y la Ficha de Definiciones Estratégicas Año 2019-2022 (Formulario A1), que entregan los lineamientos generales de desarrollo de la Subsecretaría de Transportes, algunos de los cuales corresponden a la DTPR. No obstante, no se cuenta con otros documentos que definen en forma concreta las actividades específicas y ruta de implementación a nivel organizacional.

³⁰⁰ La información recibida indica que el año 2018 la nómina de personal no incluye personas de Planta, en la nómina del año 2019, sí aparece una de las personas de planta presente en las nóminas de los años 2016 y 2017.

³⁰¹ Se debe hacer notar que para los años 2018 y 2019 no se incluyó dentro de la nómina a la jefa de División, por lo que se desconoce su calidad. Para los años 2016 y 2017 el Jefe de División era un profesional de Planta.

que tenga la División, ni respecto de la evolución que ha tenido y se espera tenga en el tiempo.

b2. Mecanismos de Coordinación con otras Entidades y Actores

Coordinaciones del DTPM

La ejecución de las actividades que implementan la estrategia de producción del componente 1 del Programa 06, involucran, además de las unidades dentro del DTPM indicadas anteriormente, a otras unidades de la Subsecretaría de Transportes, así como diversas otras entidades públicas y actores privados.

El detalle de las unidades / entidades / actores externos a la DTPM que participan de la ejecución del componente 1 del Programa 06 es indicado en el siguiente cuadro.

Cuadro N°46: Coordinaciones con Actores externos para producción Componente 1

| it | Unidad / Entidad | Tipo entidad | Rol en Producción Componente | Coordinaciones necesaria |
|----|---|---|--|---|
| 1 | División de Fiscalización MTT | Entidad Pública, unidad, dependiente de la Subsecretaría de Transportes | Entidad a cargo de la ejecución de inspecciones y fiscalizaciones para verificación del cumplimiento de Contratos y condiciones de servicio en Buses | Entrega mensual a DTPM de cumplimiento de condiciones (tarifas, frecuencias, calidad Coordinaciones operativas. |
| 2 | Metro de Santiago | Empresa del estado | Empresa a cargo de la red de venta y carga de tarjeta Bip (en este rol actúa como contratista). Además actua en el rol de Operador del sistema de transporte. | Entrega mensual a DTPM de recaudación y ventas por tarj |
| 3 | Sonda S.A. | Empresa privada | Empresa tecnológica a cargo de monitoreo de flota y registro de transacciones en buses (Contratista) | Entrega mensual a DTPM de validadores (transacciones), flota utilizada |
| 4 | Indra S.A. | Empresa privada | Empresa tecnológica a cargo de registro de transacciones en Metro de Santiago y MetroTren (Contratista) | Entrega mensual a DTPM de validadores (transacciones) e MetroTren |
| 5 | Administrador Financiero Transantiago (AFT) | Entidad privada (Consorcio de entidades Bancarias y Sonda) | Entidad que actua como cámara de compensación de valores (tesorería del sistema Red Metropolitana de Movilidad), y gestión de pagos a Operadores y otros actores del | Entrega quincenal a AFT de Pago y distribución de comp información de movimiento de Realimentación a DTPM de |

Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPM

Como se aprecia, en general las coordinaciones requeridas con los actores externos al MTT, se refieren al intercambio de información y datos necesarios para el procesamiento y cálculo de pagos, multas y distribución de montos a los operadores y contratistas y realimentación de pagos y movimientos realizados. En tales casos, la interacción es operativa y básicamente se realiza en forma automatizada entre la DTPM y dichos actores, y no requiere mayores coordinaciones salvo las confirmaciones de entregas de información y cumplimientos de completitud y fechas de entrega y eventuales correcciones en casos de eventos especiales.

Por otra parte, la interacción con la División de Fiscalización, es de mayor importancia, pues por una parte esta unidad entrega información muy valiosa de cumplimiento de contratos, de condiciones de operación y calidad de servicio, elementos esenciales en la supervisión y gestión de los contratos, pero por otra, la fiscalización debe ser ejecutada en base a pautas, métodos, protocolos, procedimientos que deben estar adecuadamente definidos y establecidos para arrojar información que sea útil y eficaz en la gestión de los contratos. En consecuencia, para la acción de fiscalización debe haber permanentemente una coordinación estrecha con las necesidades del DTPM.

Para garantizar la existencia de estas coordinaciones, con todas las entidades externas que participan de la ejecución del programa se encuentran establecidos contratos formales (con los contratistas privados), convenios de colaboración (con metro de Santiago y MetroTren), y acuerdos internos a nivel del MTT, que regulan las condiciones de entrega de información y coordinaciones necesarias³⁰².

Coordinación de la DTPR

La ejecución de las actividades que implementan la estrategia de producción de los componentes 2 y 3 del Programa 06, implica, además de la totalidad de las unidades de la

³⁰² Existen diversos Convenios y Contratos, con el Metro de Santiago, con la AFT, con las empresas tecnológicas, con el Metrotren a Nos, que reglamentan adecuadamente las interacciones y coordinaciones requeridas.

DTPR, a otras unidades de la Subsecretaría de Transportes, así como diversas otras entidades públicas.

El detalle de las entidades externas a la DTPR que participan de la ejecución del componente 2 del Programa 06 es indicado en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº47: Coordinaciones con Actores externos - producción Componentes 2 y 3

| it | Unidad / Entidad | Tipo entidad | Rol en Producción Componente | Coordinaciones necesarias |
|----|--|---|--|--|
| 1 | División de Fiscalización MTT | Entidad Pública, unidad, dependiente de la Subsecretaría de Transportes | Entidad a cargo de la ejecución de inspecciones y fiscalizaciones para verificación del cumplimiento de Contratos y condiciones de servicio en medios de transporte regionales. Considera toda clase de medios (terrestres, marítimos, fluviales y aéreos) | Entrega mensual a DTPR de datos e información de de condiciones de contrato (tarifas, frecuencias, calidad de servicio y otras). Adicionalmente considera coordinaciones operativas para la fiscalización. |
| 2 | Seremis de Transporte | Entidades dependientes del MTT, destacadas en las Regiones | Realización de estudios y análisis de necesidades de transporte regional; Apoyo en análisis y priorizaciones para asignaciones; En algunos casos, apoyo para supervisión de Obras o estudios de evaluación de servicios en regiones | Coordinación permanente con las unidades centrales para efectos de ejecución de las diversas actividades. Coordinación y trabajo conjunto con los equipos de la DTPR en regiones. |
| 3 | Gobiernos Regionales | Entidades Públicas | Generación de requerimientos; Definición de prioridades, Ejecución de Obras Menores, Distribución de Subsidio de Renovación de Flotas | Entrega de información de prioridades y necesidades, Entrega de reportes de ejecución de obras y entrega de subsidios |
| 4 | SUBDERE | Entidad Pública | Generación de requerimientos; Definición de prioridades, Distribución de fondos del FAR | Entrega de información de prioridades y necesidades, y de asignación de Fondos |
| 5 | Municipalidades | Entidades Públicas | Generación de requerimientos; Ejecución/supervisión de Obras Menores, | Entrega de necesidades o requerimientos; Entrega de reportes técnicos de ejecución, resultados y evaluación de contratistas |
| 6 | Serviu / MOP (Vialidad) | Entidades Públicas | Supervisión y Ejecución de Obras | Entrega de reportes técnicos de ejecución, resultados y evaluación de contratistas |
| 7 | Otras autoridades Locales (Intendencias, CORES, Parlamentarios de las Zonas) | Entidades Públicas | Planteamientos de requerimientos o Necesidades, Representación de otros actores sociales | Entrega de necesidades o requerimientos |

Fuente: Elaboración propia, a partir de información entregada por la DTPR

Como se aprecia en el cuadro, dada la cantidad y variedad de productos, ámbitos de aplicación, y extensión territorial, existen múltiples participantes en la ejecución de la estrategia de producción del componente 2 del Programa. Además, muchos de ellos cumplen un doble rol de generadores de necesidades o solicitantes, y por otra parte como ejecutores/supervisores de la implementación de los Servicios u obras que son definidos y diseñados en la DTPR.

A continuación, se analizan las interacciones y coordinaciones con los diferentes tipos de entidades.

- i) **Con la División de Fiscalización.** es de alta importancia para el proceso productivo, pues esta unidad entrega datos de condiciones de ejecución del contrato por parte de los operadores (tarifas, frecuencias, calidad de servicio y otras), información que es fundamental para la evaluación de cumplimiento de las condiciones de operación y calidad de servicio, elementos esenciales en la supervisión y gestión de los contratos. Al igual que para el DTPM, la fiscalización debe ser ejecutada en base a pautas, métodos, protocolos, procedimientos que deben estar adecuadamente definidos y establecidos para arrojar información que sea útil y eficaz en la gestión de los contratos; a ello se agrega que la variedad de fiscalizaciones, dados los diversos tipos de servicios y muy amplia área geográfica de cobertura. En consecuencia, para la acción de fiscalización debe haber permanentemente una coordinación estrecha con las necesidades de la DTPR, y para la definición de prioridades de fiscalización. Como parte de los protocolos establecidos con esta unidad, al inicio de cada año se realizan reuniones de coordinación para determinar el universo de servicios a fiscalizar y condiciones a controlar, lo que queda plasmado en un Plan Anual de Fiscalización acordado entre la DTPR y la División de Fiscalización.
- ii) **Con los SEREMIS de Transporte.** La interacción con estas entidades locales, dependientes del MTT, es importante en términos de una correcta identificación de problemáticas, requerimientos o necesidades existentes en el territorio, pues a través de ellos se canalizan, por una parte, fondos destinados a realización de estudios y análisis técnicos, y por otra se coordinan acciones de supervisión o inspección de los servicios, cuando estos se encuentran ya en operación.
- iii) **Con los Gobiernos Regionales.** La interacción se centra en la determinación de necesidades y fundamentalmente prioridades de ejecución de iniciativas. Por otra parte, en algunos casos los Gobiernos regionales son los encargados de ejecutar obras o distribuir subsidios, por lo que hay coordinaciones para la transferencia de fondos (para obras menores), y para supervisión y reportes de ejecución. Con los GORES se han establecido

convenios de colaboración, que regulan las condiciones en que se realizan estas interacciones.

- iv) **Con la SUBDERE.** La interacción se centra en la transferencia de fondos presupuestarios, y en el reporte de asignación de fondos para determinados servicios u obras.
- v) **Municipalidades:** La interacción se centra en la recepción de necesidades y peticiones de implementación de servicios u obras. En algunos casos los municipios actúan como ejecutores de obras, en variadas modalidades, y deben interactuar más estrechamente con la DTPR. La interacción con estas entidades corresponde a la entrega de especificaciones de obras a ejecutar, en las cuales estas entidades actúan como mandante, el cual contrata empresas constructoras y de servicios, realiza las inspecciones de Obras y reporta a la DTPR los resultados
- vi) **Entidades ejecutoras de Obras** (Serviu, Dir. Vialidad (MOP)). La interacción con estas entidades corresponde a la entrega de especificaciones de obras a ejecutar, en las cuales estas entidades actúan como mandante, el cual contrata empresas constructoras y de servicios, realiza las inspecciones de Obras y reporta a la DTPR los resultados
- vii) **Otras autoridades** (Intendencias, CORES, Parlamentarios). La interacción se da fundamentalmente para la canalización de necesidades en representación de otros actores sociales, que aportan información útil en términos de conocimiento de necesidades de transporte por parte de la DTPR, pero que no implican coordinaciones operativas.

Con la Mayoría de las entidades externas que participan de la ejecución del programa se encuentran establecidos convenios de colaboración, y acuerdos internos a nivel del MTT, que regulan las condiciones de entrega de información y coordinaciones necesarias³⁰³. Por otra parte, la interacción con los SEREMIS de Transporte es permanente y pues el personal de la DTPR de regiones ocupa las dependencias de las SEREMIS e interactúa y se coordina localmente, sin perjuicio de coordinaciones desde el nivel central.

b3. Coordinación con Programas Relacionados

La ejecución del programa 06, implica la coordinación y relación permanente con otros dos programas:

- El **Programa 03** de la Ley de Presupuestos, “Secretaría y Administración General de Transportes Transantiago”, encargado de la articulación, coordinación y seguimiento del sistema de transporte público de la provincia de Santiago, y comunas de Puente Alto y San Bernardo.
- El **Programa 09**, “Fondo de Apoyo Regional, FAR”, del Tesoro Público, destinado al financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional, y cuyos recursos son administrados por la SUDERE y a los Gobiernos Regionales.

El primero de estos Programas (03) es administrado por el DTPM. Por ello, muchas de las actividades del Programa 06 en su Componente 1, se realizan íntimamente ligadas a las actividades del Programa 03, y están integradas dentro del funcionamiento y operatorio general de desarrollo de la estrategia de programa 03. Por otra parte, son ejecutadas, generalmente, por los encargados de un mismo equipo funcional o unidad dentro del DTPM o en colaboración estrecha entre unidades cercanas.

Como resultado, los mecanismos de coordinación no necesariamente están formalizados como tales³⁰⁴ (es decir, como acuerdos formales entre partes independientes), pues se trata de instructivos y pautas de trabajo internas que responden a directrices propias del DTPM y de sus unidades.

³⁰³ Se pueden mencionar los acuerdos y convenios con la División de Fiscalización (para desarrollar el plan anual de fiscalización), con los Gobiernos Regionales (para la ejecución de obras menores), y acuerdos o contratos específicos con Intendencias, Municipalidades, Serviu y MOP, en su calidad de entidades ejecutoras de obras menores, o bien para realización de estudios externos.

³⁰⁴ El panel no ha recibido documentación que permita identificar procedimientos o mecanismos de coordinación independientes de la ejecución del Programa 06, respecto del Programa 03.

Ello implica, por otra parte, que resulta difícil diferenciar entre actividades y acciones propias de uno u otro programa, y por lo tanto realizar una evaluación en forma independiente de la calidad o pertinencia de las acciones de coordinación del programa 06 en su Componente 1.

Con respecto al segundo programa (FAR), la relación de éste con el Programa 06, es casi meramente transaccional, pues el Programa 06 actúa como receptor inicial de los fondos Presupuestarios, los cuales en definitiva (y muy rápidamente en la ejecución presupuestaria anual³⁰⁵) son traspasados al FAR, y luego de ello, el Programa 06 pierde responsabilidad y visión de lo que ocurre con éstos. En consecuencia, para estos efectos, las coordinaciones necesarias son mínimas, y se traducen en gestiones administrativas de traspaso de fondos y los actos administrativos correspondientes, todo lo cual está definido por la Ley, reglamentos y normativa que afecta a este proceso.

No obstante, existe una instancia de coordinación entre el Programa 06 y el FAR, en la ejecución del componente 2, en su subcomponente “Programa de Renovación de Flota”, que se aplica a regiones. En la ejecución de este subcomponente, el DTPR actúa como entidad técnica asesora, que lleva a cabo la parte del proceso que se refiere a la definición de requisitos, priorización y selección de adjudicados con el subsidio, y traspasa a los Gobiernos Locales la realización de llamado a concurso, los convenios, pago de subsidios y control general del proceso. Ello implica que deben existir coordinaciones, tanto al inicio del proceso anual de ejecución de este subcomponente (para que cada Gobierno regional defina y transmita sus prioridades y presupuesto asignado a este subsidio), y al término de la selección hecha por la DTPR (para que ésta comunique a los Gobiernos Regionales los resultados). Para ello se aplican los convenios de colaboración con los GORES mencionados anteriormente.

C. Criterios de asignación de recursos, mecanismos de transferencia de recursos y modalidad de pago

c1 Criterios de Asignación de Recursos

La asignación de recursos en el Programa 06 presenta diversas dimensiones de análisis. Estas se desarrollan a continuación.

Asignación de recursos entre Componentes Principales del Programa

La asignación de recursos entre los tres componentes del Programa 06, queda establecida por la ley de Presupuestos y los diferentes cuerpos legales y normativos que reglamentan y definen la asignación de los recursos destinados a: a) los Subsidios al Transporte Público en la Región Metropolitana (componente 1, antes descrita), y b) los subsidios al Transporte Público en Regiones (componentes 2 y 3, antes descrita). En estos casos la reglamentación legal define con claridad los montos y las condiciones en que estos fondos son disponibilizados para su ejecución por el DTPM y la DTPR, respectivamente.

Al respecto no cabe realizar un juicio evaluativo, pues se trata de cuerpos legales sobre los cuales no existe la posibilidad de aplicación de otro criterio que no sea el cumplimiento de lo establecido en los mismos. Solo cabe indicar que ello es rigurosamente cumplido por el Programa.

Asignación de recursos entre Subcomponentes

Se aprecian dos situaciones diferentes, dependiendo de los dos Componentes principales del Programa:

En el caso del componente 1, administrado por el DTPM, no existe una instancia de asignación de recursos propiamente tal, puesto que ello se define en los contratos establecidos por el MTT con los diversos actores del Sistema “Red de Metropolitana de Movilidad”: los operadores de Servicios de Transporte, las empresas Tecnológicas y el AFT, que son parte de la gestión del Programa 03. El rol del DTPM respecto del Programa 06 se limita a cumplir con lo establecido en los respectivos Contratos y ejecutar los pagos.

³⁰⁵ Los Fondos son recibidos por la DTPR y transferidos al FAR apenas estos son disponibilizados por la DIPRES.

En el caso de los componentes **2 y 3**, administrados por la DTPR, al considerar en completitud el proceso de producción de los componentes, existe la obligación de asignar los recursos, a tres niveles:

- i) Entre los subcomponentes del componente 2
- ii) Entre Regiones, dado que se trata de un programa de aplicación Nacional
- iii) Entre los receptores de los fondos de subsidio (operadores, personas naturales, contratistas), para la asignación y entrega de los subsidios

Asignación de recursos entre Subcomponentes y entre Regiones:

Con relación a los criterios de asignación i) y ii), se puede indicar que no existen criterios formales y documentados³⁰⁶ que establezcan, la categorización o priorización de asignación de recursos, ni entre Regiones, por un lado, ni entre subcomponentes, por otro. Tampoco existen criterios de asignación en base a la priorización entre las diversas iniciativas o posibles proyectos de intervención levantados en los diversos subcomponentes (por ejemplo, una “cartera de proyectos” que pudiera ser sujeto de criterios de clasificación, ordenamiento o selección, independiente de la subcomponente o región).

Por otra parte, si bien existen directrices generales relativas el desarrollo y evolución futura del Transporte Público en Regiones³⁰⁷, en cuanto a ámbitos de acción y objetivos generales a cumplir (bienes y servicios a desarrollar) no existe una hoja de ruta declarada o formal de implementación, que establezca metas concretas y prioridades respecto de dichos bienes y servicios, a la cual se pudiera referenciar a fin de establecer, al menos, directrices que guíen las decisiones de asignación y priorización de iniciativas.

No obstante, a pesar de que no existe documentación o directrices que establezcan criterios formales, claros y específicos para la distribución de fondos, se verifica el hecho que **en la práctica existen y operan**, distribuciones de fondos entre los Subcomponentes del Programa, y al interior de éstas, distribución de fondos entre las diversas iniciativas que se ejecutan en las diferentes regiones.

Se aprecia también que dichas distribuciones de fondos responden mayormente a criterios de continuidad, manteniendo relativamente estables las asignaciones respecto de lo que se ha ido ejecutando en los años anteriores, eventualmente con modificaciones que responden al criterio de la Dirección de la DTPR. Particularmente ello se manifiesta en los años 2018 y 2019 (Administración actual), donde existe la directriz de solo mantener y renovar (previa evaluación) aquellos servicios de transporte que ya estuvieran operando, no habiéndose creado ningún nuevo servicio en este período, con la excepción de 3 nuevos Perímetros de Exclusión incorporados entre 2016 y 2019³⁰⁸. Con relación a los fondos destinados a los subcomponentes de apoyo, en el caso de Obras menores de Infraestructura, también se han mantenido los montos destinados a la ejecución de este subcomponente³⁰⁹, y en el caso de la Renovación de Flotas, no se trata de recursos que administre y asigne directamente el Programa 06, y su aplicación es decisión de cada Gobierno Regional.

La excepción a lo indicado corresponde a la aplicación de subsidios en caso de catástrofe (componente 2.3.2), en cuyo caso se distribuyen fondos de otros subcomponentes. Sin embargo, esto último ofrece otra demostración de lo indicado anteriormente: no existe una definición formal de criterios a aplicar para este tipo de casos.

La no existencia de una estrategia establecida ni de procedimientos formales que definan criterios de distribución de fondos presupuestarios entre componentes, regiones o iniciativas,

³⁰⁶ El panel no recibió ni tuvo a la vista documentación formal que defina criterios generales de asignación de los fondos administrados por la DTPR entre las diferentes componentes. De acuerdo por lo levantado por el Panel durante el proceso de Evaluación, no existen documentos formales al respecto.

³⁰⁷ Se cuenta con las definiciones estratégicas del MTT establecidas en 2013 en el documento “política Nacional de Transportes” (Errazuriz-Hutt), y la Ficha de Definiciones Estratégicas Año 2019-2022 (Formulario A1), que entregan los lineamientos generales de desarrollo de la Subsecretaría de Transportes, algunos de los cuales corresponden a la DTPR.

³⁰⁸ La creación de Perímetros de Exclusión sigue un proceso largo, que implica su desarrollo durante varios años, debiendo antes de su puesta en marcha pasar por varias instancias de aprobación técnica (panel de expertos), de disponibilidad de fondos por parte del Ejecutivo y de aprobación de bases (CGR). En consecuencia, la asignación de fondos para este propósito es una decisión que escapa a las atribuciones exclusivas de la DTPR, y su aplicación en un ejercicio específico viene previamente aprobada y financiada en Ley de Presupuestos.

³⁰⁹ Salvo el incremento en costos de administración, que ha significado el traspaso de la unidad de Infraestructura desde la unidad de (PyD) del MTT para pasar a depender de la DTPR, pero en tal caso se trata de costos de personal, previamente existentes en el presupuesto del Ministerio de TT, los cuales se han transferido internamente a la DTPR.

no hace posible evaluar la pertinencia, efectividad u oportunidad de aplicación de dichos criterios. Pero, además, ello permite que la asignación de recursos sea definida discrecionalmente por la Jefatura de la DTPR, lo cual, desde un punto de vista de eficiencia en el uso de recursos públicos podría ser ineficiente y no controlable.

Asignación de recursos a los receptores de fondos de Subsidio:

La asignación de recursos a los receptores de los fondos de subsidio (operadores, personas naturales, contratistas), también implica situaciones diferentes dependiendo de cada Componente del Programa:

En el caso del **componente 1**, el DTPM solo gestiona los procedimientos de pagos a los actores dentro del sistema “Red Metropolitana de Movilidad”, los operadores y prestadores de los servicios de apoyo. En consecuencia, en este Componente no se aplican criterios de asignación entre receptores de fondos de subsidio.

En el caso de los componentes **2 y 3**, sí se aprecia la aplicación de diversos criterios de asignación de recursos a los receptores de los fondos de subsidio del Programa.

Cada subcomponente cuenta con **criterios bien definidos** y establecidos generalmente mediante pautas documentadas (o manuales), para la asignación de subsidios a los postulantes, con las condiciones y exigencias que requiere cada tipo de producto. De acuerdo con estos criterios se establecen condiciones técnicas a cumplir por los servicios de transporte y vehículos involucrados, así como las condiciones administrativas a cumplir por los postulantes (empresas o personas naturales). En cada oportunidad, estos criterios son complementados con las particularidades de cada situación concreta que afecta al Servicio de Transporte en cuestión.

Estos criterios se plasman en las correspondientes Bases de Licitación, Concurso o postulaciones, o especificaciones dependiendo del mecanismo utilizado en cada caso³¹⁰, donde se establecen con claridad las pautas de evaluación y condiciones contractuales exigidas. Los procedimientos de aprobación de bases se encuentran además debidamente reglamentados y exigen la toma de Razón por parte de la CGR.

Los procesos de evaluación de ofertas o postulaciones cuentan con procedimientos bien establecidos que garantizan, por una parte, la igualdad de oportunidades para todos los postulantes, y por otra, la debida transparencia. Estos procedimientos culminan con Contratos o adjudicaciones que son formalizados mediante correspondientes actos administrativos que dan validez a la adjudicación.

En suma, los Subcomponentes de los componentes 2 y 3 del Programa cuentan con **procedimientos y criterios claros y definidos** para la asignación de subsidios a los operadores o personas naturales que reciben los fondos, con las particularidades y exigencias que requiere cada tipo de producto y situación específica. Ello da cuenta de una adecuada madurez e institucionalización del proceso de asignación de subsidios.

c2 Mecanismos de Transferencia de Recursos y Modalidades de Pago

Como se indica anteriormente, los mecanismos de transferencia de recursos implican diferentes modalidades, a saber:

- Licitación de Servicios u Obras y firma de Contrato (o Convenio), en la mayoría de los productos del Programa (Transporte Público en Zonas Aisladas, Transporte Público en Zonas Extremas, Transporte Público Rural, Trasporte escolar, Perímetros de Exclusión, Obras Menores de apoyo a Transporte Público).
Esta modalidad es también la utilizada por en la Componente 1 (Servicios de Transporte Público para la Red de Metropolitana de Movilidad), aun cuando el Programa 06 no se hace cargo de realizar las Licitaciones ni establecer los Contratos.
- Adjudicación de postulaciones y trato Directo (en el caso de Servicios de Transporte regulado por Condiciones de Operación y No regulado).

³¹⁰ Ver la descripción de los procedimientos y mecanismos de Asignación en el punto A2 de este anexo.

- Selección de postulantes a adjudicar y reporte a Gobierno Regional³¹¹, en el caso de Renovación de Flotas.

Una vez que los correspondientes Contratos entran en operación, se cuenta además con el establecimiento de procedimientos de pagos bien definidos que se aplican en forma regular, por medio de unidades específicas dentro del DTPM y la DTTPR. Estos procedimientos implican la aplicación de diversas reglas de cálculo de montos a pagar, en base a condiciones de ejecución por parte de los contratistas³¹² (cumplimiento de condiciones técnicas, de servicio y operacionales)³¹³, y, por otra parte, el cumplimiento por parte del MTT de plazos reglamentados (en los Contratos) de pago y transferencia de recursos. Dentro de los procedimientos de transferencia y Pago también están contemplados casos de faltas o no cumplimiento de contratos. Para estas situaciones se establece un procedimiento de evaluación de la eventual sanción, que resguarda los derechos del contratista, el cual es llevado por el correspondiente SEREMI³¹⁴.

En suma, como se indica anteriormente, los procedimientos de transferencia de recursos están bien formalizados y reglamentados, habiendo operado por más de 6 años (desde la creación de la DTTPR y el DTPM), lo que implica a la fecha una adecuada madurez e institucionalización y buena experiencia de aplicación efectiva.

D. Funciones y actividades de seguimiento y evaluación que realiza la unidad responsable

El seguimiento corresponde al conjunto de actividades permanentes que deben realizarse para acompañar la ejecución del Programa, a fin de llevar el control de la ejecución de las actividades de producción, el cumplimiento de obligaciones presupuestarias y para supervisar y evaluar el cumplimiento de objetivos y resultados.

Se analizan las funciones de seguimiento y evaluación en forma separada para el Componente 1 de los componentes 2 y 3. Ello, porque la ejecución se realiza por unidades responsables diferentes, pero además la naturaleza de los respectivos procesos productivos y resultados obtenidos son disímiles.

Funciones y Actividades de Seguimiento y Evaluación del DTPM

Si bien el DTPM cuenta con una unidad encargada de la función de seguimiento³¹⁵ a nivel de todo el proceso productivo y operacional del sistema “Red Metropolitana de Movilidad”, las actividades de ejecución del Programa 06 - Componente 1, son solo marginales dentro del proceso general.

En consecuencia, como se indica en el punto a2 de este Anexo, las funciones de seguimiento del Programa 06, en la práctica, son muy reducidas y están limitadas a generar estadísticas e indicadores de gestión, fundamentalmente de cumplimientos financieros (registro de pagos y cuadraturas) y presupuestarios. Son producidas fundamentalmente como resultado complementario de las actividades por las mismas personas encargadas de realizar la gestión de Pagos.

Por otra parte, la generación de la información de seguimiento y evaluación (indicadores, estadísticas, cuadros de resultados, etc.) del DTPM se realiza en forma manual en base a planillas de cálculo y lógica de cálculo desarrollada por los encargados de la actividad, la cual se entrega como reportes periódicos a la Dirección del DTPM, fundamentalmente con finalidad operativa, o cuando se debe entregar algún reporte o presentación a Directorio o reportes a otras entidades. No existe un sistema de apoyo o cuadro de mando para supervisión y gestión permanente del proceso productivo o gestión.

³¹¹ Como se indica antes, en el caso de Renovación de Flotas, los Gobiernos Regionales son los encargados de gestionar y ejecutar los convenios y pagos correspondientes.

³¹² Quienes reciben los pagos pueden ser empresas o personas naturales, y entre las empresas pueden ser tanto Operadores de Servicios de Transporte público, como otras empresas con las cuales se establecen contratos de otros tipos.

³¹³ Ver el detalle de las actividades de Gestión de Pagos en la descripción del proceso productivo en el punto A de este Anexo.

³¹⁴ Ver el detalle del Proceso sancionatorio en la descripción del proceso productivo en el punto A de este Anexo.

³¹⁵ El seguimiento del proceso productivo global del DTPM lo realiza la Gerencia de Finanzas y Control de Gestión

En suma, no se aprecian dentro del DTPM directrices o procedimientos formales, o apoyo sistémico para realizar un seguimiento específico del componente 1 del Programa. La información de seguimiento que se genera pasa a formar parte (muy menor) del conjunto de variables de seguimiento general y global que el DTPM hace del sistema que administra.

No obstante, como se ha indicado antes, dado que la ejecución del componente 1 es una actividad que, si bien es relevante, implica el consumo de muy reducidos recursos, con pautas y forma de ejecución bien establecidas y reglamentadas, y que cuenta con diversos controles (al ser fundamentalmente una actividad financiera, resulta medible y controlable en forma automatizada), no parece necesario contar con indicadores o seguimiento específicos, entendiendo que ello es realizado igualmente por el seguimiento general que se hace del Sistema Red Metropolitana de Movilidad.

Funciones y Actividades de Seguimiento y Evaluación de la DTTPR

En el caso de la DTTPR, las funciones de seguimiento del Programa en sus Componentes 2 y 3, son realizadas por las unidades encargadas de cada uno de los productos del programa, en cuanto a los aspectos técnicos, y por la unidad de Control de Gestión de la DTTPR, como seguimiento global para gestión. Se debe hacer notar que las responsabilidades de esta unidad no son solo de seguimiento del Programa, sino de todos los aspectos de gestión y apoyo para de planificación estratégica de la División en su conjunto.

Por una parte, se realizan, regular y permanentemente, actividades de evaluación de cumplimiento de las condiciones de operación técnica exigidas contractualmente a cada uno de los contratistas de los diversos Servicios de Transporte que administra la DTTPR. Ello se realiza en base a los resultados de Fiscalización y al reporte de los encargados de Regiones del DTTPR. Como resultado, se manejan cuadros de estado de cumplimiento de los diferentes contratos, y en base a ello se adoptan medidas administrativas, si corresponde, por ejemplo: procesos sancionatorios en caso de incumplimiento, evaluación de término de Contratos o no renovación de los mismos. Esta mecánica ha operado adecuadamente y se encuentra bien establecida con procedimientos claros y apoyados por información suficiente, completa y oportuna para la toma de decisiones operativas y administrativas.

Por otra parte, se realizan análisis y se generan estadísticas e indicadores de gestión, **fundamentalmente financieros**, referidas a las operaciones de pago, la cuadratura de fondos y pagos, la validación de cumplimiento presupuestario, así como evaluaciones de uso de recursos. En este caso generación de los resultados se realiza consolidando la información entregada directamente por las unidades y equipos encargados de los diferentes subcomponentes, e información de Contratos del sistema SIGIS, e información del sistema de Pagos (Access).

Como resultado, se generan reportes mensuales a la Dirección del DTTPR, con finalidad operativa, o cuando se debe entregar algún reporte o presentación a otras entidades. La generación de estos reportes se realiza parcialmente en forma manual mediante planillas de cálculo desarrollados por los encargados de las áreas ejecutoras o de gestión de financiera, y con algún grado de apoyo del sistema de gestión de Pagos y Sistema SIGIS que proveen la información base en forma relativamente automatizada.

Por otra parte, no existen, establecidas formalmente³¹⁶, metas definidas de logro de resultados, de gestión u operacionales para el Programa, los Componentes 2 y 3, sus subcomponentes, y, en consecuencia, tampoco existen indicadores o un cuadro de mando general, con los cuales la DTTPR gestione en forma integral la ejecución del Programa. Tampoco se cuenta con una línea base que permita evaluar el progreso en el cumplimiento de objetivos (operacionales o estratégicos).

En consecuencia, se aprecia funcionamiento de seguimiento y control de la ejecución del programa, en su componente 2, que opera regularmente, genera información y permite la

³¹⁶ Se debe consignar que durante el trabajo del Panel con las contrapartes de la DTTPR, se tomó conocimiento de una actividad de análisis estratégico desarrollada por la DTTPR en julio 2016. Como resultado de este trabajo se desarrolló un mapa estratégico y líneas de acción coherentes con la estrategia, y un cuadro de mando general de gestión de la División, con diversos indicadores para las áreas operacionales e indicadores globales de la División (en total, más de 150 indicadores). Sin embargo, **nunca se sancionó su aplicación**, ni se puso en práctica las acciones, ni se implementó el tablero de mando, por lo que, desde el punto de vista de esta evaluación, no puede ser considerado como un elemento de gestión existente.

toma de decisiones operativas y el reporte de estados y resultados, el cual resulta suficiente, oportuno y adecuado, en términos operacionales.

No obstante, la falta de metas e indicadores no permite una toma de decisiones suficientemente informada, oportuna y regular en cuanto a aspectos estratégicos como asignación de recursos, evaluación de desempeño, generación de eficiencias, planificación, focalización u otros.

Finalmente, se debe indicar, que tampoco se cuenta con una medición o indicadores globales que permitan hacer seguimiento completo del Programa como un todo (considerando tanto el Componente 1 como el Componente 2).

ANEXO 4: ANÁLISIS DE GÉNERO DE PROGRAMAS EVALUADOS

Identificación del problema

El problema que identifica el Programa está referido a la movilidad de la población en el país, separando entre lo que ocurre en la Región Metropolitana (Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo) y el resto del país. Todos los días una gran cantidad de personas se transporta de sus hogares a sus lugares de trabajo y viceversa y además realiza un sin número de viajes para realizar otras actividades. Los requerimientos de servicios de transporte remunerado de pasajeros son utilizados por toda la población nacional, es probable que con menores niveles de uso por los sectores de más altos ingresos del país (pues probablemente recurran más a sus propios medios de transporte), pero la mayor parte de la población pertenece a los sectores de menores ingresos del país, y requieren medios colectivos de locomoción.

Esta problemática puede tener una brecha de género, especialmente en el análisis de género por los motivos de traslado y comunicación, horario, frecuencias, etc. Sin embargo, al nivel general en que se está evaluando el programa, estas brechas no se identifican; es a nivel de cada una de las iniciativas que podría hacerse más visible. En consecuencia, desde el punto de vista de uso del servicio, más que una diferenciación por género, con mayor probabilidad se puede estar produciendo una diferenciación por nivel socio económico.

Otros indicios de la situación de demanda de transporte público remunerado de pasajeros por la población nacional se pueden obtener analizando la necesidad de uso por razones laborales. De la información del INE sobre Ocupación y Desocupación (trimestre octubre-noviembre-diciembre 2019), se observa que la tasa de participación femenina es de 49,5% mientras que la tasa de masculina es de 70,1%. Así, resulta que del total de ocupados (8.547.633 personas), 3.569.503 son mujeres y 4.978.130 hombres, lo que significa una distribución de 41,8% y 58,2% respectivamente. Esperablemente entonces, la proporción de uso en los horarios laborales, para los/as trabajadores/as que utilizan el transporte público debiera seguir una proporción cercana.

Otros datos de demanda de servicios de transporte público provienen de la población estudiantil, de básica (principalmente de 8º básico) y media y de educación superior. Estos datos solo dan una aproximación de la demanda potencial de estos grupos, pero sirven de referencia respecto de ella.

Cuadro N°48: Distribución por género de estudiantes que usan sistemas de DPRP

| | Total de estudiante de educación media (*) | Total estudiantes de educación superior (**) | Total población estudiantil que, potencialmente, demanda transporte publico | Participación |
|---------|--|--|---|---------------|
| Hombres | 520.910 | 590.946 | 1.111.856 | 49,1% |
| Mujeres | 494.186 | 656.800 | 1.150.986 | 50,9% |
| Total | 1.015.096 | 1.247.746 | 2.262.842 | 100,0% |

Fuente: elaboración propia con datos Centro de Datos, Mineduc. Minuta 4. Análisis de variación de establecimientos educacionales y matrícula en educación escolar de 2016 a 2018. Octubre 2018.

Notas:

(*) Al total de estudiantes de educación media (jóvenes de media HC + jóvenes de media TP) se le agrega estimación de alumnos de 8º básico, según datos de 2017. Al total se le descuentan los alumnos de jóvenes media HC de colegios particulares pagados. En ausencia del dato específico, se utiliza el dato de la distribución por sexo, del dato global.

(**) Considera todos los estudiantes de pregrado y postgrado de Universidades, Institutos Profesionales y Centros de Formación Técnica. En "Estadísticas de la Educación Superior 2017".

Al no existir reglas o prácticas abiertamente discriminatorias (positiva o negativamente), no se observan elementos que sesguen la entrega del servicio en función del género.

Todos los antecedentes muestran un relativo balance entre hombres y mujeres en la demanda de transporte público remunerado de pasajeros

Definición de población objetivo

El Programa tiene diversas iniciativas tendientes a subsidiar el transporte público de pasajeros: Transantiago, Tarifas reguladas ciudades como Valparaíso, Concepción y otras, Tarifas No reguladas, Tarifas reguladas a través de un perímetro de exclusión, servicios de transporte en zonas extremas, servicios de transporte en zonas aisladas, servicio de transporte en áreas rurales y en servicios de transporte especial para escolares). En la mayoría de ellas se reconoce a dos poblaciones especialmente favorecidas: estudiantes y personas de tercera edad. Para ninguna de ellas se hacen consideraciones de género explícitas en su definición de población objetivo. Para **ninguna de ellas se hacen consideraciones de género** en su definición de población objetivo.

Situación que el Panel considera razonable, puesto que, desde el punto de vista del transporte, como se analiza someramente más arriba, no se aprecia ningún sesgo o posible discriminación femenina que deba ser subsanada.

Definición del propósito y componentes

Tampoco el Programa hace consideración de género en la definición del propósito y de los componentes. El panel también estima que no es necesario, dada la universalidad que debiera existir en el acceso a los servicios de transporte público de pasajeros que se subsidian.

Provisión de los bienes y servicios

La provisión de productos del Programa requiere estar abierto a todos aquellos que los requieren por lo que introducir otras consideraciones limitaría el acceso a una parte de la población.

Formulación de indicadores.

Los indicadores del Programa miden efectos globales y no reconocen los efectos que han tenido las intervenciones realizadas en la situación de hombres y mujeres. Además, si no se plantea ningún objetivo en términos de género, no hay nada que medir.

Consideración final del Panel:

Dada la naturaleza del problema a resolver, no se ve que este problema pueda implicar alguna condición de desmedro, desigualdad, o restricción de género, que impida a cualquier persona acceder a los beneficios del Programa.

CUADRO ANÁLISIS DE GENERO

| | | | |
|---|--|--|----------------------|
| Nombre del programa | Subsidio Nacional al Transporte de Pasajeros | | |
| Objetivo del programa | <p>Fin “Contribuir a hacer efectivos los derechos y libertad de movilidad de todas personas en el territorio nacional, mediante el Transporte Público”.</p> <p>Propósito es “Promover el uso y la disponibilidad³¹⁷ efectiva de servicios de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, con estándares de servicio predefinidos³¹⁸, a tarifas accesibles y consistentes con el lugar geográfico de cada población que los demande”.</p> | | |
| ¿Corresponde aplicar enfoque de género según la evaluación? | SI ¿Por qué?: | NO ¿Por qué?: La población que demanda servicios de transporte público de pasajeros tiene una distribución relativamente balanceada entre hombres y mujeres. La provisión de productos del Programa requiere estar abierta (y lo está) a todos aquellos que los requieren por lo que introducir otras consideraciones limitaría el acceso a una parte de la población. | |
| <u>Si la respuesta es SI, continuar el análisis</u> | | | |
| ¿Se aplica satisfactoriamente en la población objetivo? | SÍ | NO ¿Por qué?: | RECOMENDACIÓN n/a |
| ¿Se aplica satisfactoriamente en la definición del propósito y los componentes? | SÍ | NO ¿Por qué?: | RECOMENDACIÓN n/a |
| ¿Se aplica satisfactoriamente en la provisión del servicio? | SÍ | NO ¿Por qué?: | RECOMENDACIÓN n/a |
| ¿Se aplica satisfactoriamente en la formulación de indicadores? | SÍ | NO ¿Por qué?: | RECOMENDACIÓN n/a |

³¹⁷ Disponibilidad: se entiende como: existencia, regularidad y frecuencia y posibilidad de acceso.

³¹⁸ Estándar de servicio: se entiende como seguridad y confort y condiciones técnicas

ANEXO 5: FICHA DE PRESENTACIÓN DE ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS Y DE GASTOS

A efectos de comparar presupuestos y gastos, todas las cifras contenidas en este anexo están expresadas en moneda de igual valor. Para actualizar los valores en pesos nominales a valores en pesos reales del año 2020, se ha multiplicado por los correspondientes factores señalados en la siguiente tabla:

| Año | Factor |
|------|--------|
| 2016 | 1,0975 |
| 2017 | 1,0741 |
| 2018 | 1,0486 |
| 2019 | 1,0260 |
| 2020 | 1,0000 |

(*) NOTA: Los factores de actualización de moneda podrían variar o sufrir modificaciones durante el transcurso de la evaluación

1. Fuentes presupuestarias:

1.1. Asignación Específica al Programa:

Cuadro 1.A
Asignación Específica al Programa, período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

Cuadro 1.A
Asignación Específica al Programa, período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

| Identificación Asignación | | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|--|---------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| Partida; Capítulo; Programa. | Subt.; Ítem; Asign. | Denominación de Asignación | Monto Total Ley de Presupuestos | % Específico al Programa | Monto Total Ley de Presupuestos | % Específico al Programa |
| | 901 | Subsidio Nacional al Transporte Público | 696206737 | 100,0% | 777613686 | 100,0% | 836183586 | 100,0% | 842469626 | 100,0% | 862718053 | 100,0% |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Total Asignación Específica al Programa | | | 696206737 | | 777613686 | | 836183585 | | 842469626 | | 862718053 | |

1.2. Aportes institución responsable:

Cuadro1.B
Aportes institución responsable (subtítulos 21, 22 y 29, entre otros), período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

| Identificación Aporte | | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Partida; Capítulo; Progr. | Subtítulo | Denominación | Monto Total Ley de Presupuestos | % Específico al Programa | Monto Total Ley de Presupuestos | % Específico al Programa |
| | 21 | Gastos en Personal | 565.583 | 0,0% | 355286,186 | 0,0% | 341923,4359 | 0,0% | 338728,7012 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| | 22 | Bienes y Servicios de Consumo | 108.442 | 0,0% | 147481,9779 | 0,0% | 132053,9721 | 0,0% | 120001,5696 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| | 29 | Adquisición de Activos no Financieros | 11.352 | 0,0% | 15298,99547 | 0,0% | 10620,61178 | 0,0% | 6979,705235 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| | Otros (identificar) | Otros (identificar) | - | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| 1.2 Total Aportes Institución Responsable | | | 685.378 | | 518.067 | | 484.598 | | 465.710 | | 0 | |

1.3. Aportes en Presupuesto de otras instituciones públicas:

Cuadro Nº1.C

Aportes en Presupuesto de otras Instituciones Públicas, período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

| Identificación Aporte | | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|---|---------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Partida; Capítulo; Progr. | Subt.; Ítem; Asign. | Denominación de Asignación | Monto Total Ley de Presupuestos | % Específico al Programa |
| | | | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| | | | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| | | | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| 1.3 Total Aportes en presupuesto de otras instituciones públicas | | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | |

No existen aportes de otras instituciones públicas.

2. Fuentes Extrapresupuestarias:

Cuadro N°1.D

Aportes Otras fuentes Extrapresupuestarias, período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Monto | Monto | Monto | Monto | Monto |
| 2.1 Otras fuentes, sector privado, aportes de beneficiarios, organismos internacionales, etc. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Cuadro Nº1
Fuentes de financiamiento del Programa, período 2016 - 2020 (en miles de pesos año 2020)

| Fuentes de Financiamiento | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | | Variación 2016-2020 |
|---|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|------------------------|
| | Monto | % | |
| 1. Presupuestarias | 696.892.115 | 100% | 778.131.753 | 100% | 836.668.184 | 100% | 842.935.336 | 100% | 862.718.053 | 100% | 23,80% |
| 1.1. Asignación específica al Programa | 696.206.737 | 100% | 777.613.686 | 100% | 836.183.586 | 100% | 842.469.626 | 100% | 862.718.053 | 100% | 23,92% |
| 1.2. Aportes institución responsable (subtítulos 21, 22 y 29, entre otros) | 685.378 | 0% | 518.067 | 0% | 484.598 | 0% | 465.710 | 0% | - | 0% | |
| 1.3. Aportes en presupuesto de otras instituciones públicas | - | 0% | - | 0% | - | 0% | - | 0% | - | 0% | |
| 2. Extrapresupuestarias | - | 0% | |
| 2.1 Otras fuentes, sector privado, aportes de beneficiarios, organismos internacionales, etc. | - | 0% | - | 0% | - | 0% | - | 0% | - | 0% | |
| Total (Presupuestarias + Extrapresupuestarias) | 696.892.115 | | 778.131.753 | | 836.668.184 | | 842.935.336 | | 862.718.053 | | 23,80% |

Fuente:

2. Información presupuestaria del Programa respecto del presupuesto de la Institución Responsable, período 2016-2020

Cuadro Nº2
Presupuesto del Programa respecto del Presupuesto de la Institución Responsable, período 2016-2020
(en miles de pesos año 2020)

| Año | Presupuesto inicial de la Institución responsable | Presupuesto Inicial del Programa (Asignación en Ley de Presupuesto) | % Respecto del presupuesto inicial de la institución responsable |
|------|---|--|---|
| 2016 | 1.018.415.489 | 696.206.737 | 68% |
| 2017 | 1.065.583.660 | 777.613.686 | 73% |
| 2018 | 1.092.307.523 | 836.183.586 | 77% |
| 2019 | 1.088.897.149 | 842.469.626 | 77% |
| 2020 | 1.108.353.176 | 862.718.053 | 78% |

Fuente:

3. Ejecución Presupuestaria del Programa, período 2016-2020

Se consideran los siguientes Subtítulos presupuestarios:

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Personal | Subtítulo 21 |
| Bienes y Servicios de Consumo | Subtítulo 22 |
| Transferencias | Subtítulos 24 y 33 |
| Inversión | Subtítulos 31 y 29 |
| Otros | Otros Subtítulos |

Cuadro N°3
Presupuesto Inicial y Gasto Devengado del Programa, período 2016-2020
~~(en miles de pesos año 2020)~~

| AÑO 2016 | Presupuesto Inicial (A) | Presupuesto Vigente (B) | Gasto Devengado del Presupuesto Ejecución (C) | Indicadores Ejecución y Planificación Presupuestaria | |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|----------|
| | | | | (C/B) % | (C/A) % |
| Personal | 2.468.448 | 2.518.756 | 2.468.393 | 98,0% | 100,0% |
| Bienes y Servicios de Consumo | 453.006 | 422.035 | 315.418 | 74,7% | 69,6% |
| Transferencias | 609.166.511 | 674.900.277 | 663.974.420 | 98,4% | 109,0% |
| Inversión | 11.746.788 | 11.746.788 | 10.659.453 | 90,7% | 90,7% |
| Transferencias de Capital | 72.225.110 | 77.234.515 | 77.225.303 | 100,0% | 106,9% |
| Otros (Identificar) | 146.874 | 63.858.397 | 63.473.414 | 99,4% | 43216,2% |
| Total | 696.206.737 | 830.680.768 | 818.116.402 | 98,5% | 117,5% |

Fuente:

| AÑO 2017 | Presupuesto Inicial (A) | Presupuesto Vigente (B) | Gasto Devengado del Presupuesto Ejecución (C) | Indicadores Ejecución y Planificación Presupuestaria | |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|---------|
| | | | | (C/B) % | (C/A) % |
| Personal | 2.473.615 | 2.647.582 | 2.610.191 | 98,6% | 105,5% |
| Bienes y Servicios de Consumo | 409.777 | 409.777 | 268.546 | 65,5% | 65,5% |
| Transferencias | 698.846.406 | 710.563.713 | 704.602.573 | 99,2% | 100,8% |
| Inversión | 8.279.699 | 6.319.466 | 5.304.940 | 83,9% | 64,1% |
| Transferencias de Capital | 67.456.200 | 87.752.393 | 87.701.927 | 99,9% | 130,0% |
| Otros (Identificar) | 147.991 | 4.515.321 | 4.114.751 | 91,1% | 2780,4% |
| Total | 777.613.686 | 812.208.253 | 804.602.929 | 99,1% | 103,5% |

Fuente:

| AÑO 2018 | Presupuesto Inicial (A) | Presupuesto Vigente (B) | Gasto Devengado del Presupuesto Ejecución (C) | Indicadores Ejecución y Planificación Presupuestaria | |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|---------------|
| | | | | (C/B) % | (C/A) % |
| Personal | 2.578.231 | 2.613.823 | 2.608.552 | 99,8% | 101,2% |
| Bienes y Servicios de Consumo | 201.089 | 289.184 | 284.574 | 98,4% | 141,5% |
| Transferencias | 761.782.664 | 771.793.492 | 771.092.502 | 99,9% | 101,2% |
| Inversión | 5.917.250 | 4.132.240 | 3.631.910 | 87,9% | 61,4% |
| Transferencias de Capital | 65.565.082 | 65.606.286 | 65.597.551 | 100,0% | 100,0% |
| Otros (Identificar) | 139.270 | 18.163.871 | 16.385.714 | 90,2% | 11765,4% |
| Total | 836.183.586 | 862.598.897 | 859.600.804 | 99,7% | 102,8% |

Fuente:

| AÑO 2019 | Presupuesto Inicial (A) | Presupuesto Vigente (B) | Gasto Devengado del Presupuesto Ejecución (C) | Indicadores Ejecución y Planificación Presupuestaria | |
|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|---|---|---------------|
| | | | | (C/B) % | (C/A) % |
| Personal | 2.540.332 | 2.633.828 | 2.589.882 | 98,3% | 102,0% |
| Bienes y Servicios de Consumo | 183.384 | 276.970 | 270.879 | 97,8% | 147,7% |
| Transferencias | 777.000.243 | 827.099.111 | 826.531.002 | 99,9% | 106,4% |
| Inversión | 5.395.919 | 5.395.919 | 4.950.712 | 91,7% | 91,7% |
| Transferencias de Capital | 57.223.278 | 65.243.860 | 65.195.469 | 99,9% | 113,9% |
| Otros (Identificar) | 126.471 | 50.535.336 | 50.523.958 | 100,0% | 39949,1% |
| Total | 842.469.626 | 951.185.023 | 950.061.902 | 99,9% | 112,8% |

Fuente:

| AÑO 2020 | Presupuesto Inicial |
|-------------------------------|---------------------|
| Personal | 3.643.387 |
| Bienes y Servicios de Consumo | 184.033 |
| Transferencias | 798.895.979 |
| Inversión | 6.668.999 |
| Transferencias de Capital | 53.166.677 |
| Otros (Identificar) | 158.978 |
| Total | 862.718.053 |

Fuente:

4. Gasto Total del Programa, período 2016-2019

Cuadro N°4
Gasto Total del Programa, período 2016-2019
(en miles de pesos año 2020)

| AÑO | Gasto Devengado del Presupuesto | Otros Gastos | Total Gasto del Programa |
|------|---------------------------------|--------------|--------------------------|
| 2016 | 818.116.402 | 685.378 | 818.801.780 |
| 2017 | 804.602.929 | 518.067 | 805.120.996 |
| 2018 | 859.600.804 | 484.598 | 860.085.402 |
| 2019 | 950.061.902 | 465.710 | 950.527.612 |

Fuente:

5. Gasto Total del Programa, desagregado según uso, período 2016-2019

Cuadro N°5

Gastos Total del Programa según uso, desagregado en gastos de administración y gastos de producción,

período 2016-2019

(en miles de pesos año 2020)

| AÑO 2016 | Gasto Total del Programa | | TOTAL | % (RR.HH vs Otros Gastos) |
|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|------------------------------|
| | Gasto Producción | Gasto Administración | | |
| Recursos Humanos | 0 | 66942603 | 66942603 | 9,0% |
| Otros Gastos | 675.988.616 | - | 675.988.616 | 91,0% |
| Total | 675.988.616 | 66.942.603 | 742.931.219 | ----- |
| % (Gasto Produc. Vs Admin) | 91,0% | 0,090106057 | ----- | ----- |

Fuente:

| AÑO 2017 | Gasto Total del Programa | | TOTAL | % (RR.HH vs Otros Gastos) |
|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------------|
| | Gasto Producción | Gasto Administración | | |
| Recursos Humanos | 0 | 7511556 | 7511556 | 1,0% |
| Otros Gastos | 709778164 | 0 | 709778164 | 99,0% |
| Total | 709778164 | 7511556 | 717289720 | ----- |
| % (Gasto Produc. Vs Admin) | 99,0% | 0,010472137 | ----- | ----- |

Fuente:

| AÑO 2018 | Gasto Total del Programa | | TOTAL | % (RR.HH vs Otros Gastos) |
|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------------|
| | Gasto Producción | Gasto Administración | | |
| Recursos Humanos | 0 | 19763438 | 19763438 | 2,5% |
| Otros Gastos | 776307551 | 0 | 776307551 | 97,5% |
| Total | 776.307.550,72 | 19763438 | 796070989 | ----- |
| % (Gasto Produc. Vs Admin) | 98% | 0,024826226 | ----- | ----- |

Fuente:

| AÑO 2019 | Gasto Total del Programa | | TOTAL | % (RR.HH vs Otros Gastos) |
|---------------------------------------|--------------------------|----------------------|------------------|------------------------------|
| | Gasto Producción | Gasto Administración | | |
| Recursos Humanos | 0 | 50989668 | 50989668 | 5,7% |
| Otros Gastos | 841662132 | 0 | 841662132 | 94,3% |
| Total | 841662132 | 50989668 | 892651800 | ----- |
| % (Gasto Produc. Vs Admin) | 94,3% | \$ 0 | ----- | ----- |

Fuente:

6. Gasto de Producción de los Componentes del Programa,
período 2016-2019

Cuadro N°6
Gasto de producción de los Componentes del Programa, período 2016-2019
(en miles de pesos año 2020)

| AÑO 2016 | Arica y Parinacota | Tarapacá | Antofagasta | Atacama | Coquimbo | Valparaíso | O'Higgins | Maule | Bío Bío | Araucanía | Los Ríos | Los Lagos | Aysén | Magallanes | Región Metropolitana | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 217.544.865.210 | 217.544.865.210 |
| Subsidio Transporte Publico - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 229.630.691.055 | 229.630.691.055 |
| Subsidio Especial - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 39.640.129.058 | 39.640.129.058 |
| 1.1 Subsidios a Transantiago | | | | | | | | | | | | | | | 486.815.685.323 | 486.815.685.323 |
| Subsidios Al Transporte Regional | - | - | - | - | - | 1.851.507.423 | - | - | 182.247.734 | - | - | 3.936.449.291 | 5.479.220.945 | 1.827.807.329 | - | 13.277.232.722 |
| subsidio 5a zonas aisladas | 182.417.596 | 395.374.466 | 345.488.993 | 334.672.504 | 583.315.547 | 452.016.489 | 515.844.706 | 990.488.243 | 2.691.867.191 | 2.984.508.489 | 2.322.553.394 | 8.897.750.853 | 1.543.776.290 | 1.635.235.268 | 60.676.416 | 23.935.986.446 |
| 2.1.1 zonas aisladas | 182.417.596 | 395.374.466 | 345.488.993 | 334.672.504 | 583.315.547 | 2.303.523.913 | 515.844.706 | 990.488.243 | 2.874.114.925 | 2.984.508.489 | 2.322.553.394 | 12.834.200.144 | 7.022.997.235 | 3.463.042.597 | 60.676.416 | 37.213.219.168 |
| 2.1.2 zonas rurales | - | - | 24.509.125 | 10.460.593 | 280.866.181 | 9.252.987 | 94.937.972 | 101.210.913 | 176.342.435 | 716.998.419 | 117.232.980 | 254.410.007 | 61.764.227 | 129.280.550 | 1.977.266.390 | 3.954.532.780 |
| 2.1.3 transporte escolar | 539.216.882 | 87.759.611 | 210.883.934 | 234.998.872 | 325.365.826 | 489.852.596 | 2.166.180.802 | 1.981.185.141 | 1.277.798.491 | 2.744.505.212 | 2.613.002.623 | 3.787.623.485 | 384.905.907 | 117.565.171 | 2.133.436.735 | 19.094.281.289 |
| 2.1.4.zonas extremas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.709.652.337 | 2.709.652.337 | |
| Subsidio 3b Zonas Licitadas | - | 1.864.635.162 | 4.056.179.465 | - | - | 17.509.157.911 | 1.072.480.791 | - | 12.609.800.438 | 51.659.523 | - | - | - | - | - | 37.163.913.288 |
| ZL-TNE-EXT | - | 396.727.931 | 1.046.133.036 | - | - | 3.215.780.989 | 360.811.083 | - | 2.880.826.939 | - | - | - | - | - | - | 7.900.279.977 |
| 2.2.1 zonas reguladas | 2.261.363.092 | 5.102.312.500 | - | - | 20.724.938.900 | 1.433.291.874 | - | 15.490.627.377 | 51.659.523 | - | - | - | - | - | 45.064.193.265 | |
| 2.2.2.zonas con perim exclusión | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 50.018.943 | - | - | - | - | 50.018.943 | |
| subsidio 4a Zonas no Licitadas | 293.139.339 | - | 549.557.692 | 417.061.129 | 2.334.909.239 | 1.454.574.221 | 483.741.648 | 3.459.135.402 | 4.902.179.985 | 3.467.999.510 | 1.367.214.933 | 2.398.454.727 | 46.952.084 | 95.336.694 | - | 21.270.256.600 |
| Ar. 5 (3UTM) | 39.275.599 | 60.056.412 | 139.491.641 | 37.170.055 | 120.692.149 | 505.749.083 | 130.768.676 | 323.522.737 | 574.374.147 | 242.711.687 | 89.834.807 | 241.681.173 | 16.870.520 | 12.505.121 | 283.062.316 | 2.817.766.122 |
| ZNL-TNE-EXT | 144.132.929 | 51.614.683 | 126.451.960 | 136.514.435 | 1.006.302.170 | 1.256.450.410 | 437.315.319 | 1.964.720.723 | 1.960.667.240 | 1.660.738.042 | 553.853.127 | 1.260.132.032 | 69.379.182 | 53.647.436 | 1.452.763.800 | 12.134.683.488 |
| 2.2.3 zonas no reguladas | 476.547.868 | 111.671.095 | 815.501.293 | 590.745.619 | 3.461.903.557 | 3.216.773.714 | 1.051.825.642 | 5.747.378.861 | 7.437.221.372 | 5.371.449.238 | 2.010.902.866 | 3.900.267.932 | 133.201.786 | 161.489.252 | 1.735.826.116 | 36.222.706.211 |
| 3.1 AT renovación flota (Reembolso art.3° T.Ley 20,378) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27.139.100.560 | 27.139.100.560 |
| 3.3 obras menores (subsidio 5a otros) | 181.798.254 | 175.600.000 | 160.916.549 | 224.987.500 | 82.312.500 | 114.442.783 | 514.010.176 | 12.599.551 | 2.031.307.433 | 492.527.633 | 20.580.847 | 1.102.841.892 | 10.656.725 | 117.119.493 | 553.614.669 | 5.795.316.005 |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | 6.939.818.035 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 6.939.818.035 |
| Trenes Metropolitanos S.A. | - | - | - | - | - | - | 1.096.035.282 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.096.035.282 |
| FESUB Concepción S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | 3.894.057.906 | - | - | - | - | - | - | 3.894.057.906 |
| 3.4 gestión servicio financiero renov | - | - | - | - | - | 6.939.818.035 | 1.096.035.282 | - | 3.894.057.906 | - | - | - | - | - | - | 11.929.911.223 |
| Total | 1.379.980.601 | 3.031.768.264 | 6.659.612.394 | 1.395.865.088 | 4.733.763.611 | 33.798.602.927 | 6.872.126.454 | 8.832.862.710 | 33.181.469.938 | 12.411.667.458 | 7.084.272.710 | 21.879.343.460 | 7.613.525.881 | 6.698.149.400 | 520.415.606.209 | 675.988.617.104 |
| Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | |

| AÑO 2017 | Arica y Parinacota | Tarapacá | Antofagasta | Atacama | Coquimbo | Valparaíso | O'Higgins | Maule | Bío Bío | Araucanía | Los Ríos | Los Lagos | Aysén | Magallanes | Región Metropolitana | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 219.293.747.873 | 219.293.747.873 |
| Subsidio Transporte Público - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 236.845.521.480 | 236.845.521.480 |
| Subsidio Especial - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 67.926.513.640 | 67.926.513.640 |
| 1.1 Subsidios a Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 524.065.782.994 | 524.065.782.994 |
| Subsidios Al Transporte Regional | - | - | - | - | - | 2.325.272.454 | - | - | - | - | - | 4.423.523.788 | 7.815.341.426 | 1.954.049.551 | - | 16.518.187.218 |
| subsidio 5a zonas aisladas | 161.929.952 | 434.109.445 | 398.135.879 | 225.886.846 | 580.212.069 | 515.392.807 | 403.489.773 | 1.112.038.023 | 3.395.991.674 | 3.191.517.277 | 2.963.122.366 | 10.890.602.896 | 1.872.993.435 | 2.748.453.122 | 61.895.550 | 28.955.771.116 |
| 2.1.1 zonas aisladas | 161.929.952 | 434.109.445 | 398.135.879 | 225.886.846 | 580.212.069 | 2.840.665.260 | 403.489.773 | 1.112.038.023 | 3.395.991.674 | 3.191.517.277 | 2.963.122.366 | 15.314.126.684 | 9.688.334.861 | 4.702.502.673 | 61.895.550 | 45.473.958.333 |
| 2.1.2 zonas rurales | 23.933.537 | 14.914.093 | 94.076.967 | 81.991.374 | 413.748.935 | 111.462.534 | 243.451.985 | 137.959.913 | 362.360.367 | 1.123.011.003 | 148.026.560 | 454.054.593 | 164.316.453 | 135.640.493 | 121.432.329 | 3.630.381.136 |
| 2.1.3 transporte escolar | 703.593.552 | 145.305.151 | 277.704.133 | 341.818.235 | 402.476.064 | 996.685.943 | 2.198.045.078 | 2.857.684.739 | 1.548.300.694 | 3.295.953.054 | 2.689.848.325 | 4.401.178.125 | 427.343.322 | 130.519.968 | 2.364.579.660 | 22.781.036.042 |
| 2.1.4.zonas extremas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.764.068.087 | - | 2.764.068.087 |
| Subsidio 3b Zonas Licitadas | - | 1.860.452.670 | 4.155.458.016 | - | - | 17.521.278.381 | 1.107.037.792 | - | 12.781.911.288 | 148.791.758 | - | - | - | - | - | 37.574.929.906 |
| ZL-TNE-EXT | - | 427.994.318 | 1.128.066.987 | - | - | 3.335.294.535 | 363.284.787 | - | 2.939.270.191 | - | - | - | - | - | - | 8.193.910.818 |
| 2.2.1 zonas reguladas | - | 2.288.446.988 | 5.283.525.003 | - | - | 20.856.572.916 | 1.470.322.579 | - | 15.721.181.480 | 148.791.758 | - | - | - | - | - | 45.768.840.724 |
| 2.2.2.zonas con perím exclusión | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 177.593.073 | - | - | - | - | - | 177.593.073 |
| subsidio 4a Zonas no Licitadas | 367.073.599 | - | 357.370.133 | 391.464.345 | 2.263.407.500 | 1.133.404.097 | 555.111.493 | 3.376.878.751 | 2.642.632.445 | 3.017.751.403 | 1.484.697.879 | 2.298.772.325 | 28.747.086 | 2.385.631 | - | 17.919.696.688 |
| Art. 5 (3UTM) | 37.278.109 | 52.698.371 | 128.152.856 | 35.032.440 | 108.840.101 | 467.548.328 | 119.170.179 | 298.674.004 | 531.924.179 | 224.866.343 | 83.089.761 | 220.824.138 | 11.378.057 | 9.880.944 | 260.347.916 | 2.589.705.727 |
| ZNL-TNE-EXT | 156.452.629 | 12.678.670 | 122.888.143 | 132.645.674 | 1.051.778.697 | 1.322.923.533 | 413.194.297 | 2.130.070.532 | 1.884.901.873 | 1.751.539.745 | 632.440.841 | 1.374.047.294 | 18.613.535 | 41.262.763 | 2.184.350.889 | 13.229.789.119 |
| 2.2.3 zonas no reguladas | 560.804.337 | 65.377.041 | 608.411.132 | 559.142.459 | 3.424.026.298 | 2.923.875.959 | 1.087.475.969 | 5.805.623.288 | 5.059.458.497 | 4.994.157.492 | 2.200.228.481 | 3.893.643.757 | 58.738.678 | 53.529.338 | 2.444.698.806 | 33.739.191.533 |
| 3.1 AT renovación flota (Reembolso art.3º T.Ley 20.378) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 13.723.798.111 | 13.723.798.111 |
| 3.3 obras menores (subsidio 5a otros) | 149.599.574 | 194.419.619 | 81.502.708 | 113.133.642 | 503.490.820 | 583.493.010 | 98.402.597 | 265.710.858 | 1.674.649.718 | 1.803.827.073 | 175.931.135 | 1.685.595.602 | 945.270.316 | 923.054.710 | 403.261.797 | 9.601.343.179 |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | 81.094.550 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 81.094.550 |
| FESUB Concepción S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | 9.452.080 | - | - | - | - | - | - | 9.452.080 |
| Sistema Transporte Público Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 994.406.060 | 994.406.060 |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | 2.022.806.113 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.022.806.113 |
| Trenes Metropolitanos S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.086.001.910 | 1.086.001.910 |
| FESUB Concepcion S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | 3.858.410.756 | - | - | - | - | - | - | 3.858.410.756 |
| 3.4 gestión servicio financiero renov | - | - | - | - | - | 2.103.900.663 | - | - | 3.867.862.836 | - | - | - | - | - | 2.080.407.970 | 8.052.171.469 |
| Total | 1.599.860.951 | 3.142.572.337 | 6.743.355.822 | 1.321.972.556 | 5.323.954.186 | 30.416.656.285 | 5.501.187.982 | 10.179.016.821 | 31.629.805.267 | 14.734.850.730 | 8.177.156.868 | 25.748.598.761 | 11.284.003.630 | 8.709.315.270 | 545.265.857.216 | 709.778.164.682 |
| Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | |

| AÑO 2018 | Arica y | Tarapacá | Antofagasta | Atacama | Coquimbo | Valparaíso | O'Higgins | Maule | Nuble | Bío Bío | Araucanía | Los Ríos | Los Lagos | Aysén | Magallanes | Región | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 219.653.813.532 | 219.653.813.532 |
| Subsidio Transporte Público - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 231.856.802.706 | 231.856.802.706 |
| Subsidio Especial - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 143.892.606.888 | 143.892.606.888 |
| 1.1 Subsidios a Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 595.403.223.126 | 595.403.223.126 |
| Subsidios Al Transporte Regional | - | - | - | - | - | 2.117.825.962 | - | - | - | 57.321.677 | - | - | 2.771.800.279 | 7.113.839.975 | 2.122.531.099 | - | 14.183.318.993 |
| subsidio 5a zonas aisladas | 192.099.770 | 453.641.762 | 438.330.013 | 250.652.937 | 610.153.745 | 523.479.984 | 376.071.693 | 1.237.201.127 | - | 3.408.610.753 | 3.688.396.040 | 4.250.789.200 | 20.150.564.534 | 2.010.267.487 | 3.264.923.540 | 84.188.214 | 40.939.370.799 |
| 2.1.1 zonas aisladas | 192.099.770 | 453.641.762 | 438.330.013 | 250.652.937 | 610.153.745 | 2.641.305.946 | 376.071.693 | 1.237.201.127 | - | 3.465.932.430 | 3.688.396.040 | 4.250.789.200 | 22.922.364.813 | 9.124.107.463 | 5.387.454.639 | 84.188.214 | 55.122.689.792 |
| 2.1.2 zonas rurales | 27.069.263 | 38.598.691 | 441.992.165 | 364.562.065 | 632.408.584 | 165.498.108 | 443.394.465 | 231.693.573 | - | 419.203.390 | 1.425.973.132 | 210.000.010 | 739.978.440 | 261.957.813 | 292.961.826 | 266.125.989 | 5.961.417.515 |
| 2.1.3 transporte escolar | 706.989.516 | 214.020.645 | 289.931.223 | 603.056.373 | 689.919.740 | 1.479.238.528 | 2.413.847.337 | 3.341.036.761 | - | 1.773.823.848 | 4.081.374.760 | 2.886.854.005 | 5.076.072.896 | 472.248.253 | 318.144.640 | 2.455.169.917 | 26.801.728.442 |
| 2.1.4.zonas extremas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.702.238.164 | - | 2.702.238.164 |
| Subsidio 3b Zonas Licitadas | - | 1.840.996.793 | 4.145.152.974 | - | - | 18.993.057.918 | 1.197.135.756 | - | - | 14.371.988.970 | 104.621.896 | - | - | - | - | - | 40.652.954.308 |
| ZL-TNE-EXT | - | 406.858.018 | 1.148.152.201 | - | - | 3.358.579.650 | 365.950.916 | - | - | 2.934.744.580 | - | - | - | - | - | - | 8.214.285.365 |
| 2.2.1 zonas reguladas | - | 2.247.854.812 | 5.293.305.175 | - | - | 22.351.637.568 | 1.563.086.672 | - | - | 17.306.733.550 | 104.621.896 | - | - | - | - | - | 48.867.239.673 |
| 2.2.2.zonas con perim exclusión | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 403.380.633 | |
| subsidio 4a Zonas no Licitadas | 307.523.556 | - | 255.836.783 | 432.233.281 | 2.212.369.244 | 1.070.288.224 | 490.010.815 | 3.089.751.314 | - | 2.470.324.216 | 2.595.763.316 | 1.451.545.785 | 2.599.328.894 | 34.642.082 | - | - | 17.009.617.510 |
| ZNL-TNE-EXT | 163.008.105 | 13.223.119 | 128.232.535 | 138.289.039 | 1.093.713.616 | 1.378.681.971 | 452.332.545 | 2.226.949.094 | - | 1.974.273.001 | 1.826.914.349 | 660.984.626 | 1.427.514.892 | 19.645.408 | 42.972.697 | 1.303.297.269 | 12.850.032.263 |
| Art. 5 (3UTM) | 35.104.795 | 50.181.168 | 126.652.245 | 22.825.855 | 131.226.343 | 467.940.434 | 127.806.930 | 289.808.000 | - | 483.638.789 | 215.357.623 | 87.983.699 | 228.457.937 | 6.983.163 | 8.852.082 | 256.146.562 | 2.538.965.626 |
| 2.2.3 zonas no reguladas | 505.636.456 | 63.404.287 | 510.721.563 | 593.348.174 | 3.437.309.203 | 2.916.910.629 | 1.070.150.289 | 5.606.508.408 | - | 4.928.236.005 | 4.638.035.287 | 2.200.514.111 | 4.255.301.723 | 61.270.653 | 51.824.778 | 1.559.443.831 | 32.398.615.400 |
| 3.1 AT renovación flota (Reembolso art.3º T.Ley 20,378) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3.3 obras menores (subsidio 5a otros) | 9.729.959 | 1.055.940 | 1.403.027 | 4.150.359 | 20.647.983 | 11.958.234 | 225.782.455 | 20.298.799 | - | 22.572.164 | 316.174.921 | 20.384.784 | 510.551.343 | 13.688.424 | 92.100.657 | 338.507.006 | 1.609.006.055 |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| FESUB Concepción S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Sistema Transporte Público Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.043.359.858 | |
| Trenes Metropolitanos S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.097.036.782 | |
| FESUB Concepcion S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 3.897.616.094 | |
| 3.4 gestión servicio financiero renov | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7.038.012.734 | |
| Total | 1.441.524.965 | 3.018.576.137 | 6.975.683.165 | 1.815.769.908 | 5.390.439.254 | 29.566.549.015 | 6.092.332.910 | 10.436.738.668 | - | 27.916.501.387 | 14.530.208.410 | 9.568.542.109 | 33.632.017.476 | 9.933.272.606 | 8.844.724.705 | 607.144.670.817 | 776.307.551.532 |
| Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| AÑO 2019 | Arica y | Tarapacá | Antofagasta | Atacama | Coquimbo | Valparaiso | O'Higgins | Maule | Nuble | Bio Bio | Araucanía | Los Ríos | Los Lagos | Aysén | Magallanes | Región | Total |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 243.503.871.408 | 243.503.871.408 |
| Subsidio Transporte Público - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 259.828.489.692 | 259.828.489.692 |
| Subsidio Especial - Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 145.096.017.120 | 145.096.017.120 |
| 1.1 Subsidios a Transantiago | | | | | | | | | | | | | | | | 648.428.378.220 | 648.428.378.220 |
| Subsidios Al Transporte Regional | - | - | - | - | - | 1.936.240.723 | - | - | - | 90.721.136 | - | - | - | 3.806.337.889 | 7.178.095.181 | 2.155.838.587 | 15.167.233.516 |
| subsidio 5a zonas aisladas | 192.399.687 | 459.747.987 | 417.811.322 | 246.284.120 | 660.300.615 | 758.398.697 | 453.700.882 | 929.700.788 | 3.270.833.239 | 43.920.310 | 4.097.881.287 | 4.041.931.592 | 12.381.377.253 | 2.004.854.039 | 3.646.526.310 | 107.894.125 | 33.713.562.255 |
| 2.1.1 zonas aisladas | 192.399.687 | 459.747.987 | 417.811.322 | 246.284.120 | 660.300.615 | 2.694.639.420 | 453.700.882 | 929.700.788 | 3.270.833.239 | 134.641.446 | 4.097.881.287 | 4.041.931.592 | 12.381.377.253 | 5.811.191.928 | 10.824.621.492 | 2.263.732.712 | 48.880.795.772 |
| 2.1.2 zonas rurales | 44.271.149 | 48.250.277 | 479.776.943 | 439.406.379 | 689.062.125 | 198.752.300 | 474.420.721 | 269.259.143 | 387.016.071 | 101.734.931 | 1.615.968.362 | 216.131.510 | 788.444.391 | 329.273.135 | 400.342.826 | 291.057.106 | 6.773.167.370 |
| 2.1.3 transporte escolar | 564.124.088 | 241.055.507 | 188.765.333 | 604.371.983 | 670.284.440 | 1.499.866.001 | 2.221.703.358 | 3.041.660.194 | 799.508.304 | 685.750.955 | 3.953.781.236 | 2.541.140.689 | 4.478.734.956 | 410.332.081 | 339.117.493 | 2.421.474.709 | 24.661.671.327 |
| 2.1.4.zonas extremas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.839.929.597 | - | 2.839.929.597 |
| Subsidio 3b Zonas Licitadas | - | 1.861.259.110 | 4.202.241.158 | - | - | 19.425.199.184 | 1.449.377.806 | - | 13.495.198.643 | - | 53.457.294 | - | - | - | - | - | 40.486.733.196 |
| ZL-TNE-EXT | - | 390.514.799 | 1.166.932.552 | - | - | 3.258.433.386 | 387.992.194 | - | 2.993.617.376 | - | - | - | - | - | - | 8.197.490.306 | |
| 2.2.1 zonas reguladas | - | 2.251.773.909 | 5.369.173.710 | - | - | 22.683.632.570 | 1.837.370.000 | - | 16.488.816.019 | - | 53.457.294 | - | - | - | - | 48.684.223.502 | |
| 2.2.2.zonas con perim exclusión | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 311.735.070 | - | 214.659.458 | - | - | - | 526.394.528 |
| subsidio 4a Zonas no Licitadas | 385.338.401 | - | 308.710.972 | 498.633.340 | 2.796.075.019 | 1.310.952.071 | 585.277.124 | 4.038.543.589 | 2.273.696.156 | 842.786.827 | 3.786.444.585 | 1.825.736.502 | 3.236.675.670 | 52.844.432 | - | - | 21.941.714.687 |
| ZNL-TNE-EXT | 146.679.817 | 10.241.019 | 125.091.949 | 122.769.122 | 1.158.673.389 | 1.285.220.197 | 432.893.911 | 2.124.443.101 | 1.992.481.385 | - | 1.776.623.123 | 750.866.571 | 1.409.762.130 | 17.487.511 | - | 1.703.422.394 | 13.056.655.620 |
| Art. 5 (3UTM) | 37.495.318 | 53.648.462 | 135.344.401 | 24.386.758 | 140.222.355 | 505.588.390 | 136.564.640 | 309.706.413 | 395.150.132 | 121.688.185 | 232.248.195 | 94.038.842 | 244.662.741 | 7.467.955 | 13.020.568 | 274.758.425 | 2.725.991.781 |
| 2.2.3 zonas no reguladas | 569.513.536 | 63.889.481 | 569.147.323 | 645.789.220 | 4.094.970.763 | 3.101.760.658 | 1.154.735.676 | 6.472.693.102 | 4.661.327.673 | 964.475.012 | 5.795.315.902 | 2.670.641.915 | 4.891.100.542 | 77.799.898 | 13.020.568 | 1.978.180.820 | 37.724.362.088 |
| 3.1 AT renovación flota (Reembolso art.3º T.Ley 20,378) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| 3.3 obras menores (subsidio 5a otros) | - | - | - | 205.200.000 | 56.430.000 | 328.320.000 | 433.413.180 | 71.820.000 | 205.200.000 | - | 622.382.091 | - | 1.586.240.261 | 947.461.715 | 950.572.584 | 711.628.232 | 6.118.668.062 |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| FESUB Concepción S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Sistema Transporte Público Transantiago | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| Metro Regional de Valparaíso S.A. | - | - | - | - | - | 2.053.028.004 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.053.028.004 | |
| Trenes Metropolitanos S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.102.227.406 | 1.102.227.406 |
| FESUB Concepcion S.A. | - | - | - | - | - | - | - | - | 11.816.257.641 | - | - | - | - | - | - | 11.816.257.641 | |
| Componente N | - | - | - | - | - | 2.053.028.004 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2.053.028.004 | |
| 3.4 gestión servicio financiero renov | - | - | - | - | - | 4.106.056.008 | - | - | 11.816.257.641 | - | - | - | - | - | - | 1.102.227.406 | 17.024.541.054 |
| Total | 1.370.308.460 | 3.064.717.160 | 7.024.674.631 | 2.141.051.703 | 6.171.047.943 | 34.613.026.957 | 6.575.343.817 | 10.785.133.228 | 37.628.958.948 | 1.386.602.344 | 16.450.521.242 | 9.469.845.706 | 24.340.556.861 | 7.576.058.756 | 15.367.604.559 | 657.196.679.204 | 841.662.131.521 |

METODOLOGÍA DE ESTIMACION DATOS GASTOS PRODUCCION Y ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA

1. Ingresos del Programa

El Programa recibe Aportes de la Institución responsable: Secretaría y Administración General de Transporte, (Subsecretaría de Transporte):

- a. Unos, son aportes para pagar sueldo de quienes dirigen el Programa. En ausencia de dato oficial, se realizó estimación, según la metodología indicada a continuación.
- b. Otros, son aportes que el Programa recibe de parte de Fiscalización del Ministerio de Transporte, MTT, quienes realizan las actividades de seguimiento en el cumplimiento de contratos de varios de los componentes de este Programa. En ausencia de dato oficial se realizó estimación, según la metodología indicada a continuación.

Los datos estimados se ingresan, sumados, en el punto 1.2. Aportes institución responsable (subtítulos 21, 22 y 29 u otros)

En la estimación de estos datos se utilizó la siguiente metodología:

Primero se recoge información sobre el número de actividades fiscalizadoras que realiza anualmente el Sistema Nacional de Fiscalización del MTT. Los Informes trimestrales y memorias anuales entregan los siguientes datos, separados por el tipo de actividad fiscalizadora:

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|
| Total de controles de servicios de transporte | 544.932 | 450.321 | 525.000 | 402.452 |
| Total fiscalización de subsidios | 45.508 | 40.404 | 42.020 | 35.616 |
| Zonas Aisladas | 2.557 | 2.931 | 2.761 | 2.726 |
| 3b Frecuencia | 7.239 | 7.237 | 6.965 | 6.418 |
| 4a Tarifas Rebajadas | 30.829 | 25.044 | 25.280 | 21.904 |
| 5a Transporte Escolar | 4.883 | 5.192 | 4.996 | 4.568 |
| Total controles pasajeros (1) | 800.000 | 800.000 | 800.000 | 800.000 |
| Total revisión establecimientos relacionados con transporte (2) | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 13732 |
| Total de actividades fiscalizadoras (3) controles, fiscalizaciones, inspecciones | 1.402.440 | 1.302.725 | 1.379.020 | 1.251.800 |
| Total considerando controles de pasajeros como mitad de costo(4) | 1.002.440 | 902.725 | 979.020 | 851.800 |

Notas:

- (1) Solo se dispone un dato general para el año 2018, que se asume ha ocurrido sin cambios en 2016, 2017 y 2018
- (2) Para los años 2016 y 2017 se asume que los datos de revisión de establecimientos relacionados con transportes son iguales a los del año 2018.
- (3) Esta suma es considerando que todas las actividades tienen igual costo.

- (4) Esta suma considera que los controles de pasajeros tienen la mitad del costo de las otras actividades fiscalizadoras.

Segundo se estima el valor de las fiscalizaciones realizadas al Programa. Se recoge los datos del Presupuesto del Departamento de Fiscalización del MTT para el período. Se establece que los ítems 21 personal, 22 bienes de consumo y 29 adquisición de activos no financieros, representan el 98,9% promedio anual de este organismo, o sea, está destinado a contratar personal para fiscalizar. Dada esta realidad se ajusta el presupuesto con la incidencia de cada año y se calcula el valor de cada fiscalización. Con este valor y el número de fiscalizaciones de subsidios, se calcula el monto de recursos que este Departamento aporta al Programa (en términos nominales). Utilizando los factores de Dipres, se ajustan a valores en pesos de 2020.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------------|------------|------------|------------|
| Presupuesto del Programa Nacional de Fiscalización del Transporte (M\$nom.) | 13.765.819 | 10.977.374 | 10.895.460 | 10.987.070 |
| Presupuesto del Programa Nacional de Fiscalización del Transporte ajustado (1) (M\$nominal) | 13.756.124 | 10.776.369 | 10.767.312 | 10.855.771 |
| Costo ajustado de fiscalización de subsidios (2) (M\$nominal) | 13.722.641 | 11.937.599 | 10.998.051 | 12.744.507 |
| Total costo ajustado de fiscalización de subsidios (M\$nominal) | 624.490 | 482.327 | 462.138 | 453.908 |
| Total costo ajustado de fiscalización de subsidios (M\$2020) | 685.378 | 518.067 | 484.598 | 465.710 |

El aporte de la Subsecretaría del MTT, en remuneración de jefatura, se estima con un sueldo bruto de 8 millones de pesos mensuales.

También se debe reconocer que existen varios otros aportes indirectos, por ejemplo, infraestructura para la operación de Seremis en regiones, que posiblemente sean financiados por el Gobierno Regional, la participación de personal de entidades como Serviu u MOP en proyectos de infraestructura (obras menores). Además, participación de personal de municipios o entidades privadas en proyectos y/o levantamiento de necesidades. Sin embargo, todo ello no es medible y corresponde a gastos menores respecto del presupuesto del programa.

2. Gastos de Producción y Administración del Programa

Para calcular el gasto en producción del Programa se considera como representativo el valor de los subsidios pagados, en cada año, y que corresponden a cada uno de los componentes definidos en la MML. Se reconoce que todo lo pagado como subsidio corresponde a gasto de producción.

El gasto en administración del presupuesto del Programa (valores de los ítems 21, 22, 24 y 29) se reparten entre los distintos componentes producidos por el DTPR, en proporción al monto de los gastos realizados en ellos. Para estimar los gastos en administración de suman los gastos devengados en personal, bienes de consumo y otros. A éstos se agregaron los aportes de la institución responsable del Programa (Secretaría y

Administración General de Transporte, Subsecretaría de Transporte) a través de Fiscalización, los que corresponden únicamente a los ítems 21, 22 y otros. Valores en M\$ nominales, que se incorporan en el cuadro 5 de este Anexo.

| | Presupuesto Programa personal+bs+otros | fiscalización + jefatura | Gastos de adminitración. |
|------|--|-----------------------------|-----------------------------|
| 2016 | 60.371.048 | 624.490 | 60.995.538 |
| 2017 | 6.511.022 | 482.327 | 6.993.349 |
| 2018 | 18.385.314 | 462.138 | 18.847.452 |
| 2019 | 49.243.624 | 453.908 | 49.697.532 |

Los gastos de administración del componente 1 son financiados por el Programa 03 del MTT y no se incorporan en esta evaluación

ANEXO 6: ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS SOBRE DATOS PARA EVALUACION

ANEXO 6.1: ESTIMACIÓN DE LA ELASTICIDAD PRECIO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Se entrega la memoria de cálculo de la elasticidad precio – demanda considerada en el Capítulo II-1 – Justificación y análisis de la Estrategia del Programa

| Impacto aumento tarifas en Bienestar (Q) y presupuesto individual (Gasto) | | | |
|--|---------------------|--------------------------|-----------------------------|
| D PRECIO | 20% | | |
| Y MINIMO | 300.000 | | |
| P0 | Q0 | G0 | PARTIC YMIN |
| 600 | 60 | 36000 | 12% |
| ELAST | -0,6 | D% Q -12% | P1 Q1 G1 720 52,8 38.016 |
| ELAST | -0,15 | D% Q -3% | P1 Q1 G1 720 58,2 41.904 |
| ELAST | -0,3 | D% Q -6% | P1 Q1 G1 720 56,4 40.608 |
| | | D Q D% Gasto -7,2 6% | PARTIC Y Minimo 12,7% |
| | | D Q D% Gasto -1,8 16% | PARTIC YMIN 14,0% |
| | | D Q D% Gasto -3,6 13% | PARTIC YMIN 13,5% |
| Elasticidad-precio de la demanda del transporte público urbano: un análisis para los servicios de ómnibus y subterráneo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires* Jerónimo Montalvo* ELASTICIDADES DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: SÍNTESIS E INTERRELACIONES. Antonio Gschwender y Sergio R. Jara-Díaz Universidad de Chile, Dpto. de Ingeniería Civil | | | |
| Cuando se estiman elasticidades para diferentes períodos se encuentra valores más altos en los períodos fuera de punta que en las horas punta. Esto se debe principalmente a que en la hora punta dominan los propósitos trabajo y estudio, mientras que en los períodos fuera de punta se produce una mayor proporción de viajes con otros propósitos (por ejemplo ocio). Webster y Bly (1980), Goodwin (1992) y Blacombe et al. (2004) indican que las elasticidades precio en fuera de punta son alrededor del doble que en los períodos punta. Litman (2004) recomienda las elasticidades precio global, punta y fuera de punta que se muestran en la tabla 1. | | | |
| Tabla 1: Elasticidades precio recomendadas por Litman (2004) | | | |
| Período | Corto plazo | Largo plazo | |
| Global | -0,2 a -0,5 | -0,6 a -0,9 | |
| Punta | -0,15 a -0,3 | -0,4 a -0,6 | |
| Fuera de punta | -0,3 a -0,6 | -0,8 a -1,0 | |
| Según Webster y Bly (1980), el valor de la elasticidad precio de la DTP no parece depender de la dirección del cambio (incremento o disminución), conclusión que mantienen Balcombe et al. (2004). No obstante, Hensher y Bullock (1979), Madre (1982) y Litman (2004) afirman que la elasticidad precio es levemente mayor cuando la tarifa se incrementa. A pesar de que Webster y Bly (1980) no encontraron que la elasticidad precio dependiera del nivel inicial de la tarifa, 1 La comparación de elasticidades se realiza en este artículo en valor absoluto. ELASTICIDADES DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: SÍNTESIS E... 5 Bresson et al. (2003), Litman (2004) y Balcombe et al. (2004) encuentran evidencias de elasticidades mayores cuando los precios iniciales son más altos. | | | |

ANEXO 6.2 DISPONIBILIDAD DE INFORMACIÓN PARA ANÁLISIS EVALUATIVO

Se indican antecedentes de información recibida por el Panel de parte del MTT, al término del proceso evaluativo, para mejor comprensión de los aspectos evaluados y aquellos que no pudieron serlo por falta de información, particularmente antecedentes de producción del programa, como cantidad de pasajeros, o en su defecto capacidades de los servicios.

Durante el proceso evaluativo, el Panel recibió una Base de Datos, que contiene los datos de Contratos de servicios y pasajeros controlados en servicios rurales y zonas aisladas:

- BD: "12. EstadísticasPAX_TAX_serviciossubsidiados_FF(RF-AY).xlsx"

El siguiente cuadro muestra los datos de pasajeros disponibles en esta BD.

Resumen de datos de pasajeros por componentes rurales y Zonas Aisladas

| Código | PAX_Adulto | | | | PAX_Ad_Mayor | | | | PAX_Estud | | | | # Alumnos_Tansp | | | |
|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------|----------------|----------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| CRM | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAM | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CCE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CEE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CFF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CTA | 588.220 | 1.458.039 | 1.646.566 | 1.636.223 | 258.823 | 699.740 | 750.149 | 787.630 | 214.412 | 700.772 | 841.839 | 842.776 | | | | |
| CTC | | 23.840 | | | | 16.890 | | | | 7.788 | | | | | | |
| CTE | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CTR | 275.335 | 828.596 | 1.296.083 | 1.565.206 | 123.255 | 372.027 | 540.462 | 675.665 | 128.613 | 471.379 | 726.165 | 813.586 | | | | |
| Totales | 863.555 | 2.310.475 | 2.942.649 | 3.201.429 | 382.078 | 1.088.657 | 1.290.611 | 1.463.295 | 343.025 | 1.179.939 | 1.568.004 | 1.656.362 | | | 375.744 | 493.293 |

Nomenclatura:

| Código | Componente | Modo |
|--------|------------|-------------|
| CAF | Aislado | Fluvial |
| CAL | Aislado | Lacustre |
| CAM | Aislado | Marítimo |
| CEE | Aislado | Aéreo |
| CTA | Aislado | Terrestre |
| CCE | Catástrofe | |
| CTC | Catástrofe | |
| CRM | Rural | Marítimo |
| CFF | Rural | Ferroviario |
| CTR | Rural | Terrestre |
| CTE | Tr.Escolar | |

Como se puede apreciar, solo se dispone de datos de pasajeros para

- 2.1.1 - Zonas Aisladas Terrestres (2016 a 2019),
- 2.1.2 - Transporte Rural terrestre (2016 a 2019))
- 2.1.3 - Transporte escolar (2018 y 2019), y
- 3.2 - Servicios para catástrofe (2017).

Para resto de los Componentes/Subcomponentes rurales no se contó con información de pasajeros, pese a haber sido solicitada, esto es:

- 2.1.1 - Zonas Aisladas otros modos:

- fluvial,
- marítimo,
- lacustre,
- aéreo

- 2.1.2 – Transporte Rural otros modos (marítimo, ferroviario)

Por otra parte, en la misma BD se consignan los datos de cantidad de servicios y buses contratados por cada contrato, así como las frecuencias de dichos servicios. Agregando la cantidad de asientos de cada bus es factible contar con otra variable como es la capacidad disponible, por contrato, en cada servicio, que puede ser una aproximación a la cantidad máxima de pasajeros que puede ser transportada.

El Panel solicitó completar tanto los datos de pasajeros como de capacidad, pero ello no se obtuvo durante el proceso de evaluación.

Respecto de los componentes urbanos:

g) 2.2.1 – Zonas Reguladas por Cond. De Operación,

h) 2.2.2 – Perímetros de exclusión

i) 2.2.3 – Zonas No reguladas,

El Programa indicó que no se contaba con mediciones de pasajeros transportados

No obstante, el Programa consideró factible contar con los datos de capacidades disponibles en cada zona, en base a los antecedentes contractuales de las mismas, o diseño de los servicios subsidiados (en el caso de Zonas no reguladas). Esta información, tampoco se obtuvo durante el proceso de evaluación.

Respecto del Componente 1 – Servicios de TPRP para el área Metropolitana (prov. Santiago y otras), sí se contó con información de pasajeros transportados y viajes realizados.

Con relación a la Población Potencial, Objetivo y atendida (beneficiarios), el Panel recibió 4 Bases de Datos:

- Beneficiarios_Global_2016.xlsx
- Beneficiarios_CTA-CTR_2017.xlsx
- Beneficiarios_CTA-CTR_2017.xlsx
- Beneficiarios_Global_2019_terrestre_Zaom.xlsx

En estas BD se consigna la cantidad de lo que el Programa denomina “beneficiarios”, que se podrían haber entendido como personas atendidas, o sea, pasajeros, pero que en realidad corresponden a la estimación de población a atender, en base a estudios de demanda ex ante el diseño de los servicios rurales. Al consolidar esta información se obtiene el siguiente cuadro de Poblaciones:

| Población Objetivo Componente | SubComp | Año | | | |
|----------------------------------|--------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 2.1.1 Zonas Aisladas | | 763.159 | 568.894 | 687.811 | 918.506 |
| | Aéreo | 28.798 | s/i | s/i | 3.605 |
| | Fluvial | 8.103 | s/i | s/i | 7.835 |
| | Lacustre | 8.392 | s/i | s/i | 8.295 |
| | Marítimo | 100.985 | s/i | s/i | 94.391 |
| | Terrestre | 616.881 | 568.894 | 687.811 | 804.380 |
| 2.1.2 Transporte Rural | | 197.038 | 498.787 | 649.868 | 833.525 |
| | Ferroviario | 4.694 | s/i | s/i | 6.682 |
| | Marítimo | 0 | s/i | s/i | 941 |
| | Terrestre | 192.344 | 498.787 | 649.868 | 825.902 |
| 2.1.3 Transporte Escolar | | | | 53.492 | 49.161 |
| | Tr. Escolar | s/i | s/i | 53.492 | 49.161 |
| 2.1.4 Zonas Extremas | | | | | |
| | Zonas Extrem | s/i | s/i | s/i | s/i |
| Total general | | 960.197 | 1.067.681 | 1.713.423 | 2.245.324 |

Como se puede apreciar, se dispone solo de información parcial de Población para los Componentes Rurales y zonas aisladas.

Tampoco se contó con antecedentes formales de definición población de ningún tipo relativa a los componentes urbanos ni de regiones ni de la Región Metropolitana. Para estos el Panel hizo estimaciones en base datos poblacionales del INE.

ANEXO 6.3 DISTRIBUCIÓN DE LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO DENOMINADO “ESPEJO” REGIONAL

| COORDINACION CIFRAS PRESUPUESTARIAS LEY DEL STTP | | | | | |
|--|--|--------------------|----------------------|--|--|
| SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO - REGIONES | | | En \$ 2019 | | |
| MONTOS CORRESPONDIENTE SEGUN LEY N° 20.378 Y LEY 20.207? | | LEY 2019 segun PPT | Ley Año 2019 | | |
| Transantiago Transitorio | 3RO TRANSITORIO O | 215.758 | 215.757.609 | | |
| Transantiago Permanente | 2º i | 227.744 | 227.744.142 | | |
| Transantiago Aporte Adicional | 3RO TRANSITORIO | 131.041 | 131.040.720 | | |
| TOTAL TRANSANTIAGO | | 574.543 | 574.542.470 | | |
| Espejo Transitorio - FNDR | 3RO TRANSITORIO O Y LEY 20.207? | 215.758 | 215.757.609 | | |
| Espejo Permanente - MTT | 2º ii | 227.744 | 227.744.142 | | |
| Espejo Aporte Adicional | 3RO TRANSITORIO O Y LEY 20.207? | 131.041 | 137.040.720 | | |
| TOTAL REGIONES | | 574.543 | 580.542.470 | | |
| TOTAL TRANSANTIAGO + REGIONES | - | | 1.155.084.941 | | |
| EXPRESION PRESUPUESTARIA | | | | | |
| ASIGNACIÓN PRESUPUESTO INSTITUCIONAL | | | | | |
| Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones | | | | | |
| PROG 19 01 06 | | | PARA REGIONES | | |
| Subt - ítem -Asign | Denominación | | En \$ 2019 | | |
| 24-01-511 | Subsidio al Transporte Regional | | 16.055.920 | | |
| 24-01-512 | Subsidio Nacional al Transporte Público | | 166.771.788 | | |
| 31-02 | Iniciativas de Inversión-Proyectos | | 5.259.180 | | |
| 33-01-001 | Metro Regional de Valparaíso S.A. | | 1.980.625 | | |
| 33-01-002 | Trenes Metropolitanos S.A. | | 1.063.370 | | |
| 33-01-003 | FESUB Concepción S.A. | | 3.777.956 | | |
| total 33 01 | | | 6.821.951 | | |
| 33-02-003 | Transferencia al Fondo de Apoyo Regional | | 48.951.224 | | |
| IGUAL A Total REGIONES EN PPT EN SUBSIDIO PERMANENTE (SIN ASIG 511) | | | 227.804.143 | | |
| | | | 243.860.063 | | |
| PROG 19 01 06 | | | | | |
| PARA TRANSANTIAGO | | | | | |
| 24-01 | T CORRIENTES Al Sector Privado | | 574.542.470 | | |
| 24-01-520 | Subsidio Transitorio - Transantiago | | 215.757.608 | | |
| 24-01-521 | Subsidio Transporte Público - Transantiago | | 227.744.142 | | |
| 24-01-522 | Subsidio Especial Adicional - Transantiago | | 131.040.720 | | |
| Ministerio del Interior | | | | | |
| ASIGNADO POR GOBIERNOS REGIONALES | | | En \$ 2019 | | |
| Subt - ítem -Asign | Denominación | | Ley Año 2019 | | |
| 33-02 | Programas Inversión Regiones I a XVI | | 278.371.096 | | |
| 33-03-418 | Provisión Ley N° 20.378 - SUBDERE | | 41.320.335 | | |
| | Usos Gore durante año | | - | | |
| Total | | | 319.691.431 | | |
| | | | FAR | | |

ANEXO 6.4: MINUTA PROPUESTA CON DEFINICIONES DE PRODUCCIÓN DEL PROGRAMA E INFORMACIÓN NECESARIA PARA DIMENSIONARLA

Solicitud de Información para la elaboración de Indicadores de resultados del Programa “Subsidio Nacional al Transporte Público”.

Marzo 17 de 2020
Enviada el lunes 23 de marzo, 2020

Como Panel en estas semanas hemos estado buscando solución a los problemas de medición de resultados del Programa, que presentamos en el Informe Final Preliminar, en el cual planteamos la dificultad de evaluar la Cobertura, la Eficacia, la Eficiencia y la Economía en la producción del Programa, al no contar con datos o indicadores concretos respecto del producto que en definitiva es entregado a los beneficiarios últimos del Programa.

La solución que planteamos a continuación podría aplicarse sobre la base de los datos que están incorporados en los contratos que el Programa establece en sus distintas iniciativas (zonas rurales, zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, áreas reguladas y no reguladas, perímetros de exclusión).

Solución Propuesta:

A partir de los contratos por Servicios se podría disponer de información sobre los pasajes disponibilizados (viajes) por servicios contratados en cada componente y subcomponente. Este resultado es una aproximación, bastante cercana, a los servicios de transporte efectivamente generados por el Programa y podría dar cuenta de los pasajeros atendidos utilizando el subsidio. En estos contratos se encuentra, en general, información sobre las variables que permitirían calcular los indicadores de resultados, como las siguientes: capacidad máxima de pasajeros establecida en cada contrato; sentido (frecuencia); días de servicio contratados, al año (días hábiles / no hábiles); kilómetro de cada recorrido; subsidios entregados en cada contrato; y valor de pasajes, con y sin subsidio.

Con dichos datos, para las iniciativas regionales del Programa, se podrían construir, según sea el caso, indicadores de resultados, tales como:

- Total de pasajes facilitados (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)
- Total Pasajes facilitados / Km facilitados (Eficacia)
- Subsidio promedio por pasaje (Economía)
- Subsidio promedio Pasajes / Km (Economía)

El esquema general resultante y el detalle analítico se presentan a continuación.

❖ MACRO COMPONENTE 1: “Servicios de Transporte Regulado Subsidiado a través de Concesión y Uso de Vías en la Región Metropolitana”

- **Componente 1.1:** Pasaje con Tarifas Rebajadas en el Sistema de Transporte Público Metropolitano.

Los usuarios del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo pagan un pasaje con una tarifa subsidiada, compatible con el equilibrio financiero del sistema y la capacidad de pagos de distintas poblaciones atendidas. (Artículo 3ro a. y 14° c. de la ley N°20.378).

Producción:

Total de pasajes realizados año, segmentado por tipo de usuario y tarifa

- **Adultos**
- **Adultos mayores**
- **Estudiantes**

Indicadores Asociados:

- Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de TP (Índice de Regularidad)
- Porcentaje cumplimiento de frecuencia en los buses de TP
- Índice de variación de tiempos de viaje de las personas en ejes de la red vial básica

❖ **MACRO COMPONENTE 2:** Servicios de Transporte Público Subsidiado en Regiones

- **Componente 2.1:** Acceso al Transporte Público Remunerado de Pasajeros (TPRP) en zonas geográficas con dificultades de integración física de sus habitantes
 - **Sub Componente 2.1.1:** Personas disponen de Servicio de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, TPRP, entre las zonas aisladas y un centro poblado de referencia, con estándares y tarifas convenidos con operadores (modos terrestre, ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y lacustre)

Producción

El producto de este componente correspondería a los pasajeros efectivamente transportados. Sin embargo, en la mayoría de los casos no se registra este dato.

Sin embargo, se sabe que en este componente se contratan Servicios por Tramos específicos, en los cuales se definen recorridos, itinerario y frecuencia (Dto. Ex. 2933, nov. 22, 2019), capacidad máxima de transporte de buses contratados, que indicaría el número máximo de pasajeros a transportar, monto del subsidio por recorrido y las tarifas a usuario comprometidas.

A falta del dato de pasajeros efectivamente atendidos, se propone como la mejor aproximación de producción, computar la cantidad de servicios facilitados o factibilizados por el Subsidio, que es posible medir a partir de la “oferta contratada de pasaje” año. Esta corresponde a la capacidad máxima de la máquina, por la frecuencia de cada recorrido (que sirve cada Tramo), por los días contratados en el periodo.

Esta información está contenida en los contratos de cada recorrido subsidiado. El resultado de este cómputo se denomina: **Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio Zonas Aisladas.**

Se solicita:

Para cada uno de los años bajo evaluación, y para cada modo de transporte y Región,

- el total de pasajes contratados o facilitados por el Subsidio, según el modo de cálculo indicado (capacidad del medio de transporte medida en cantidad de asientos disponibles según contrato).
- En el caso de subsidio a la demanda (modo aéreo, ferrocarril u otro), la cantidad de pasajes subsidiados y el total del monto del subsidio pagado, separados por tipo de modo.
- TotalKms.comprometidos (distancia del tramo * frecuencia * días mensuales de cobertura)

- El total de pasajes estimados como potencial, en los estudios de justificación del subsidio.
- Estimación de la Población potencial (población de las localidades cubiertas)

Indicadores dependientes de este parámetro:

- Capacidad puesta a disposición de los usuarios (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)
- Total Pasajes /Km facilitados (Eficacia)
- Subsidio promedio por pasaje (Economía) Subsidio promedio Pasajes /Km (Economía)

- **Sub Componente 2.1.2:** Personas que habitan en zonas rurales, con déficit de conectividad, disponen de una mejor oferta de servicios Transporte Público Terrestre Mayor, TPTM, entre localidades.

Producción

Similar al caso anterior se contratan Servicios por Tramos específicos (origen –destino), en los cuales se define recorridos, itinerario y frecuencia la capacidad máxima de pasajeros a transportar, el monto del subsidio por recorrido y las tarifas a usuario comprometidas.

Solo atiende Transporte Público Terrestre Mayor, TPTM y no se registra los pasajeros efectivamente transportados.

Por lo anterior se propone, como la mejor aproximación de producción, computar la cantidad de servicios facilitados o factibilizados por el Subsidio, que es posible medir a partir de la “oferta contratada de pasaje” año. Esta corresponde a la capacidad máxima de la máquina, por la frecuencia decada recorrido, por los días contratados en el periodo. Esta información está contenida en los contratos de cada recorrido subsidiado. El resultado de este cómputo se denomina: **Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio Rural**,

Se solicita:

Para cada uno de los años bajo evaluación, y Región:

- Total de pasajes contratados o facilitados por el Subsidio, según el modo de cálculo indicado (capacidad del medio de transporte medida en cantidad de asientos disponibles según contrato).
- TotalKms. comprometidos (distancia del tramo * frecuencia * días mensuales de cobertura)
- El total de pasajes estimados como potencial, en los estudios de justificación del subsidio.
- Estimación de la Población atendida (población potencial de las localidades cubiertas)

Indicadores dependientes de este parámetro:

- **Total de pasajes facilitados (Eficacia)**
- **Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)**
- **Total Pasajes /Km facilitados (Eficacia)**
- **Subsidio promedio por pasaje (Economía)**
- **Subsidio promedio Pasajes /Km (Economía)**

- **Sub Componente 2.1.3: Estudiantes de enseñanza básica y media de localidades con**

dificultades de transporte en circuitos hogar-escuela disponen de transporte escolar exclusivo y gratuito en horarios compatibles con la escuela.

Producción

En el caso de Transporte Escolar Gratuito se contratan servicios de transporte definidos por origen-destino específicos (escuela-hogar), con ruta, itinerario y frecuencia determinada, realizadas por vehículos con capacidad preestablecida.

En consecuencia, se propone como la mejor aproximación de producción, la “oferta de pasajes contratada” año. Esta corresponde al número de estudiantes a transportar, por la frecuencia de cada recorrido, por los días contratados en el periodo. El resultado de este cómputo se denomina: **Oferta de pasajes de escolares contratados o facilitados por el Subsidio Escolar.**

Se solicita:

Para cada uno de los años bajo evaluación, y Región,

- El total de pasajes escolares contratados o facilitados por el Subsidio, según la forma modo de cálculo indicado (capacidad del medio de transporte medida en cantidad de asientos disponibles según contrato).
- TotalKms. comprometidos (distancia del recorrido * frecuencia * días mensuales de cobertura)
- El total de pasajes escolares estimados como potencial, en los estudios de justificación del subsidio.

Indicadores dependientes de este parámetro:

- Total de pasajes facilitados (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)
- Total Pasajes /Km facilitados (Eficacia)
- Subsidio promedio por pasaje (Economía)
- Subsidio promedio pasajes /Km (Economía)

- **Sub Componente 2.1.4:** Personas que habitan en zonas extremas, definidas por la ley, disponen de una oferta mejorada de servicios de Trasporte Público Terrestre Mayor, para alcanzar niveles cercanos al promedio nacional³¹⁹.

Producción

Similar al caso de subsidio Rural, se contrata (o conviene) servicios específicos de TRP origen-destino fijado, con ruta, frecuencia, y capacidad máxima predefinidas, y tarifas máximas a cobrar a los usuarios. Para cada servicio-recorrido también se conoce los Km recorridos (Tramo) y el monto mensual comprometido contractualmente.

Por lo anterior se propone como la mejor aproximación de producción, computar la cantidad de servicios facilitados o factibilizados por el Subsidio, que es posible medir a partir de la “oferta contratada de pasajes” año. Esta corresponde a la capacidad máxima

³¹⁹El Decreto N° 4 de 10.03.2010, dispone en el Artículo 5º: “ El Ministerio podrá considerar proyectos que fomenten el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén del G. Carlos Ibáñez del Campo; Magallanes y la Antártica Chilena, y las Provincias de Palena y Chiloé; cuando la tasa de viajes escolares por Tarjeta Nacional Estudiantil, en adelante TNE, que resulta de dividir el número total de viajes escolares por el número de TNE correspondientes a la misma zona, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país; o cuando la tasa de viajes totales por habitante, que resulta de dividir el número total de viajes en transporte público mayor, por el número de habitantes correspondientes a la región, provincia o comuna de que se trate, sea menor al 30% del promedio de las regiones del país”.

de la máquina, por la frecuencia de cada recorrido, por los días contratados en el periodo. Esta información está contenida en los contratos de cada recorrido subsidiado. El resultado de este cómputo se denomina: **Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio Zonas Extremas**,

Se solicita:

Para cada uno de los años bajo evaluación, y Región,

- El total de pasajes contratados o facilitados por el Subsidio, según la forma modo de cálculo indicado (capacidad del medio de transporte medida en cantidad de asientos disponibles según contrato).
- TotalKms. comprometidos (distancia del recorrido * frecuencia * días mensuales de cobertura)
- El total de pasajes estimados como potencial, en los estudios de justificación del subsidio.

Indicadores dependientes de este parámetro

- Total de pasajes facilitados (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)
- Total Pasajes /Km facilitados (Eficacia)
- Subsidio promedio por pasaje (Economía) Subsidio promedio pasajes /Km (Economía)

- **Componente 2.2:** Servicios de Transporte Público Urbano con rebaja tarifaria en Regiones
- **Sub Componente 2.2.1:** Red de operadores de servicios de TPRP preexistente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a través condiciones de operación, reciben compensación económica suficiente para mantener el equilibrio financiero, y otorgar servicios a un estándar mejorado, a una tarifa acordada.
- **Sub Componente 2.2.2:** Condiciones de servicio de TPRP existente al momento de la ley en áreas urbanas reguladas a través de un perímetro de exclusión³²⁰ han sido mejoradas según lo convenido con los operadores, manteniendo la tarifa acordada.
- **Sub Componente 2.2.3:** Condiciones de servicio y tarifas accesibles a las personas que usan la red de servicios de TPRP existente en áreas no reguladas

Nota: Para estos tres productos se asumen condiciones similares para las definiciones de variables necesarias

En un área (regulada o no regulada) se establecen servicios de TRP, consistente en recorridos (ida y vuelta) en entre dos lugares urbanos (A y B), en los cuales se definen, entre otros, la frecuencia diaria (total de expediciones por sentido por día), el Km comercial (Longitud del trazado por la frecuencia exigida, la capacidad máxima de transporte por expedición (AB y BA). El total servicios/recorridos se definen como una “Unidad de negocios”, para la cual se establece un Programa de Operación. Este programa contiene los parámetros técnicos de operación de los servicios y sus

³²⁰ Se entiende como Perímetro de Exclusión la “determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías” (artículo 3º, ley 18.696). Entre otros aspectos que se regulan se consideran: Tarifas, Estructuras tarifarias, Programación vial, Regularidad, Frecuencia, Antigüedad, Requerimientos tecnológicos o administrativos (artículo cuarto transitorio de la ley 20.696).

mecanismos de control, en especial los asociados al cumplimiento de frecuencias y regularidad. También se dispone del subsidio otorgado por servicio, en forma mensual y la estructura tarifaria que pagan los usuarios.

Producción

Al igual que en los casos anteriores es posible medir para cada servicio-recorrido (y luego agregar la Unidad de Negocios) la “oferta de contratada de pasajes” año. Esta corresponde a la capacidad máxima del conjunto de buses (flota), por la frecuencia de cada recorrido, por los días contratados en el periodo. Esta información está contenida en los contratos de cada recorrido subsidiado. **El resultado de este cómputo se denomina:**

- Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio área Regulada por perímetro de exclusión, o,
- Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio área Regulada por condiciones de operación,
- Oferta de pasajes contratados / facilitados por el Subsidio área No Regulada,

Se solicita:

Para cada uno de los productos indicados, y por Región.

- El total de pasajes contratados o facilitados por el Subsidio, según la forma modo de cálculo indicado (capacidad del conjunto de buses (flota), medida en cantidad de asientos disponibles según contrato).
- TotalKms. comprometidos (distancia del recorrido * frecuencia * días mensuales de cobertura)
- El total de pasajes estimados como potencial, en los estudios de justificación del subsidio.

Indicadores dependientes de este parámetro

- Total de pasajes facilitados (Eficacia)
- Total de pasajes facilitados / Total de pasajes potenciales (Cobertura)
- Total Pasajes /Km facilitados (Eficacia)
- Subsidio promedio por pasaje (Economía)
- Subsidio promedio pasajes /Km (Economía)

En archivo Excel adicional a este documento se describe la base de datos “tabla cálculo de producción”³²¹.

³²¹ En la minuta entregada al MTT a fin de facilitar la entrega de información por parte de la institución, se adjuntó una planilla Excel, en la cual la información solicitada se organizó en una tabla con los campos necesarios para ingresar los datos pedidos. No se tuvo respuesta de esta solicitud.