

**MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SUPERFICIE DE SANTIAGO DE CHILE****(MIF/TC-00-09-02-4-CH)****RESUMEN EJECUTIVO**

<b>Beneficiario:</b>	República de Chile		
<b>Agencia ejecutora:</b>	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), por medio de su Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS)		
<b>Monto y fuente:</b>	Modalidad		Ventanilla 1
	FOMIN	US\$	1.250.000
	Local:	US\$	1.250.000
	Total:	US\$	2.500.000
<b>Implementación:</b>	Período de ejecución:	30 meses	
	Período de desembolso:	34 meses	
<b>Objetivos:</b>	Modernizar el sistema de transporte público de superficie de la Región Metropolitana de Santiago de Chile, mediante una nueva generación de concesiones a operadores privados; para ello, se apoyará y acompañará el proceso de licitación de servicios en sus aspectos legales, regulatorios, económicos, técnicos y operativos.		
<b>Descripción:</b>	Este proyecto facilitará la creación de un sistema moderno y eficiente de transporte público de superficie en la Región Metropolitana de Santiago de Chile, mediante el diseño de las nuevas concesiones que se otorgarán al sector privado para la operación del sistema. Esta operación resultará en mejores arreglos institucionales y operativos y estimulará inversiones de las empresas en vehículos, equipos, talleres y otras instalaciones fijas y en las tecnologías necesarias para implementar tal sistema. Para ello, desarrollará las bases técnicas y económicas que reorganizarán dicho transporte mediante su concesión a operadores privados, por medio de una licitación pública, proceso éste que también será apoyado.		

**Condiciones contractuales especiales:**

Como requisito para el primer desembolso, MTT/SUBTRANS deberá haber presentado al Banco, y obtenido la no objeción, a los TdR y cronograma de las principales actividades. Con la aprobación del proyecto, MTT contará con US\$20.000 para la contratación de un consultor que la asista en la preparación de los TdR de las principales actividades, no sujetos a restricción de desembolso alguna (§3.25). Asimismo, se contratará un consultor que efectúe evaluaciones de medio término y final de las principales actividades (§3.27).

**Revisión social y ambiental:**

El CESI, en su reunión del 2 de febrero de 2001 revisó el proyecto. Sus sugerencias han sido incorporadas al presente documento (§5.2 a §5.4).

## **I. ELEGIBILIDAD DE PAIS**

- 1.1 El Comité de Donantes declaró elegible a la República de Chile para todas las modalidades de financiamiento del FOMIN en su reunión del 6 de octubre de 1993. El proyecto propuesto es consistente con el criterio incluido como Facilidad I del acuerdo de creación del FOMIN, pues contribuirá al desarrollo y modernización del marco legal, financiero y regulador para un sector privado competitivo en la provisión de servicios de transporte urbano masivo de superficie.

## **II. ANTECEDENTES**

### **A. El sector**

- 2.1 Chile tiene una larga historia de operación privada de autobuses urbanos, con tres fases bien diferenciadas, caracterizadas por políticas distintas de regulación del Estado. Durante la primera fase, que terminó en 1980, el Estado regulaba las tarifas, los itinerarios y las frecuencias de los autobuses urbanos en la Región Metropolitana. La regulación se basaba en negociaciones conflictivas con los empresarios y sus representantes sindicales y conllevó a un servicio de mala calidad y a la desmoralización de la función de regulación y de fiscalización y control del Estado.
- 2.2 La segunda fase se inició en 1980, cuando se desreguló completamente el transporte público urbano de superficie, bajo la filosofía del libre mercado que estaba dando resultados positivos en otros sectores de la economía chilena. Se pensaba que, dándoles plena libertad a los propietarios de ómnibus, el mercado terminaría adecuando la oferta a la demanda, incluyendo el tipo de vehículo, calidad de servicio, costo al usuario y cobertura geográfica y horaria. Sin embargo, la desregulación resultó en las tarifas de transporte público más altas en Latinoamérica y en uno de los peores niveles de servicio. En términos reales, la tarifa subió el 200% durante el período de la desregulación, mientras los índices de ocupación de los vehículos bajaron a la mitad. Los conductores de los microómnibus (que eran los vehículos colectivos predominantes) trababan el tránsito en sus esfuerzos de conseguir pasajeros, parando en cualquier punto del sistema vial, independientemente de la localización de los paraderos. Los usuarios no tenían un sistema confiable de información, dado que el servicio se basaba en el *laissez-faire* y los conductores podían alterar sus itinerarios en cualquier momento o retirar sus vehículos cuando les parecía conveniente. Los vehículos eran predominantemente modelos descartados en otros países y figuraban entre los más contaminantes del Cono Sur. No obstante lo anterior, la desregulación tuvo un efecto positivo pues redujo el tiempo de espera de los pasajeros y amplió la cobertura geográfica de los servicios.
- 2.3 La tercera fase comenzó en 1990 cuando, mediante una combinación de regulación técnica y licitaciones de servicios, se implantaron reglas mínimas de estructuración del sistema. Así, se introdujeron especificaciones de vehículos (características técnicas y dimensiones), la licitación del uso de algunas de las principales vías de

Santiago, el retiro obligatorio de vehículos antiguos y contaminantes (el estado compensó económicamente a los propietarios de 4.000 vehículos), la prohibición de la importación de vehículos usados, el registro nacional de vehículos colectivos y la obligatoriedad de pertenecer a una empresa para operar un vehículo colectivo. Al final de la década de 1990, el Estado ya había reservado ciertos carriles para los vehículos colectivos en algunas de las vías principales de la ciudad.

- 2.4 Los resultados de la tercera fase han sido muy positivos, destacándose un aumento significativo en la calidad de los vehículos y reducciones significativas en la tarifa real (a US\$0,50, es una de las más bajas de las áreas metropolitanas del Cono Sur). Lo que se hizo fue insuficiente, sin embargo, para lograr un sistema moderno y eficiente. Por ejemplo, el tipo de ómnibus utilizado posee un sistema tradicional de embarque, con escalones altos en la entrada y cobro manual de la tarifa, lo que dificulta el acceso de los pasajeros y detiene a los autobuses en los paraderos durante un tercio del tiempo de recorrido. Los motores y el sistema de control de emisión son eficientes solamente con relación a la situación anterior y no incorporan las tecnologías disponibles. Los itinerarios se han fijado solamente en ciertos tramos coincidentes con las licitaciones de permisos en la década de 1990 y se ha reservado una pequeña extensión de carriles para esquemas segregados o prioritarios para autobuses, obligando a éstos a pasar una gran parte de su recorrido en un tránsito congestionado y lento.
- 2.5 El transporte público es, por lejos, el sistema predominante de la población de Santiago. La ciudad cuenta con 8.000 ómnibus, los que transportan alrededor de 5 millones de pasajeros diarios; el metro y otros medios públicos movilizan 1,6 millones de pasajeros adicionales, los que, agregados, representan el 69% del total de viajes motorizados. La estructura de transporte se completa con 800 mil automóviles particulares que realizan 2 millones de viajes.
- 2.6 La estructura empresarial del transporte público por automotor se caracteriza por su atomización, ya que hay menos de 1,5 ómnibus por empresario, lo que dificulta la introducción de cambios en la estructura operativa del sistema. Su agrupación en gremios y en líneas de recorrido no establecidas como empresas, desaprovechan economías de escala y franquicias tributarias. Los contratos vigentes no se han cumplido a cabalidad, puesto que la mayoría de las 311 líneas de recorridos no se constituyeron en empresas formales, observando plenamente las leyes comerciales vigentes. Todos estos aspectos limitan la formalización económica de las empresas operadoras y la capacidad de intervención del poder concedente y regulador.
- 2.7 En el sistema propuesto, la capitalización de las empresas variará según la categoría del corredor (troncal, alimentador, transversal) al cual el concesionario sirva. Esto permitirá que los operadores existentes se organicen y consoliden en empresas compatibles con sus posibilidades técnicas y financieras.

## **B. Antecedentes en la región**

- 2.8 Chile resume una experiencia conocida en el ámbito latinoamericano y mundial. La desregulación de los servicios de transporte público urbano (TPU), donde se dio, resultó en una oferta de servicios de baja calidad, costosa al usuario y poco

confiable. Una efectiva acción reguladora es, por lo tanto, necesaria para brindar eficientemente este servicio público esencial y las diferencias prácticas residen en la intensidad de la regulación y en quien está a cargo de la operación del servicio. La experiencia latinoamericana, a diferencia de aquélla en países desarrollados (Estados Unidos, Europa Occidental, Japón), donde la operación a cargo del sector público es la norma, se ha volcado mayoritariamente hacia la prestación del servicio por parte de operadores privados.

- 2.9 En los países de la región se encuentran tres claros estadios de desarrollo del servicio de transporte público urbano a cargo de operadores privados: (i) *bajo desarrollo*, caracterizado por empresas privadas operadoras débiles, con baja capitalización, sin acceso al crédito, organizadas sobre la base de propietarios de vehículos independientes vinculados en una asociación frágil de prestación de servicios, generalmente respaldados por permisos precarios, y con un estado que no posee gran poder de regulación, fiscalización y control; (ii) *intermedio*, con empresas medianas y grandes, con una adecuada organización y capitalización, permisos y concesiones firmes, respaldadas por un marco legal adecuado. La calificación de desarrollo intermedio obedece más a la forma de operación de los servicios, caracterizada por la inexistencia de preferencias operativas del transporte público en el uso de la infraestructura vial urbana; y (iii) *alto*, donde quizás el mejor ejemplo sea el de Curitiba, Brasil, donde un sistema operativo definido por una amplia planificación y regulación del sector público genera un sistema de alta capacidad, confiabilidad y aceptación.
- 2.10 La importancia de la experiencia que el Gobierno de Chile busca desarrollar radica en que, por primera vez, una gran ciudad de Latinoamérica dará el salto cualitativo desde un modelo de bajo desarrollo a otro que se sitúa entre los dos más avanzados. De ser exitosa esta experiencia, su ejemplo podrá ser emulado por otras ciudades grandes e intermedias de la región, tanto aquéllas que hoy están atrapadas en modelos de bajo desarrollo y escasa eficiencia, como aquéllas que, estando en los niveles intermedios, requieren pasar a un modelo más complejo para evitar que el transporte público, al no satisfacer los requerimientos de una demanda más exigente, continúe perdiendo usuarios en favor del transporte individual.

### **C. Estrategia del país en el sector**

- 2.11 El TPU es parte esencial de la estrategia gubernamental para recuperar la eficiencia económica de la ciudad, hoy en peligro por la congestión del tránsito, que impulsan a la población a hacer uso del transporte privado, agravando dicha congestión, la contaminación ambiental y los altos costos de operación urbana. El primer tema ha sido analizado en profundidad por el *Plan de prevención y descontaminación atmosférica de la Región Metropolitana* (1998, reformulado en 2000); el segundo, por el *Plan de transporte urbano para Santiago 2000-2006*. El gobierno impulsa la creación de un sistema moderno y eficiente de transporte público que resulte en mejores arreglos institucionales y operativos y estimule las inversiones privadas en el sector.

- 2.12 Para consolidar el manejo institucional, en la actualidad una misma persona se encuentra a cargo de los ministerios de Obras Públicas y de Transporte y Telecomunicaciones. En un futuro cercano se prevé fusionar ambas carteras en una única, lo que facilitará el manejo del sector transporte tanto en sus aspectos de regulación, inversión y gestión de la infraestructura como los correspondientes a los servicios de transporte que sobre ella se prestan.

#### **D. Estrategia del Banco en el sector**

- 2.13 El Banco impulsa decididamente una intervención activa en el transporte público urbano. Esto obedece a varias razones: (i) equidad social y lucha contra la pobreza: el TPU es el medio por excelencia utilizado por los sectores de bajos ingresos. Mejorar su calidad y oferta y reducir su costo facilita el acceso de los pobres urbanos al mercado de trabajo y servicios sociales y comunitarios; (ii) uso racional del espacio público: las ciudades latinoamericanas poseen, en general, una cantidad limitada de calles y avenidas urbanas. Su expansión no es posible a menos que se destinen ingentes recursos de inversión, de los que generalmente carecen. Si se lo asigna al transporte privado, sólo una minoría de la población se beneficia de este bien público; (iii) eficiencia económica urbana: en las condiciones mencionadas, reducir la congestión y contaminación provocadas principalmente por el transporte privado, es esencial para el funcionamiento de las ciudades y mantener su competitividad; y (iv) seguridad vial: el número de vehículos particulares aumenta la congestión e incrementa el riesgo de accidentes de tránsito. La falta de transporte público adecuado impulsa a los sectores de bajos ingresos a comprar vehículos antiguos, contaminantes y peligrosos.
- 2.14 Ante este panorama, el Banco impulsa decididamente acciones en transporte y vialidad urbanas, condicionado a que el transporte público sea el eje de la intervención.

#### **E. Experiencia del FOMIN en el país y el sector**

- 2.15 El Ministerio de Obras Públicas concluyó exitosamente una cooperación técnica de FOMIN (ATN/MH-5053-CH, Fortalecimiento del sistema de concesiones de obras públicas, US\$1.468.000) que apoyó el *Programa de concesiones de infraestructura pública* impulsado por el Gobierno. Esta tarea permitió lograr una vasta experiencia en el campo de las concesiones y privatizaciones complejas, manejo y elaboración de documentos de licitación, contratos de concesión, proceso de negociación, etc., que constituye un valioso acervo para la tarea que el MTT tiene entre manos y que este proyecto apoyará.
- 2.16 Las concesiones de servicios públicos de transporte suponen trabajar en un área conceptual y técnicamente distinta a la antes mencionada donde, si bien la presencia del sector privado posee muchos y variados antecedentes, la calidad de la regulación y del sistema de licitación y adjudicación de servicios es dispar y, generalmente, de baja calidad y confianza. Esta cooperación técnica permitirá ganar experiencia en un área que requiere procesos preparatorios distintos, destinados a públicos diferentes.

### III. EL PROYECTO

#### A. Objetivo

- 3.1 Modernizar el sistema de transporte público de superficie de la Región Metropolitana de Santiago de Chile, mediante una nueva generación de concesiones a operadores privados; para ello, se apoyará y acompañará el proceso de licitación de servicios en sus aspectos legales, regulatorios, económicos, técnicos y operativos, hasta su entrega final a dichos operadores. Este proceso es el núcleo del *Plan de transporte urbano para Santiago 2000-2006*, que se encuentra en proceso de participación ciudadana y de formulación de sus distintos subprogramas, siendo su objetivo mantener o mejorar la participación del transporte público en los viajes de la ciudad.

#### B. Estructura del proyecto

- 3.2 El Gobierno busca crear un sistema moderno de transporte público urbano, para lo que necesita definir los parámetros básicos que lo tornen atractivo al sector privado, cediendo a éste la responsabilidad de seleccionar la forma más eficiente de atender las especificaciones del servicio, proveer los vehículos y operarlos. Para dichas concesiones, es necesario contar con las rutas en las que las distintas empresas pueden operar, las frecuencias de los recorridos, las especificaciones técnicas de los vehículos de transporte público, valores tarifarios y tecnología de cobro, costos de operación y rentabilidad estimada de las rutas y el esquema de integración física y tarifaria. De igual forma, el gobierno definirá un plan de inversiones para mejorar la infraestructura pública y la oportunidad de su disponibilidad, dado que estas inversiones afectarán los costos y la factibilidad de ciertas tecnologías y líneas. Estas inversiones no forman parte de este proyecto y serán realizadas simultáneamente por el MTT.
- 3.3 El MTT ha realizado importantes avances en materia de estudios técnicos que den apoyo y tornen viable el proyecto. En particular, cabe mencionar los detallados estudios de demanda disponibles, para los distintos medios de transporte público y privado, tanto masivo como individual, presentes en la ciudad.
- 3.4 El proyecto propuesto abarcará todos los componentes propios de un programa amplio y ambicioso de reforma del transporte público urbano mediante la participación de empresas privadas. Estos componentes son los siguientes: (i) diseño conceptual del sistema de transporte público; (ii) marco legal y reglamentario aplicable a la privatización del TPU; (iii) condiciones económicas y financieras y marco tarifario<sup>1</sup>; (iv) condiciones técnicas y operativas del servicio; (v) análisis de la estructura tributaria; (vi) apoyo a operadores privados existentes; (vii) sistema de fiscalización y control de las concesiones; (viii) relación con los

---

<sup>1</sup> Estas condiciones incluirán los aspectos ambientales mencionados en el ¶5.3.

usuarios y otras partes interesadas (“*stakeholders*”); y (ix) apoyo al proceso de licitación de las concesiones.

### **C. Componentes**

#### **a. Diseño conceptual del sistema de transporte público (FOMIN: US\$390.000; local: US\$170.000)**

- 3.5 El transporte público de Santiago posee una importancia tal que su mejora debe resolverse no por medio de la suma de servicios inconexos, sino por medio de un sistema que lo considere integralmente, analizando las diversas partes que lo componen y estableciendo el rol actual y futuro de cada una de ellas en relación a las demás.
- 3.6 El sistema de TPU está hoy integrado por la suma de los modos ferroviario (metro) y automotor. El primero conforma una columna vertebral, pero sus costos de desarrollo y construcción, así como los plazos involucrados, dificultan su expansión. El TP automotor está compuesto por un agregado disorde de servicios, siendo los más importantes los servicios de ómnibus, el taxi y el taxi colectivo. Sin embargo, esta estructura no es suficiente para atender las demandas crecientes de la vida urbana, por lo que debe cambiar radicalmente si no se quiere que el TPU, y en particular el transporte masivo, continúe perdiendo demanda y presencia en el sistema de transporte de la ciudad.
- 3.7 El diseño previsto para el sistema de TPU masivo posee las siguientes características: (i) corredores troncales de alta capacidad, conformados por la traza actual del metro y por nuevos a ser creados alrededor de vehículos automotor de moderna tecnología y formas operativas que maximicen su utilización. Estos corredores vincularán centros de alta demanda entre sí; (ii) corredores alimentadores de los primeros, de baja y media demanda, atendidos por vehículos de mediana capacidad; (iii) corredores que vinculan centros de demanda media; (iv) servicios de ómnibus de calidad, prestación y precio diferenciados; (v) taxis colectivos; y (vi) taxis.
- 3.8 La participación relativa de los diversos componentes del sistema de TP, la demanda dirigida a cada uno de ellos, las características operativas, el precio al usuario, el volumen de la oferta, la naturaleza del operador del servicio, el marco regulatorio y el otorgamiento de las concesiones, los procedimientos de fiscalización y control a aplicar, etc., son aspectos esenciales para guiar la reestructuración de este servicio público y la participación privada en su prestación. Por su naturaleza, esta actividad se convierte en la pieza clave de la cooperación técnica. El plazo de ejecución previsto para este componente es de 24 meses.

#### **b. Marco legal y reglamentario aplicable a la privatización del TPU (FOMIN: US\$50.000; local: US\$50.000)**

- 3.9 El marco legal y reglamentario vigente no es aplicable al sistema de TPU previsto. Esta actividad permitirá la revisión y actualización de las normas aplicables a la



concesión de los servicios de transporte público urbano, realizando un análisis de legislación comparada, poniendo énfasis en derechos y responsabilidades de concedente y concesionarios, facultades de fiscalización y control y derechos de los usuarios. Esta labor culminará con las normas y reglamentaciones necesarias para regular la prestación del TPU por parte de operadores privados, en un marco moderno, estable, previsible y equitativo.

- 3.10 Asimismo, desarrollará los documentos aplicables a la licitación de los servicios a privatizar, el contrato que vinculará a los prestadores privados con el concedente y otras normas legales, técnicas, operativas y financieras que den transparencia y estabilidad al sistema. Este componente, al igual que el mencionado en ¶3.23, se beneficiará de la experiencia que posee el MTT en concesiones viales (¶2.15). Se desarrollará entre los meses 3 y 12 de la cooperación técnica.

**c. Condiciones económicas y financieras y marco tarifario (FOMIN: US\$140.000; local: US\$140.000)**

- 3.11 Este componente abarca cuatro actividades principales: (i) análisis de los costos de los diversos servicios; (ii) marco e integración tarifarios; (iii) manejo y distribución de la recaudación; y (iv) parámetros financieros de la privatización de los servicios.
- 3.12 El primero establecerá y cuantificará los costos de la prestación de servicios de ómnibus en Santiago, con el fin de, entre otras cosas, identificar las características de una empresa tipo. Incluirá la determinación de costos de inversión, operación, marginales, privados y sociales. El resultado permitirá, entre otras cosas, estimar la rentabilidad de los operadores. El segundo permitirá, al igual que en otros servicios de utilidad pública regulados por el estado y provistos por privados (telecomunicaciones, gas, agua, electricidad, etc.), respaldar el proceso de establecimiento de la tarifa en elementos objetivos y acordados en general con los prestadores; estos costos e ingresos reflejarán una línea o empresa operadora de ómnibus que cumpla las normas y satisfaga las necesidades de los usuarios con una rentabilidad por definir en este mismo análisis.
- 3.13 Con estos resultados podrá definirse parámetros tales como los sistemas de tarificación, mecanismos de cobro a los pasajeros, el costo para los diversos itinerarios y el esquema de integración tarifaria cuando hay transferencia de pasajeros entre líneas de ómnibus o a otro modo de transporte público. La integración tarifaria indicada es pieza fundamental del éxito de Plan de transporte urbano del Gran Santiago, pues permitirá complementar los distintos modos de transporte de la capital, mejorando el atractivo del transporte público para los usuarios y disminuyendo el riesgo de aumentar la participación del transporte privado.
- 3.14 La tercer actividad implica la definición y diseño del método de venta, percepción y distribución de la recaudación, el que debe ser flexible, accesible a todos los usuarios, compatible entre los distintos modos de transporte y servicios ofrecidos, equitativo y a prueba de fraude; esto eventualmente requerirá una entidad que coordine, reciba y asigne los distintos montos transados. Sólo en ómnibus los

montos diarios superan los 2 millones de dólares, por lo que la alternativa de concesionar dicha función de “cámara de compensación” (*clearing house*) es una posibilidad a la que esta actividad dará respuesta.

- 3.15 Este análisis permitirá, asimismo, identificar aquellos servicios que, por su propia naturaleza, eventualmente no requieran de regulación económica. Los resultados antes obtenidos permitirán establecer los parámetros financieros a incorporar en el proceso de privatización de los servicios. Esta actividad, al igual que las anteriores, estará estrechamente vinculada con la revisión del marco legal y reglamentario. Se ejecutará entre los meses 8 y 18 de la CT.

**d. Condiciones técnicas y operativas del servicio (FOMIN: US\$50.000; local: US\$340.000)**

- 3.16 Este componente, esencial para el logro de un adecuado sistema de transporte público, definirá las condiciones en las cuales se desempeñará el servicio, tanto técnicas, como operativas y económicas. Lograr resultados claros en este componente permitirá lograr concesionarios sólidos y obtener ofertas válidas. Los subcomponentes previstos son:

- i. *análisis, diseño y operación estaciones de transferencia, centros de transbordo y paraderos de transporte público*: orientado a diseñar física y operacionalmente las instalaciones de intercambio entre distintos modos de transporte público (metro, ómnibus y taxis colectivos), de acuerdo a los requerimientos espaciales y temporales de los usuarios. La ejecución será entre los meses 3 y 12.
- ii. *vehículos tipo de transporte público*<sup>2</sup>: definirá las características técnicas, operativas, mecánicas y energéticas de los vehículos que prestarán los servicios de transporte público en los próximos años. Las especificaciones definidas permitirán mejorar el acceso de los usuarios a los vehículos, disminuir el tiempo en los paraderos, la contaminación ambiental y los accidentes de tránsito, en coherencia con los otros elementos del sistema<sup>3</sup>. La ejecución tendrá lugar entre los meses 21 y 29.

**e. Análisis de la estructura tributaria (FOMIN: US\$60.000; local: US\$70.000)**

- 3.17 La tributación afecta la estructura del sector empresario prestador de servicios de transporte público urbano. Su desarrollo y prioridad respecto del transporte privado y la necesidad de que sea económicamente accesible a sus usuarios, particularmente aquellos de bajos ingresos, obliga a prestar particular atención a la estructura tributaria con el objeto de establecer si ésta responde a los objetivos de desarrollo, accesibilidad y equidad social buscados. Ese componente permitirá

---

<sup>2</sup> Omnibus, taxis y taxis colectivos.

<sup>3</sup> Esta actividad definirá el tipo y tamaño de vehículo, combustible, estándares de emisión, acceso a personas discapacitadas y otros parámetros que afectan las condiciones económicas y operativas de la concesión. En la definición de estos parámetros, tendrán especial consideración los impactos ambientales del TPU.

analizar el impacto que los diversos tributos poseen sobre los costos del TPU, así como efectuar recomendaciones, las que eventualmente deberán ser apoyadas por cambios en el marco legal tributario, que garanticen dichos logros. Otro objetivo a alcanzar es el de garantizar la formalidad tributaria y previsional de todos los operadores de TPU. Esta tarea se ejecutará entre los meses 3 y 24.

**f. Apoyo a operadores privados existentes (FOMIN: US\$50.000; local: US\$10.000)**

- 3.18 El sector privado, por la propia estructura operativa del servicio prestado, se encuentra atomizado y desorganizado (§2.6); asistirlos en su crecimiento empresario, organizativo y financiero es parte esencial de la reforma buscada. Este componente apoyará el trabajo conjunto del ejecutor con los operadores privados existentes en un programa de organización, capacitación y análisis que les permita prepararse para competir con posibilidades en el proceso licitatorio. Aún en aquellos servicios que permanezcan estructuralmente similares a los actuales, la integración empresaria, su organización y formas operativas deberán cambiar profundamente para adaptarse a las demandas del nuevo sistema. Si bien ciertos segmentos de la demanda podrán ser cubiertos por nuevos operadores que no requerirán de este tipo de asistencia, muchos corredores, por el volumen del negocio, solamente atraerán a los privados hoy presentes; pero si éstos no estuvieran debidamente capacitados para las nuevas exigencias, generarían un eslabón débil que pondría en peligro el sistema como un todo.
- 3.19 Esta tarea se hará mediante talleres, mesas redondas y apoyo de consultorías específicas. Esta tarea abarcará además, las formas societarias más apropiadas para la nueva estructura operativa del servicio y la forma de consolidar a los operadores actuales en empresas, aprovechando los instrumentos que CORFO (Corporación de Fomento del Ministerio de Economía, que apoya las pequeñas y medianas empresas) ha explotado con éxito por más de una década. Por otra parte, las cooperativas de operadores de transporte público podrían ser una alternativa apropiada. El plazo de ejecución es de 30 meses y la tarea comenzará al inicio de la cooperación técnica.

**g. Sistema de fiscalización y control de las concesiones (FOMIN: US\$195.000; local: US\$175.000)**

- 3.20 Este componente posee dos partes claramente diferenciadas, integrales a la capacidad regulatoria, definida por los instrumentos punitivos (criterios de evaluación de la calidad del servicio, régimen de sanciones y su aplicación
- i. *mecanismos y procedimientos*: como parte esencial del marco regulatorio, se desarrollarán los mecanismos de fiscalización y control; basados en los parámetros de prestación de los servicios se establecerán los indicadores de desempeño y se revisará el régimen de sanciones aplicable a los operadores. Parte importante del marco regulatorio serán los requisitos para la homologación mecánica de los vehículos, así como los parámetros de evaluación psicofísica y de habilitación de los conductores de

vehículos de TPU. Asimismo, se analizará la estructura organizativa de la agencia responsable en materia de fiscalización y control de servicios, el número y capacitación del personal encargado y los procedimientos técnicos, administrativos y equipamiento necesario.

Además, se establecerá la factibilidad de introducir tecnologías de control de la operación (ITS “Sistemas inteligentes de transporte”), que simplifiquen y tornen menos subjetiva la intervención del fiscalizador. La información recogida servirá para el control y fiscalización de la correcta prestación de servicios de transporte público, verificando el cumplimiento de aspectos operativos tales como frecuencia, recorrido, cobertura geográfica y horaria, capacidad máxima de los vehículos, tarifa percibida, etc., con el propósito de asegurar la calidad de prestación del servicio y su continua mejora.

- ii. *capacitación*: para asegurar la consecución de estos objetivos, el órgano de control debe contar con profesionales capaces y un cuerpo de inspectores de transporte, debidamente capacitados y entrenados, que puedan aplicar las regulaciones que pongan en vigor el sistema de TPU. Para ello, se incluye un subcomponente de capacitación y entrenamiento a reguladores y fiscalizadores. El régimen y procedimientos de ejecución de las sanciones son parte esencial de esta actividad. Esta tarea transcurrirá entre los meses 3 y 32.

**h. Relación con los usuarios y otras partes interesadas (FOMIN: US\$70.000; local: US\$40.000)**

- 3.21 La facilidad de acceso de los usuarios a los servicios es parte esencial de su aceptación y éxito. Para ello, se desarrollará un sistema que brinde información respecto de los recorridos, horarios, tiempos de espera, capacidad disponible en los vehículos, frecuencias, tipos de servicio (troncales, alimentadores), sistema de cobro y lugares de transferencia. Para cumplir ese objetivo, se elaborarán guías, mapas, tótems (postes con señales y letreros informativos), aviso de paraderos (“*on line*”) y otros instrumentos diseñados como parte de un sistema de información de transporte público basado en un Sistema de Información Geográfico. Además, se definirán las características que debe cumplir la información que se provee al usuario dentro de los ómnibus. Por último, desarrollará un sistema de atención al usuario y de quejas y reclamos.
- 3.22 Las diferentes municipalidades integrantes de la Región Metropolitana de Santiago tienen jurisdicción sobre la infraestructura vial y su mantenimiento. El proyecto apoyará los acuerdos institucionales requeridos para tornar efectivo el nuevo modelo de operación del transporte público de superficie, pues éstos forman parte de las labores de preparación de la licitación, existiendo ya una clara cooperación entre estas municipalidades y el MTT. Esta tarea se desarrollará al inicio de la CT, entre los meses 3 y 8.

**i. Apoyo al proceso de licitación (FOMIN: US\$35.000; local: US\$25.000)**

- 3.23 Este componente brindará apoyo legal, técnico y financiero a las autoridades responsables de conducir el proceso en las fases de licitación, evaluación de ofertas, adjudicación y firma de contratos. Este apoyo se considera esencial para que el proceso de licitación se desarrolle dentro de los parámetros legales y de plazo necesarios para alcanzar los objetivos planteados en la reforma del sistema de transporte público. El proyecto utilizará la experiencia ganada por el Ministerio de Obras Públicas durante la ejecución del programa de concesiones viales (§2.15), implementando este componente mediante la contratación de expertos individuales que den seguimiento y apoyo al proceso de licitación. De ocho meses de duración, esta tarea comenzará hacia el final de la CT.

**D. Administración y supervisión**

- 3.24 La administración y supervisión del proyecto estará a cargo de la Subsecretaría de Transportes, perteneciente al MTT. La Subsecretaría posee los recursos técnicos y la capacidad profesional suficiente para desempeñar esta labor de manera cabal, ya que dentro de la estructura de la Subsecretaría, hay profesionales dedicados a tiempo completo a la ejecución de las labores de planificación del transporte urbano y otras complementarias a la ejecución de este proyecto. La asignación de recursos en el cuadro de costos (US\$40.000) refleja aquéllos directamente asignados a esta tarea.

**E. Condiciones contractuales especiales**

- 3.25 Como requisito para el primer desembolso, MTT/SUBTRANS deberá haber presentado al Banco, y obtenido la no objeción, a los TdR y cronograma de las principales actividades. Para contribuir al cumplimiento de las condiciones previas, se contratará a un profesional que asista al MTT en la terminación de los TdR de los principales componentes (a. *diseño conceptual del sistema*; b. *marco legal y reglamentario*; c. *condiciones económicas y financieras y marco tarifario*; g. *sistema de fiscalización y control de las concesiones*), el *Plan y cronograma de ejecución de la cooperación técnica* y el *Plan de adquisiciones* definitivo, asociado a las actividades; su costo se estima en US\$20.000, a ser financiados íntegramente con la contribución del FOMIN. La utilización de estos recursos no estará sujeta a restricción de desembolso alguna.

**F. Seguimiento y monitoreo**

- 3.26 El ejecutor será responsable por el seguimiento y la preparación de los informes correspondientes. Cada semestre deberá prepara un informe de progreso, en el cual documentará las actividades realizadas durante dicho período. Asimismo, elaborará un plan de trabajo y un cronograma de desembolsos para el siguiente período. El informe de progreso será entregado a la Representación del Banco, dentro de los 30 días posteriores al cierre del término del semestre correspondiente, para su aprobación. El Anexo 1 proporciona los elementos para la ejecución, monitoreo y evaluación del Proyecto, a través de un Marco Lógico.

- 3.27 El seguimiento y monitoreo de la operación estará a cargo de la Representación. Dado el carácter innovador de esta cooperación técnica, el equipo de proyecto de la sede permanecerá involucrado en los aspectos técnicos de dicha ejecución, participando en la revisión de TdR, análisis de propuestas técnicas, evaluación y discusión de informes parciales y finales, participación en talleres, etc.. Asimismo, se recomienda que, con cargo a los recursos de la contribución, se contrate a un consultor independiente que realice una evaluación de medio término y otra al final de la cooperación técnica. Dado que la CT tiene etapas bien marcadas, definidas por labores cuya definición influirán marcadamente en el resultado final, estas evaluaciones de medio término y final no deben interpretarse en sentido cronológico sino de avance de las principales actividades. El costo estimado es de US\$80.000.

#### **G. Contabilidad y auditoría**

- 3.28 El ejecutor, como parte de su responsabilidad de contabilidad y auditoría: (i) establecerá y mantendrá un control contable, financiero e interno adecuado, así como sistemas de archivo que permitirán determinar detalladamente las fuentes y la utilización de los fondos del Proyecto. Los registros del Proyecto contendrán: (a) la determinación de las sumas recibidas de distintas fuentes; (b) información sobre los gastos del Proyecto, distinguiendo entre las contribuciones del FOMIN y los fondos de otras fuentes; y (c) los detalles necesarios para determinar los bienes adquiridos y los servicios contratados; (ii) abrirá cuentas bancarias separadas y específicas para la administración de la contribución del FOMIN y de los fondos locales por contrapartida. Esto será una condición previa al primer desembolso; (iii) procesará los pedidos de desembolso del Banco; y (iv) preparará y presentará al Banco la auditoría de los estados financieros anuales del Proyecto y los informes semestrales del fondo rotatorio. Para ello, el MTT contratará una auditoría externa independiente, la que auditará los estados financieros de la cooperación técnica hasta su finalización.

#### **H. Costo y financiamiento**

- 3.29 El costo total del proyecto será de US\$2.500.000, de los cuales US\$1.250.000 serán financiados por el FOMIN y US\$1.250.000 por el Gobierno de Chile. Los recursos serán utilizados integralmente para pagar las actividades que figuran en el cuadro adjunto. Los recursos de contrapartida, en su mayoría, serán aportados en efectivo; los aportes en especie, correspondientes a gastos de administración, se mantendrán por debajo del 20% del costo del proyecto.
- 3.30 Las inversiones complementarias, y las justificaciones técnicas correspondientes, a cargo del sector público, tales como segregación de vías, demarcación de carriles exclusivos, sistemas de señalización y paraderos, será hecha por el MTT y no figura en el cuadro de costos de esta operación; no se solicita financiamiento para dicha actividad.

# I. Tabla de costos estimados

Componente	Recursos (miles de US\$)			Ejecución (meses)
	Total	FOMIN	Local	
Diseño conceptual del sistema de TPU	560.000	390.000	170.000	18
Revisión del marco legal y reglamentario	100.000	50.000	50.000	10
Condiciones económicas y financieras y marco tarifario	280.000	140.000	140.000	10
Condiciones técnicas y operativas del TPU				
Estaciones de transferencia, centros de transbordo y paraderos	240.000	30.000	210.000	9
Características del vehículo tipo	150.000	20.000	130.000	10
Análisis de la estructura tributaria	130.000	60.000	70.000	20
Apoyo a operadores privados existentes	60.000	50.000	10.000	30
Sistema de fiscalización y control				
Mecanismos y procedimientos	330.000	165.000	165.000	12
Capacitación reguladores y fiscalizadores	40.000	30.000	10.000	24
Relación con usuarios y otros interesados	110.000	70.000	40.000	6
Apoyo al proceso de licitación	60.000	35.000	25.000	12
Auditoría financiera	50.000		50.000	30
Evaluaciones de medio término y final	80.000	80.000		30
Preparación de TdR	20.000	20.000		2
<b>Subtotal</b>	<b>2.210.000</b>	<b>1.140.000</b>	<b>1.070.000</b>	
Escalamiento e imprevistos	250.000	110.000	140.000	
Administración y supervisión	40.000		40.000	
<b>Total</b>	<b>2.500.000</b>	<b>1.250.000</b>	<b>1.250.000</b>	

## IV. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

### A. Organismo ejecutor

- 4.1 El organismo ejecutor será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de su Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS). Las funciones de la SUBTRANS son: (i) ser el colaborador inmediato del MTT, en conformidad con las políticas sectoriales definidas por el Gobierno; (ii) diseñar, ejecutar y supervisar las políticas y normas de tránsito y transporte, en especial aquellas relativas al transporte público que garanticen un mejor y mayor acceso a este servicio por parte de la comunidad; (iii) supervisar las empresas públicas y privadas que operan medios de transporte en el país; y (iv) controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas que regulan los servicios de transporte que se prestan en el territorio nacional. SUBTRANS posee las facultades necesarias para la ejecución de este proyecto e implementar las concesiones de transporte público.

**B. Administración del proyecto**

- 4.2 La Subsecretaría de Transportes cuenta los recursos profesionales, de equipamiento y financieros para una ejecución eficiente del proyecto. El manejo conjunto de los ministerios de Transporte y Telecomunicaciones y Obras Públicas, permite aunar la experiencia del primero en materia de transporte público urbano con la que posee el segundo en materia de privatización y concesiones (§2.12).

**C. Adquisiciones**

- 4.3 Los aportes del FOMIN se utilizarán en la provisión de servicios de consultoría nacional e internacional y gastos relacionados a éstas (viáticos, pasajes, gastos de funcionamiento, etc.). Los recursos de contrapartida local se utilizarán con igual destino, así como a financiar los gastos administrativos correspondientes al ejecutor y a la contratación de la auditoría externa.
- 4.4 La adquisición de bienes y la contratación de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de las actividades del Proyecto, se realizarán de acuerdo con los procedimientos del Banco en la materia; su adquisición o contratación estará abierta a todos los países miembros del FOMIN. Los pliegos a aplicar y los términos de referencia, cuando correspondan, deberán contar con la no objeción del Banco.

**D. Período de ejecución**

- 4.5 El Proyecto se ejecutará, en sus principales componentes, durante un período de 30 meses, pues el gobierno tiene previsto abrir la licitación a fines de 2003. El plazo de desembolsos es de 34 meses.

**E. Cuenta rotatoria**

- 4.6 El MTT abrirá una cuenta especial independiente en un banco comercial aceptable al Banco. Esta cuenta especial tendrá una asignación autorizada que no superará el 5% (US\$62.500) de la contribución del FOMIN. El Banco repondrá los recursos de la cuenta rotatoria una vez recibidas las correspondientes peticiones de desembolso por parte del Beneficiario. SUBTRANS controlará el uso de la cuenta y se encargará de preparar las peticiones de desembolso en nombre del Beneficiario. Estas peticiones deberán presentarse con periodicidad mensual o cuando el saldo de la cuenta descienda por debajo del 66% de su monto autorizado.

**F. Seguimiento y evaluación**

- 4.7 El Proyecto posee gran importancia para el país y el Banco. Santiago es la primera ciudad de magnitud que encara un cambio estructural de su sistema de TPU sin que éste esté condicionado por una gran obra de infraestructura, como podría ser la construcción de un metro. Por ello, al poner el énfasis en la licitación de servicios y en el cambio cualitativo en la estructura de éstos, sus resultados poseerán un efecto demostración invaluable para los países de la región. Dada esta importancia, el seguimiento y evaluación del proyecto será efectuado conjuntamente por la



Representación y la Sede (RE1/FI1). Para ello, se prevé que habrá no menos de dos misiones de administración, más la eventual participación en talleres de presentación y evaluación de resultados y momentos clave del proceso licitatorio. Parte esencial del aprendizaje esperado de la operación, es la contratación de un consultor independiente que realice los análisis de medio término y final de las actividades principales del Proyecto, contratación que se recomienda se haga con cargo a los recursos de la contribución (§3.27).

## **V. VIABILIDAD Y RIESGOS**

### **A. Viabilidad institucional, económica y financiera**

- 5.1 La viabilidad institucional está asegurada por la capacidad demostrada por el MTT en el manejo de sus labores cotidianas. Esta institución posee un plantel profesional competente, procedimientos claros y experiencia en el manejo de sectores privatizados que se demostrarán valiosos en este proyecto.

### **B. Impacto ambiental**

- 5.2 Por la naturaleza de las actividades a realizar, el proyecto no genera impactos ambientales. Sin embargo, las concesiones si lo tendrán, aun cuando se espera que estos impactos sean mayoritariamente positivos, dado que se estará reemplazando vehículos viejos y altamente contaminantes con otros de moderna tecnología; asimismo, la mejora del TPU permitirá, eventualmente, revertir la disminución de la demanda, transfiriendo usuarios del transporte privado a los nuevos servicios, reduciendo la congestión vial, e incorporar tecnologías que reduzcan las emisiones y la contaminación ambiental.
- 5.3 Los diversos componentes analizarán aspectos tales como la tecnología de los vehículos y las emisiones que producen, la seguridad que proveen a pasajeros y usuarios de la vía pública, la accesibilidad que los mismos permiten a discapacitados y personas mayores o con dificultades para su traslación, impactos urbanos en centros de transferencia o transbordo<sup>4</sup>, o talleres o garajes de las empresas concesionarias<sup>5</sup>. Los componentes tendrán en todo momento la visión plena del sistema de TPU y los impactos ambientales que el mismo produce; en particular, cuando se definan los documentos licitatorios, se asegurará que estos incluyan las obligaciones ambientales de los concesionarios.
- 5.4 Con el objeto de incluir las necesarias provisiones ambientales en los parámetros de diseño del nuevo sistema de transporte público, el MTT colaborará

---

<sup>4</sup> En particular, si fuera menester proceder a expropiaciones, reasentamientos o relocalización del comercio informal (los que se mantendrán dentro del mínimo posible), se aplicarán las normas del Banco.

<sup>5</sup> La habilitación de talleres y garajes deberá responder a autorizaciones emitidas por la autoridad municipal; el contrato de concesión estipulará explícitamente la responsabilidad del concesionario de cumplir con la normativa municipal en materia de habilitación de este tipo de locales y de cumplimiento de las normas ambientales aplicables.

estrechamente con la Comisión Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) que participará activamente de la gestión del proyecto. Esta última participará, entre otras tareas, en la revisión de los TdR aplicables a la contratación de los diversos componentes.

**C. Beneficios**

- 5.5 Los beneficiarios directos son la población de la Región Metropolitana de Santiago, los operadores de los servicios de transporte público y el poder concedente y regulador. Los beneficios a la población incluyen menores tiempos de viaje y gastos de transporte, mejor cobertura geográfica y horaria, servicios modernos y confiables, reducción de la contaminación del aire, alivio a la congestión y el aumento de la productividad de la fuerza laboral y la competitividad de la economía regional. Los empresarios del sector del transporte colectivo se beneficiarán de un ambiente de regulación perfeccionado que les permitirá modernizar sus vehículos y operaciones. Se darán a las actuales asociaciones de propietarios de autobuses condiciones para formar empresas más capitalizadas y con mayor estabilidad. El estado se beneficiará con un marco regulatorio moderno y una mayor capacidad de fiscalización y control de los servicios.

**D. Riesgos**

- 5.6 El mayor riesgo proviene de la limitada capacidad financiera y técnica del sector privado proveedor del servicio, que no posee las condiciones para dar el salto cualitativo a un sistema de transporte radicalmente diferente en su estructura organizativa y operativa a la vigente. La operación enfrentará este riesgo mediante una labor continua con los operadores, para prepararlos a dar el salto cualitativo y cuantitativo del viejo al nuevo sistema, capacitándolos y organizándolos para que puedan participar en las licitaciones de los servicios como postores válidos y competitivos.
- 5.7 Otro riesgo potencial es que, debido a la presencia de empresas mejor organizadas y más fuertes económicamente, se produzca la captura del regulador, riesgo hoy prácticamente inexistente; el énfasis puesto en los aspectos procedimentales y de capacitación de reguladores y fiscalizadores debería mantener este riesgo a un mínimo.

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de verificación</b>	<b>Supuestos</b>
<b>Fin</b>			
<p>ma de transporte público de</p> <p>erficie modernizado bajo una</p> <p>va generación de concesiones a</p> <p>adores privados</p>	<p>A 3/2005, en relación a 3/2000, se habrán reducido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los tiempos de recorrido en avenidas principales en el 30% y en vías comunes en el 15%</li> <li>• Las emisiones/pasajero-km de NO<sub>x</sub> y de PM<sub>10</sub> de los ómnibus en el 60%</li> </ul> <p>A 12/2002, se habrá desarrollado un conjunto de indicadores del desempeño de los corredores de transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medición de tiempos de viaje a cargo de SUBTRANS</li> <li>• Medición de emisiones a cargo de SUBTRANS</li> </ul>	
<b>Propósito</b>			
<p>eso de licitación de servicios</p> <p>lizado exitosamente y éstos son</p> <p>ados por los nuevos</p> <p>cesionarios</p>	<p>A 1/2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estarán en operación concesiones otorgadas a operadores privados bajo nuevas condiciones legales, económicas y operativas</li> <li>• El sistema de fiscalización y control estará implantando y funcionando</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contratos de concesión otorgados por el MTT</li> <li>• Informe de SUBTRANS sobre funciones, desempeño del personal y operación del sistema de fiscalización y control</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El gobierno continua priorizando el transporte masivo por sobre el transporte particular</li> <li>• El Proyecto cuenta con el apoyo de las alcaldías de la región metropolitana</li> </ul>
<b>Componentes</b>			
<p><i>ño conceptual del sistema de</i></p> <p>/ concluido y los elementos</p> <p>inentes incorporados a los pliegos</p> <p>citación de servicios</p>	<p>A 10/2003, estarán concluidas las especificaciones correspondientes a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los corredores troncales</li> <li>• La localización y diseño funcional de los terminales de transferencia de pasajeros entre modos y entre ómnibus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informe de consultoría aprobado por SUBTRANS</li> <li>• Inclusión de recomendaciones en los pliegos de concesión de servicios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se alcanzará un acuerdo político básico acerca del rol de mediano y largo plazo del TPU en el sistema de transporte de la ciudad</li> <li>• Existen postores privados</li> </ul>

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
	<ul style="list-style-type: none"> <li>El esquema de pago del usuario y remuneración de los operadores,</li> <li>Cobertura geográfica y horaria de los servicios del TPU</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>interesados en prestar el servicio de TPU en las condiciones ofrecidas</li> <li>Se mantendrá la actual jurisdicción sobre el TPU</li> </ul>
<b>Revisión del marco legal y reglamentario</b> terminado y el nuevo aprobado y puesto en vigor	A 2/2003, habrá sido aprobado el reglamento del TPU A 10/2003, el reglamento habrá sido incorporado a los pliegos de licitación de los servicios del TPU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publicación oficial del reglamento</li> <li>Pliegos concluidos disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
<b>Condiciones económicas y financieras y marco tarifario</b> definidas y hay una propuesta aprobada	A 12/2002, habrá concluido el trabajo de consultoría A 12/2003, los aspectos pertinentes habrán sido incorporados a los pliegos de licitación de los servicios del TPU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de la firma consultora disponible en SUBTRANS</li> <li>Documentos y pliegos preparados por SUBTRANS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los operadores aceptarán el modelo propuesto y sus condiciones económicas y financieras</li> </ul>
<b>Condiciones técnicas y operativas</b> definidas respecto a: <b>Estaciones de transferencia, centros de transbordo y paraderos</b> <b>Características del vehículo tipo</b>	A 10/2003, estarán: <ul style="list-style-type: none"> <li>Determinada la localización geográfica y el diseño funcional de las estaciones y centros de transbordo</li> <li>Aprobadas las normas técnicas de diseño y de habilitación de vehículos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes de firma consultora disponible en SUBTRANS</li> <li>Documentos técnicos de avance de la actividad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La ciudad apoya mediante el dictado de normas de uso del suelo, regulación del tránsito, aporte financiero, asignación de tierras</li> <li>Existe la tecnología deseada a un costo compatible con la capacidad de pago de los usuarios</li> </ul>
<b>Análisis de la estructura tributaria</b> definido y sus recomendaciones implementadas	A 12/2002, habrá concluido el informe de la firma consultora A 12/2003, SUBTRANS habrá comunicado los resultados a las firmas operadoras y provisto la capacitación necesaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de la consultora disponible en SUBTRANS</li> <li>Documentos técnicos de avance preparados por SUBTRANS</li> <li>Inclusión de recomendaciones en los pliegos de licitación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La estructura tributaria refleja la prioridad otorgada al transporte masivo respecto del transporte particular</li> </ul>

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de verificación</b>	<b>Supuestos</b>
<b>Operadores privados existentes</b> Adecuados y en condiciones de competir por los servicios licitados	A 4/2003, el 80% de los operadores habrán participado en los talleres y actividades de capacitación A 6/2003, los operadores se habrán organizado para atender a los servicios reestructurados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe sobre talleres realizados y número de operadores participantes disponible en SUBTRANS</li> <li>Operadores participando en las nuevas empresas concesionarias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Los operadores existentes ven la licitación de los servicios de TPU como una oportunidad de evolución y progreso empresarios</li> </ul>
<b>Sistema de fiscalización y control</b> Establecido y funcionando <b>Mecanismos y procedimientos</b>  <b>Capacitación reguladores y fiscalizadores</b>	A 4/2003, habrán sido aprobadas y divulgadas las normas de inspección y control con <ul style="list-style-type: none"> <li>Régimen de sanciones</li> <li>Procedimiento de aplicación de sanciones vigente</li> <li>20 reguladores e inspectores participando en los cursos de capacitación</li> <li>10 talleres realizados con 100 participantes</li> <li>Materiales de difusión y capacitación distribuidos</li> <li>Actualización de la estructura administrativa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Normas publicadas y disponibles en SUBTRANS</li> <li>Informe de avance de SUBTRANS</li> <li>Norma con la actualización de la estructura administrativa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El estado dota a SUBTRANS con la estructura de reguladores e inspectores suficientes para llevar a cabo la tarea</li> </ul>
<b>Interacción con usuarios y otros interesados:</b> los usuarios y otros interesados cuentan con la información que les permite una adecuada utilización del sistema de TPU, cuyo desarrollo han sido solicitados	A 1/2004, habrá sido implantado un sistema apropiado de información al usuario, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> <li>Materiales de difusión preparados</li> <li>Guía de información al usuario publicada</li> <li>Otros servicios implantados y funcionando</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de firma consultora sobre el sistema a ser utilizado</li> <li>Informe de SUBTRANS sobre la implantación del sistema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Existe el interés de los usuarios en participar en la definición del sistema de TP de la ciudad</li> <li>SUBTRANS instituye mecanismos de consulta adecuados y accesibles</li> </ul>

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Proceso de licitación listo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de los documentos de licitación aplicados</li> <li>Sistema abierto de consultas de los potenciales postores</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes periódicos del consultor y de SUBTRANS</li> <li>De conformidad con las condiciones propuestas, hay una importante participación privada en la licitación de servicios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La licitación de servicios de TPU avanza de acuerdo al cronograma establecido</li> </ul>
Licitación de medio término y final	<ul style="list-style-type: none"> <li>Las labores progresan de acuerdo al cronograma establecido y se obtienen los resultados previstos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informes periódicos de avance presentados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disponibilidad de consultores competentes en el mercado</li> </ul>
Actividades			
Firmas consultoras contratadas Talleres de capacitación Realizados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firmas contratadas y disponibles para la ejecución de las actividades de acuerdo al cronograma y costos previstos</li> <li>Avance de tareas de acuerdo a lo esperado; materiales disponibles; coordinación entre actividades</li> <li>Consultores contratados y en actividad; medidas de difusión apropiadas</li> <li>Productos entregados en tiempo y forma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presupuesto de SUBTRANS aprobado</li> <li>TdR aprobados</li> <li>Contratos de consultoría firmados</li> <li>Informes de avance de los diversos estudios y actividades</li> <li>Informes periódicos de SUBTRANS</li> <li>Informes de la Representación</li> <li>Misiones de administración</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SUBTRANS posee en su presupuesto los recursos financieros necesarios para la ejecución de las actividades</li> <li>La experiencia y conocimientos técnicos se encuentran disponibles en países miembros del FOMIN</li> <li>El proceso de contratación se conduce sin demoras innecesarias</li> </ul>
Proyecto conceptual del sistema de transporte contratado	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada a partir del tercer mes de vigencia de la CT</li> <li>Costo presupuestado (US\$560.000) y recursos de contrapartida (US\$170.000) asignados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Definición del marco legal y financiero contratado	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada a partir del tercer mes de vigencia de la CT</li> <li>Costo presupuestado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de verificación</b>	<b>Supuestos</b>
	(US\$100.000) y recursos de contrapartida (US\$50.000) asignados		
Tratado el análisis de las condiciones económicas y financieras Marco tarifario	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$280.000) y recursos de contrapartida (US\$140.000) asignados</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Tratado el análisis de las condiciones técnicas y operativas Estaciones de transferencia, centros de transbordo y paraderos Características del vehículo tipo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$390.000) y recursos de contrapartida (US\$340.000) asignados</li> <li>La tecnología seleccionada es compatible con la disponible en el mercado a los precios previstos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Tratado el análisis de la estructura tarifaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$130.000) y recursos de contrapartida (US\$70.000) asignados</li> <li>Sistema de consulta y coordinación con la agencia impositiva en marcha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Tratada la firma de apoyo a operadores privados existentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	

**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de verificación</b>	<b>Supuestos</b>
	(US\$60.000) y recursos de contrapartida (US\$10.000) asignados <ul style="list-style-type: none"> <li>Realización de talleres con periodicidad semestral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actas y listados de asistentes a talleres disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Estado del diseño del sistema de gestión y control Mecanismos y procedimientos de capacitación reguladores y fiscalizadores	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$370.000) y recursos de contrapartida (US\$175.000) asignados</li> <li>Cursos de capacitación diseñados y dictados</li> <li>Cinco reguladores y 15 fiscalizadores dedicaron 40 meses/hombre a capacitación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> <li>Registro de cursos dictados y profesionales asistentes disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Estado del análisis de la relación usuarios y otros interesados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$110.000) y recursos de contrapartida (US\$40.000) asignados</li> <li>Cinco grupos focales realizados</li> <li>Participación dada a ONGs representativas de los usuarios</li> <li>Recursos para la publicación de guías suficientes y disponibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> <li>Actas de reuniones realizadas</li> <li>Listado de ONGs invitadas a participar</li> </ul>	
Estado del diseño del apoyo al proceso de licitación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Firma contratada de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>Costo presupuestado (US\$60.000) y recursos de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	



**Modernización del transporte público urbano de Santiago de Chile**  
**(MIF/TC-00-09-02-4-CH)**  
**Marco lógico**

<b>Objetivo</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Medios de verificación</b>	<b>Supuestos</b>
	contrapartida (US\$25.000) asignados		
Contratado el servicio de evaluación medio término y final	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultor contratado de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>• Costo presupuestado (US\$80.000) y asignado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	
Contratado el servicio de preparación TdR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultor contratado de acuerdo al cronograma establecido</li> <li>• Costo presupuestado (US\$20.000) y asignado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrato de consultoría, informes técnicos de avance y final, disponibles en SUBTRANS</li> </ul>	

## PROYECTO DE RESOLUCION

### CHILE. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA UN PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO DE SUPERFICIE DE SANTIAGO DE CHILE

El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones

#### RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar el o los acuerdos necesarios con la República de Chile y a adoptar las demás medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones que está incorporado al memorando de donantes a que se refiere el Documento MIF AT-\_\_\_\_\_, sobre una cooperación técnica para un Programa de Modernización del Transporte Público de Superficie de Santiago de Chile.
2. Destinar para fines de esta resolución hasta la suma de un millón doscientos cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$1.250.000), o su equivalente en otras monedas convertibles, que se desembolsará con cargo a los recursos de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.