

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

CHILE

PROGRAMA DE APOYO A LA REFORMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

(CH-L1047)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Felipe Targa (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Carlos Mojica (INE/TSP); Gerónimo Frigerio (LEG/SGO); Patricio Díaz Lucarelli (MIF/CCH); Eddy Linares (CSC/CCH); Paola Robles (CSC/CCH); y Sandra Iriarte (INE/TSP).

CONTENIDO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación.....	2
B.	Objetivo y componentes	6
	1. Apoyo estratégico al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Santiago.....	6
	2. Desarrollo institucional para el transporte público	7
	3. Fortalecimiento al transporte público en regiones.....	8
	4. Planes de mejora del transporte público en regiones.....	11
	5. Gestión de comunicaciones con beneficiarios y agentes involucrados en la administración de subsidios.....	11
C.	Costos y financiamiento	12
D.	Marco de Resultados e indicadores claves	12
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	13
A.	Instrumentos financieros.....	13
B.	Riesgos ambientales y sociales.....	13
C.	Riesgos fiduciarios.....	13
III.	PLAN DE IMPLANTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN.....	14
A.	Resumen de medidas de implantación.....	14
B.	Resumen de medidas para el monitoreo de resultados	15

ANEXOS	
ANEXO I:	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo
ANEXO II:	Marco de Resultados \ Matriz de Indicadores
ANEXO III:	Resumen del Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS	
Requeridos	
1.	Plan Operativo Anual (POA): http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35058486
2.	Plan de Adquisiciones: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35058487
3.	Esquema de Monitoreo y Evaluación: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35058489
Opcionales	
1.	Líneas de acción del marco general de política sectorial de transporte público: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059130
2.	Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059154
3.	Ley No. 20.206, por la cual se crea un fondo de estabilización financiera para el sistema Transantiago: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059162
4.	Resumen de la estrategia de la Ley No. 20.378: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059698
5.	Ley No. 20.378, por la cual se crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059188
6.	Lineamientos del Programa Renovación del parque vehicular del transporte público en regiones: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059760
7.	Metodología de evaluación para priorizar y estimar subsidios de transporte público en zonas aisladas: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35059863

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AMT	Autoridad Metropolitana de Transportes
CGR	Contraloría General de la Republica
EPBC	Estrategia de País del Banco con Chile
FML	Facilidad de Moneda Local
GdC	Gobierno de Chile
LPI	Licitación Pública Internacional
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación y Cooperación
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
PTUS	Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago
POA	Plan Operativo Anual
TRANSANTIAGO	Programa de Modernización de Transporte Público de Santiago
PSTZA	Programa de Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas
RM	Región Metropolitana de Santiago
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SECTRA	Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte
SIGFE	Sistema de Información para la Gestión Financiera del Estado
SINIM	Sistema Nacional de Indicadores Municipales
SUBDERE	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior
UEP	Unidad Ejecutora del Programa

RESUMEN DEL PROGRAMA

CHILE

PROGRAMA DE APOYO A LA REFORMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

(CH-L1047)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS ¹				
Prestatario: República de Chile Organismo Ejecutor: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)			Plazo de amortización:	10 años
			Periodo de gracia:	3 años
Fuente	Monto (millones de US\$)		Periodo de desembolso:	3 años
BID (CO) ¹	10	78,9%	Tasa de interés:	Libor
Local	2,68	21,1%	Comisión de Inspección y vigilancia *	Comisión de crédito *
Otro/Cofinanciamiento	0	0%	Moneda:	Dólares Estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria
Total	12,68	100%	Conversión a Pesos Chilenos:	Facilidad de Moneda Local
ESQUEMA DEL PROGRAMA				
<p>Objetivo y Descripción: El propósito del Programa es efectuar los estudios, entregar la asistencia técnica y asesorar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la implantación de las reformas definidas por el Gobierno de Chile para mejorar los sistemas de transporte público en el país.</p> <p>Los objetivos específicos asociados son: (i) mejorar la capacidad de planeación, gestión y control del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago; (ii) analizar esquemas institucionales que permitan mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público en las áreas metropolitanas del país; (iii) actualizar y desarrollar estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en las regiones que permitan un adecuado análisis y diseño de la reforma sectorial de transporte público en el país; (iv) mejorar la capacidad de fiscalización de los planes operativos de los servicios de transporte público en las regiones del país; (v) mejorar la capacidad de gestión, operatividad e impacto de programas de asistencia y subsidios para el transporte público en el país, incluyendo una adecuada difusión y comunicación con beneficiarios y agentes involucrados; (vi) promover la renovación de la flota vehicular del transporte público en regiones; y (vii) apoyar iniciativas regionales para el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, así como revisar los proyectos, metodologías de preinversión y su priorización.</p> <p>La operación se estructura como un Programa de cooperación técnica.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales antes del primer desembolso:</p> <p>(i) Presentar evidencia de la creación y puesta en funcionamiento de la Unidad Ejecutora del Programa, dotada de los recursos presupuestales correspondientes y del personal necesario para su operación (§2.4);</p> <p>(i) Presentar evidencia de la entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (§3.2).</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna</p>				
<p>El Programa es coherente con la Estrategia de País: Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>				
<p>El Programa califica como: SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % Beneficiarios <input type="checkbox"/></p>				

¹ La comisión de crédito y de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 El transporte público urbano en Chile ha evolucionado considerablemente en los últimos años. A partir de la década de los 90s se desarrollaron en las grandes ciudades mecanismos de licitación de vías para generar competencia entre los operadores en el acceso a la actividad del transporte. A este proceso se han ido sumando proyectos de integración modal en sus aspectos tarifarios y operacionales y mejoras en la infraestructura para buses. Se destaca también la reciente reforma al transporte público en Santiago, cuyas transformaciones operacionales y económicas son solo comparables a pocas experiencias en ciudades de tamaño similar. Las ciudades de Valparaíso, Concepción, Rancagua, Antofagasta e Iquique disponen de sistemas denominados “licitados”, con formas incipientes de integración y algunas experiencias puntuales de cobro electrónico de tarifas. Santiago, sin embargo, representa el hito central en la implementación de un sistema integrado y su complejidad ha obligado a realizar ajustes importantes para alcanzar los objetivos propuestos originalmente. La reforma al transporte público en Santiago constituye la experiencia más relevante para la formulación de futuras aplicaciones en el país.
- 1.2 **Transantiago.** Para enfrentar los desafíos que representaba la gestión del sistema de transporte público de Santiago, cuya operación y niveles de servicio se habían venido deteriorando en los últimos años, el Gobierno de Chile (GdC) diseñó el Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago (PTUS). Como parte del PTUS, se diseñó el Programa de Modernización de Transporte Público de Santiago (Transantiago). El programa Transantiago estaba orientado a desarrollar un servicio moderno, técnicamente eficiente, económicamente sustentable, ecológicamente limpio, y que llegara a ser una alternativa de transporte competitiva para el automóvil. En particular, se buscaba contar con un nuevo sistema de transporte público con integración física, operacional y tarifaria entre los diferentes modos, bajo una estructura de servicios masivos, troncales y alimentadores, que respondiera más eficientemente a los requerimientos de la demanda. El sistema de superficie de Transantiago fue diseñado como una red de servicios troncales y alimentadores dividida en unidades de negocio. Cada unidad de negocio fue licitada bajo una estructura de contratos de concesión por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)¹. El 10 de febrero de 2007 se dio inicio a la operación del denominado sistema Transantiago, bajo un nuevo esquema de rutas y servicios, y con integración tarifaria entre los servicios de bus y metro.
- 1.3 La puesta en marcha de Transantiago fue problemática, evidenciando serios problemas de diseño e implementación. Esto generó un justificado malestar entre los usuarios que vieron aumentar sus tiempos de viaje y los trasbordos requeridos

¹ Según la Ley 18.696, el MTT es el encargado de proponer las políticas en materia de tránsito y transporte (e.g., regular el transporte público remunerado de pasajeros fijando condiciones de operación y uso de las vías para determinados vehículos o servicios), así como controlar, fiscalizar y aplicar las respectivas sanciones.

para completar sus viajes. Sin embargo, el GdC reaccionó rápidamente implementando una serie de medidas tendientes a la normalización operacional del sistema y a la mejora del nivel de servicio ofrecido a los usuarios. Estas medidas han logrado generar resultados satisfactorios, principalmente en menores tiempos de espera y de viaje, y en una mayor disponibilidad de servicios en áreas y horarios expandidos. Asimismo, se ha logrado una mejora continua en los índices de cumplimiento del programa operativo (*i.e.*, disponibilidad de la oferta y cumplimiento de frecuencias de paso) para todas las unidades de negocio del sistema.

- 1.4 El plan de acción que se llevó a cabo para Transantiago se complementa con una estrategia integral diseñada por el GdC para los sistemas de transporte público en todo el país. Esta reforma sectorial es consistente con el marco general de política de transporte urbano impulsado por el GdC². El pilar fundamental de esta política consiste en el fomento del transporte público, privilegiando la movilidad de las personas sobre la movilidad de los vehículos, y garantizando el desarrollo de sistemas sustentables con beneficios sociales.
- 1.5 **Déficit financiero de Transantiago.** Debido a los problemas iniciales de puesta en marcha de Transantiago, la tarifa del sistema se congeló por casi dos años. Esta situación, junto con una escalada en los precios de los principales insumos de esta industria, generó déficit financieros no previstos inicialmente y que fueron cubiertos con endeudamiento del sistema y aportes no reembolsables del Tesoro a través de un fondo de estabilización financiera (Ley 20.206)³. Posteriormente, el déficit del sistema fue cubierto con aportes del Tesoro a través del fondo para emergencias (Decreto de Emergencia Económica), conocido como el 2% constitucional. Esta figura legal consiste en un recurso de emergencia financiera al que puede recurrir el Presidente de la República para situaciones excepcionales, con cargo al 2% del monto de los gastos que autorice la Ley de Presupuestos para el respectivo año. Finalmente, la aprobación de la Ley 20.378 el 5 de septiembre de 2009, con la cual se crea un mecanismo de subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitió superar los problemas financieros descritos. Esta ley, además provee los recursos para un amplio programa de estímulo al transporte público en regiones consistente con la estrategia definida por el GdC para los sistemas de transporte público en el resto del país.
- 1.6 En el aspecto institucional, el MTT ha sido el organismo encargado de dar apoyo técnico y administrativo a la Coordinación General de Transportes de Santiago (Coordinación de Transantiago)⁴, la cual se vincula administrativamente al MTT bajo una estructura orgánica de Unidad de la Subsecretaría de Transportes.

² Las líneas de acción del marco general de política sectorial se presentan en las referencias electrónicas.

³ En el marco de esta Ley, el Banco aprobó en abril de 2008 una operación de financiamiento sin garantía soberana por US\$ 400 millones para el sistema Transantiago (1978/OC-CH). Esta operación, y la del Banco Estado por US\$ 160 millones, fueron declaradas inconstitucionales por ser consideradas operaciones de endeudamiento de carácter público. El Banco había desembolsado US\$ 288 millones.

⁴ La Coordinación de Transantiago constituye el soporte técnico del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, creada para generar una instancia que facilite la ejecución y coordinación de las acciones y programas asociados al PTUS.

Aunque se ha avanzado en la coordinación entre ministerios y entidades, faltan algunas reformas de carácter institucional que permitan gestionar efectiva y eficientemente sistemas de transporte público como el implantado en Santiago. Estas reformas se hacen más relevantes en sistemas cada vez más complejos, que consideran integración tarifaria y física entre modos de transporte, el desarrollo de infraestructura de apoyo al funcionamiento del sistema, y una participación creciente de la ciudadanía en las decisiones. En relación con la administración de los subsidios a que se refiere la Ley 20.378, el MTT ha venido desarrollado capacidad para responder a las obligaciones que ésta genera y que en el ámbito institucional implica la creación de una nueva División dentro de la Subsecretaría de Transportes. La División de Subsidios del MTT, creada mediante la Ley 20.378, tendrá a su cargo la entrega de los distintos subsidios contemplados en dicho cuerpo jurídico.

- 1.7 **Estrategia del GdC.** En este contexto, la estrategia diseñada por el GdC para la reforma sectorial de transporte público tiene un doble objetivo. Por un lado, busca asegurar la sostenibilidad institucional, operacional y financiera del sistema Transantiago. Por el otro, busca impulsar un programa de mejora de los sistemas de transporte público en las regiones del país, haciendo uso de la nueva herramienta de subsidios establecidos en la Ley 20.378. En particular, la estrategia está compuesta por las siguientes acciones:
- 1.8 **(a) Ley de subsidio al transporte público.** Con el objeto de promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros, la Ley N° 20.378 crea un mecanismo de subsidio, de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público⁵. El esquema que define dicha ley permite mantener el beneficio de una tarifa rebajada a los estudiantes y eliminar el impacto que la aplicación de la tarifa escolar tiene en el valor del pasaje regular a los demás usuarios. Este mecanismo de subsidio consiste entonces en una ayuda concedida por el Estado para cubrir una necesidad social y económica, que a su vez busca incentivar y fomentar el uso del transporte público para la población no estudiante⁶.
- 1.9 **(b) Mejoras específicas a Transantiago.** Para contribuir al logro de la sostenibilidad institucional y operacional de Transantiago, se prevén las siguientes acciones: (i) creación de un ámbito institucional para una adecuada planeación,

⁵ Una de las herramientas utilizadas en Chile para promover el desarrollo de la escolaridad y la educación es el Pase Escolar y el Pase de Educación Superior. Sin embargo, el pago de una tarifa reducida por parte de los estudiantes era financiada indirectamente por los usuarios que no gozan de este beneficio, incrementando la tarifa del pasaje regular, y perjudicando a sectores de menores ingresos que son los que más utilizan el transporte público. Además de desincentivar el uso del transporte público (*i.e.*, con una tarifa del pasaje regular más alta que los costos de operación, por el subsidio cruzado), este esquema tiene un efecto distributivo regresivo, pues muchas veces el estudiante de educación superior cuenta con más recursos que el trabajador que paga su pasaje regular. Una de las recomendaciones del grupo de 12 expertos consultados por el MTT para Transantiago, consistía precisamente en separar el subsidio a la tarifa de estudiantes, y que éste fuera cubierto directamente por el Estado, lo que se logra con la Ley 20.378.

⁶ La estructura de este subsidio con cobertura a todo el país se resume en un documento de las referencias electrónicas.

gestión y control de la operación de los servicios de transporte público; (ii) continuar ajustando los planes de operación (oferta de servicios), mejorando la eficiencia en la prestación del servicio; (iii) adecuar la tecnología de gestión de flota definitiva; y (iv) terminar de construir y adecuar la infraestructura que requiere el sistema (*i.e.*, corredores troncales exclusivos de buses y carriles segregados de “solo bus”, zonas pagas y estaciones de transferencia, ampliación de puntos de pago y recarga, señalización y sistemas de información al usuario). Estas medidas se complementarán con las recomendaciones realizadas por un grupo de 12 especialistas, a quienes el MTT encargó analizar el sistema Transantiago y recomendar medidas concretas de corto, mediano y largo plazo, para mejorar su funcionamiento⁷.

- 1.10 **Panel de Expertos y ajustes tarifarios.** En el aspecto financiero, la Ley 20.378 creó un Panel de Expertos, compuesto por tres miembros y cuyo mandato consiste en la definición de los ajustes tarifarios requeridos para mantener el valor real de las tarifas ante cambios en los precios de los insumos. Asimismo, los ajustes tarifarios deberán garantizar que el sistema sea financiable anualmente considerando los subsidios aprobados por la Ley 20.378.
- 1.11 **Institucionalidad metropolitana de transportes.** En un futuro se prevé desarrollar un instrumento legal que permita contar con un esquema institucional de Autoridad Metropolitana de Transportes (AMT), u otra figura de ámbito institucional, con el objeto de mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público en las grandes áreas urbanas del país.
- 1.12 **Estrategia del Banco.** La Estrategia de País del Banco con Chile (EPBC) para el período 2006-2010 (GN-2134-1) tiene como objetivo apoyar al país en su proceso de crecimiento, y en especial reducir la desigualdad de oportunidades y asegurar la inclusión social de los grupos en situación de vulnerabilidad. La EPBC se estructura bajo tres acciones principales: (i) prestar apoyo para reducir la desigualdad de oportunidades; (ii) reducir las diferencias de ingresos y competitividad con respecto a las economías desarrolladas; y (iii) incrementar la eficiencia del gobierno y acercarlo al público. El Programa propuesto es consistente con el objetivo general de reducir la desigualdad de oportunidades y asegurar la inclusión social, ya que apoyará acciones tendientes a la mejora de la gestión y operación de los sistemas de transporte público en el país. Un adecuado nivel de servicio de dichos sistemas es fundamental para asegurar las condiciones de accesibilidad y movilidad de la población de menores ingresos, aquella que depende de este modo de transporte para acceder a oportunidades de desarrollo económico y social. El Programa también apoyará la mejora en la capacidad de gestión de los sistemas de transporte público de los gobiernos regionales y municipales, consistente con la Estrategia para el Desarrollo Subnacional (documento GN-2125-3) del Banco.
- 1.13 **Justificación del Programa.** La estrategia de reforma sectorial que se encuentra adelantando el GdC para los sistemas de transporte público en el país requerirá de

⁷ “Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago”, Marzo 2008 (referencias electrónicas).

un complejo análisis y evaluación de acciones que permitan viabilizar y asegurar la sostenibilidad de dichas reformas. Como parte del enfoque integral para mejorar el transporte público en el país, el Banco buscará apoyar el diseño e implantación de un mecanismo de institucionalidad adecuado para administrar sistemas complejos como el de Transantiago. Con la participación del Banco también se busca aportar el conocimiento y experiencia en la formulación y ejecución de programas de transporte público urbano en la región, contribuyendo en el diseño y análisis de planes y acciones en las diferentes regiones del país.

- 1.14 El Banco aprobó en marzo de 2008 una operación FAPEP (1969/OC-CH) por US\$ 850.000 para este Programa. Esta facilidad ha permitido financiar estudios y actividades de preparación del Programa, en particular: (i) apoyo en el diseño institucional y reglamentación de la AMT; (ii) estudios de consultoría para el análisis y definición de un mecanismo de reajustabilidad de tarifas de transporte público en regiones; y (iii) estudios para la gestión de subsidios que incluyen levantamiento y actualización de datos y metodologías para el cálculo de la incorporación de los subsidios a la oferta y a la demanda, diseño organizacional, supervisión y control.

B. Objetivo y componentes

- 1.15 El propósito del Programa es efectuar los estudios, entregar la asistencia técnica y asesorar al MTT en la implantación de las reformas definidas por el GdC para mejorar los sistemas de transporte público en el país.
- 1.16 Los objetivos específicos asociados son: (i) mejorar la capacidad de planeación, gestión y control del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago; (ii) analizar esquemas institucionales que permitan mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público en las áreas metropolitanas del país; (iii) actualizar y desarrollar estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en las regiones que permitan un adecuado análisis y diseño de la reforma sectorial de transporte público en el país; (iv) mejorar la capacidad de fiscalización de los planes operativos de los servicios de transporte público en las regiones del país; (v) mejorar la capacidad de gestión, operatividad e impacto de programas de asistencia y subsidios para el transporte público en el país, incluyendo una adecuada difusión y comunicación con beneficiarios y agentes involucrados; (vi) promover la renovación de la flota vehicular del transporte público en regiones; y (vii) apoyar iniciativas regionales para el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, así como revisar los proyectos, metodologías de preinversión y su priorización.
- 1.17 Para el logro de los objetivos propuestos, la operación se estructura como un Programa de cooperación técnica con los siguientes componentes:

1. Apoyo estratégico al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Santiago

- 1.18 Este componente prevé el financiamiento de estudios relacionados con el diseño e implantación de mecanismos y herramientas de gestión, control y seguimiento de la operación, aspectos financieros y nivel de servicio para el sistema

Transantiago. El diseño de mecanismos y herramientas será realizado a partir de esquemas prácticos y eficientes que hayan resultado exitosos en otros casos, a partir del análisis de experiencias internacionales. Se podrán financiar servicios de consultoría o actividades de soporte, como pueden ser participaciones en talleres o seminarios y visitas a expertos internacionales, que contribuyan al debate técnico en estas materias.

- 1.19 También se financiarán estudios técnicos y asesorías que requiera o sugiera el Panel de Expertos, creado por la Ley 20.378. Los conceptos emitidos por este Panel de Expertos servirán, entre otros, para determinar el nivel de tarifas que permita financiar anualmente el sistema Transantiago, considerando los montos del subsidio permanente y transitorios definidos en la Ley 20.378.
- 1.20 Asimismo, se financiarán estudios de consultoría y capacitación que tengan por objeto fortalecer la visión estratégica del GdC respecto del desarrollo de un sistema de transportes intermodal integrado con el desarrollo urbano para la Región Metropolitana (RM) de Santiago. Para tal efecto las iniciativas de estudios deberán realizarse de manera complementaria con el PTUS para el período 2010-2020 que realiza la Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte (SECTRA) en el marco del Programa de Vialidad y Transporte Urbano dependiente de Ministerio de Planificación y Cooperación (MIDEPLAN). En el diseño del plan estratégico se deberán contemplar medidas de inversión, regulación y de precios a medio y largo plazo, que generen una rentabilidad social compatible con el desarrollo urbano y económico esperado de la RM. Con el desarrollo de este plan de SECTRA se busca consolidar una herramienta de planeación estratégica, que permita guiar el desarrollo de sistemas de transporte urbano eficientes, seguros, y ambientalmente sustentables, al mismo tiempo que se mejora la calidad de vida de los usuarios y se promueve la integración territorial y el desarrollo económico de la RM.

2. Desarrollo institucional para el transporte público

- 1.21 Este componente financiará servicios de asistencia técnica para el análisis y diseño institucional, incluido el desarrollo de los instrumentos legales y su respectiva reglamentación, de aspectos relacionados con el transporte público en el país. Uno de los esquemas a ser analizados es el de la AMT, u otra figura de ámbito institucional, que permita mejorar la eficiencia en la planificación, gestión y control de los sistemas de transporte público en los grandes conglomerados urbanos, en concordancia con su plan maestro de transporte urbano. El diseño institucional incluirá aspectos como el de organización, estructura, relaciones interinstitucionales, procedimientos, reglamento operativo, entre otros. También se podrá asesorar, de corresponder, en el proceso de formulación y socialización de decretos reglamentarios que sean necesarios para los instrumentos legales que se diseñen. La asistencia también incluirá el dimensionamiento de las necesidades de capacitación para las funciones y procedimientos de los esquemas institucionales que se diseñen.

3. Fortalecimiento al transporte público en regiones

- 1.22 Este componente financiará actividades de asistencia técnica para contribuir al análisis, diseño e implementación de reformas del transporte público en las regiones del país, especialmente aquellas vinculadas a la implementación de la Ley 20.378.
- 1.23 **Estudios de campo y encuestas.** Se contempla el desarrollo de nuevos estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en regiones. Con estos estudios se busca conocer, entre otros, los costos de operación y los ingresos de los operadores, así como la composición y estructura temporal y espacial de la demanda en los sistemas de transporte público. Además de la utilidad que representa esta información para la planificación y gestión de los servicios, los estudios de campo servirían para actualizar las bases de cálculos empleadas en la aplicación de la Ley 20.378.
- 1.24 **Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización de planes operativos.** La aplicación de las diferentes tipologías de subsidio contempladas en la Ley 20.378, generará la necesidad de fortalecer la capacidad de fiscalización de los sistemas de transporte público en regiones. Para ello, este componente podrá financiar asistencia técnica para el fortalecimiento de las unidades fiscalizadoras en las regiones del país, así como capacitación, equipos y material técnico para llevar a cabo la fiscalización de dichos sistemas⁸.
- 1.25 **Renovación de flota vehicular.** Los buses que operan servicios de transporte público rural, y en algunos casos urbanos, pueden llegar a tener hasta 23 años de antigüedad, ofreciendo una baja calidad de servicio. Una de las estrategias contempladas por el GdC, y que prevé financiar mediante el fondo transitorio para regiones de la Ley 20.378, consiste en promover la renovación de la flota por vehículos de menor antigüedad para los servicios de transporte público en zonas rurales y urbanas. El MTT ha definido los lineamientos de un Programa de Renovación⁹, el cual tiene como objetivo reforzar, mediante el uso de incentivos, la mejora en la eficiencia del parque vehicular en regiones. En particular, se promueve el retiro, destrucción, y reemplazo de buses para lograr reducción de emisiones, uso más eficiente de combustible, mejora en la calidad de servicio, y seguridad para los usuarios. Los recursos del Programa financiarán servicios de asistencia técnica para la implementación y operación del Programa de Renovación.
- 1.26 **Transporte escolar.** En 2004, el GdC creó el Fondo para el Transporte Rural, administrado por el Ministerio de Educación, y que otorga financiamiento por concurso a proyectos en zonas rurales que promuevan el transporte de alumnos

⁸ En algunas ciudades que cuentan con servicios de transporte público licitado (*i.e.*, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua y Concepción), existen operadores que han instalado GPS en la flota, sin que hasta el momento la información proveniente de dichos equipos pueda ser procesada y analizada por las autoridades correspondientes.

⁹ En las referencias electrónicas se presentan los lineamientos del Programa Renovación.

entre sus hogares y establecimientos educacionales¹⁰. En general, el Fondo financia un porcentaje de los costos que enfrenta un colegio para trasladar a los estudiantes en zonas con alta ruralidad. Una de las estrategias contempladas por el GdC consiste en ampliar los mecanismos para mejorar el acceso de los estudiantes a sus establecimientos educativos, extendiendo además su aplicación a áreas urbanas. Para ello, el Programa financiará asistencia técnica para evaluar las distintas opciones que podrían implementarse, incluyendo la evaluación del actual Fondo. En particular, la asistencia técnica incluirá el análisis y recomendaciones para la determinación de una metodología que redefina criterios de elegibilidad para la utilización de los recursos.

1.27 **Transporte regional en zonas aisladas.** Desde 1980, el MTT viene ejecutando el Programa de Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas (PSTZA). El objetivo del PSTZA es lograr que las comunidades que habitan en lugares aislados del territorio nacional, y en condición de pobreza, puedan acceder, mediante el otorgamiento de subsidios, a servicios de transporte público. Asimismo, a través del PSTZA se busca que estas comunidades puedan contar con una mejor integración territorial, económica y social. Lo anterior, debido a que su ubicación geográfica, su escasa población, o sus características socioeconómicas no permiten generar una demanda que produzca rentabilidad a los posibles operadores de medios de transporte (subsidio a la oferta). El PSTZA también busca apoyar a aquellos habitantes de localidades, que a pesar de contar con un servicio de transporte operando, no tienen acceso a dicho servicio debido a su bajo nivel de ingresos (subsidio a la demanda). Con este esquema de subsidios se busca asegurar un nivel mínimo de accesibilidad y equidad territorial. Una de las estrategias contempladas por el GdC consiste en ampliar el alcance del PSTZA, aumentando la cobertura. Asimismo, busca mejorar la capacidad de fiscalización de los servicios, evaluar los impactos concretos en la población beneficiada y determinar las condiciones económicas y operacionales que señalen cuándo el subsidio a un determinado servicio ha dejado de ser necesario. Aunque el PSTZA cuenta con una metodología para determinar los distintos niveles de aislamiento de las zonas del país¹¹, y así definir los proyectos a subsidiar, el PSTZA se ha venido expandiendo en los últimos años, generando crecientes problemas de gestión. En este contexto, los recursos del Programa financiarán servicios de asistencia técnica para evaluar el funcionamiento actual del PSTZA, y sugerir medidas que mejoren su eficiencia y eficacia.

1.28 **Transporte en Zonas Extremas y otros programas que promuevan el transporte público.** La Ley 20.378 contempla recursos para el desarrollo de programas que promuevan el transporte público en zonas extremas, específicamente en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica Chilena, y las provincias de Palena y Chiloé, y cuando

¹⁰ Las comunas rurales elegibles para el Fondo se definen como aquellas con más de un 30% de ruralidad y consideradas bajo categoría de “aislamiento crítico”. El indicador de ruralidad se define a partir del Sistema Nacional de Indicadores Municipales (SINIM).

¹¹ Un resumen de la metodología para priorizar y estimar el monto de subsidio por servicio en dichas zonas se presenta en las referencias electrónicas.

existe un bajo uso de los estudiantes por parte de los sistemas de transporte público mayor. Adicionalmente se establece la posibilidad de financiar otros programas o proyectos de apoyo al transporte público. Para lo anterior, la asistencia técnica apoyará el análisis y diseño de metodologías que permitan la evaluación de los diferentes programas o proyectos.

- 1.29 **División de Subsidios.** Hasta la fecha, el MTT ha contado con una Unidad de Subsidios para administrar y ejecutar el subsidio para el PSTZA. La Ley 20.378 crea una División de Subsidios, dentro de la Subsecretaría de Transportes del MTT, a cargo de ejecutar las acciones relacionadas con los mecanismos de subsidios al transporte público a nivel nacional. Asimismo, esta División incorporará a la actual Unidad de Subsidios para el PSTZA. El Programa financiará asesorías, estudios y desarrollos para apoyar el proceso de implementación organizacional de la nueva División de Subsidios, asegurando que los ejes con los cuales esta organización fue diseñada (Transparencia, Eficiencia y Gobierno Electrónico), sean efectivamente los que rijan la operación.
- 1.30 **Subsidio a la demanda.** El mecanismo de subsidio permanente de la Ley 20.378 establece un mecanismo de transferencia a los usuarios de los servicios de transporte, en la medida que existan los medios, procedimientos y/o tecnologías que permitan asegurar la utilización de los recursos del subsidio en el pago de tarifas del transporte público. Los beneficiarios de este aporte fiscal serán aquellos usuarios de los servicios de transporte, que residen en comunas pertenecientes a las zonas no concesionadas, y que cumplan con los requisitos que la ley establece¹². En este contexto, el Programa financiará estudios y asistencia técnica que le permita al MTT conocer los procesos y las tecnologías necesarias para una óptima entrega del subsidio a la demanda, siendo crucial que el proceso de entrega garantice su utilización exclusivamente en transporte. Con estos estudios se busca evaluar y diseñar el modelo que permita la óptima operación del subsidio a la demanda, considerando las variables tecnológicas, territoriales, económicas y de implementación pertinentes para su desarrollo. También podrán financiarse planes piloto con las diferentes opciones tecnológicas analizadas.
- 1.31 **Subsidios a la oferta.** La Ley 20.378 también contempla la entrega de compensaciones a los operadores de transporte público por la reducción de tarifas. En el caso de ciudades con mecanismos de licitación de uso de vías, o algún tipo de regulación entre procesos de licitación, se entregarán compensaciones por la reducción de las tarifas adultos y las tarifas escolares¹³. Para el caso de las zonas donde no existe licitación de uso de vías, se compensa a los operadores por la reducción de las tarifas escolares. Los recursos del Programa financiarán servicios de asistencia técnica para la implementación y operación de estos mecanismos de subsidio.

¹² Estos requisitos consisten en pertenecer al grupo de personas que reciban alguno de las siguientes prestaciones entregadas por el Estado: Subsidio Único Familiar, Asignación Familiar Maternal o Chile Solidario.

¹³ La reducción de la tarifa adulto busca eliminar el efecto del subsidio cruzado entre esta tarifa y la escolar, dada la condición rebajada de esta última. En el caso de las tarifas escolares se reducen para homologar el porcentaje aplicado en la ciudad de Santiago.

- 1.32 **Diseño evaluación ex post de impacto.** Para todos los programas de asistencia y subsidio al transporte público de este **componente**, el Programa incluirá la elaboración de una metodología de evaluación ex post de impacto, definición de indicadores, levantamiento de línea base, seguimiento y monitoreo de los indicadores, adquisición de software y equipamiento especializado de ser necesario, y apoyo en la difusión entre los beneficiarios del programa.

4. Planes de mejora del transporte público en regiones

- 1.33 Una de las estrategias complementarias, en el marco del plan de reformas a nivel nacional, consiste en el apoyo de iniciativas de inversión para mejorar la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público en las diversas ciudades del país, así como otros proyectos de infraestructura y conectividad en regiones. Estas iniciativas han venido siendo apoyadas a partir de estudios realizados por SECTRA¹⁴. Con los recursos del Programa se financiarán servicios de asesoría y consultoría para la elaboración de diagnósticos, planes, estrategias, proyectos de preinversión, estudios de ingeniería de detalle, asesoría para la actualización y/o complementación de ingenierías de detalle, asesoría para la elaboración de bases de licitación de vías, asistencia técnica y capacitación relacionada con el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, tránsito e infraestructura vial en ciudades y áreas rurales del país. Como parte de esta asistencia, se podrán revisar y actualizar, si se requiere, los proyectos disponibles en dichas ciudades, las metodologías utilizadas para los estudios de preinversión, y su priorización, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social según lo dispone la Ley 20.378. La asistencia técnica también podrá recomendar acciones adicionales para evaluar y priorizar las iniciativas a ser consideradas en la provisión especial del presupuesto anual de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior (SUBDERE).

5. Gestión de comunicaciones con beneficiarios y agentes involucrados en la administración de subsidios

- 1.34 Dada la diversidad y cantidad de beneficiarios involucrados en las reformas, especialmente las contenidas en la Ley 20.378, resulta fundamental apoyar la gestión de comunicaciones hacia los usuarios directos y agentes relevantes. Esta gestión busca asegurar el conocimiento necesario y oportuno para el cumplimiento de las acciones requeridas. En este contexto, el Programa apoyará las siguientes actividades: (i) diseño de una estrategia de comunicación; (ii) diseño y ejecución de un plan de comunicación e información de beneficios, que incluyan *webs*, *call centers*, entre otros; y (iii) diseño de mecanismos de comunicación sobre la utilización de los recursos de subsidio, para el conocimiento de la ciudadanía en general.

¹⁴ Las iniciativas han sido orientadas a mejorar la operación del transporte público a través de medidas de gestión de bajo costo, y los estudios han resultado en planes de ordenamiento del transporte público, principalmente para las comunas en las regiones del sur del país, con inversiones entre los US\$ 400 mil y US\$ 1,2 millones: Rancagua, Curico, Talca, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Osorno, Puerto Montt, Coyhaique, y Punta Arenas. También existen estudios y planes para ciudades de la zona centro y norte del país (proyectos de infraestructura de mayor envergadura): Arica, Iquique, Antofagasta, Calama, Copiapó, Coquimbo y La Serena, y Valparaíso.

C. Costos y financiamiento

- 1.35 El costo total del Programa asciende a US\$ 12,68 millones, de los cuales US\$ 10 millones (78,9%) provendrán del financiamiento del Banco, y los restantes US\$ 2,68 millones (21,1%) corresponderán a la contrapartida local provenientes del presupuesto del MTT. La estructura de financiamiento del Programa, con los costos estimados por componentes, se presentan en el siguiente cuadro:

COMPONENTES	Fuente de financiamiento (miles de US\$)			
	BID	GdC	Total	%
1. Apoyo estratégico al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Santiago	3.000	1.000	4.000	32%
2. Desarrollo institucional para el transporte público	500	0	500	4%
3. Fortalecimiento al transporte público en regiones	3.550	150	3.700	29%
4. Planes de mejora del transporte público en regiones	1.000	0	1.000	8%
5. Gestión de comunicaciones con beneficiarios y agentes involucrados en la administración de subsidios	800	680	1.480	12%
Unidad Ejecutora del Programa	300	170	470	4%
FAPEP	850	0	850	7%
Gastos financieros	0	680	680	5%
Inspección y vigilancia	0	0	0	
Total	10.000	2.680	12.680	100%
Participación	78,9%	21,1%		

D. Marco de Resultados e indicadores claves

- 1.36 Los resultados del Programa estarán relacionados con la realización de los estudios y entregar la asistencia técnica que permita articular coherentemente y viabilizar la implantación de las reformas definidas por el GdC para mejorar los sistemas de transporte público en el país. En particular, se espera contribuir y brindar un apoyo para el desarrollo institucional del transporte público, y asistir al MTT en el diseño, análisis y evaluación de medidas de asistencia a regiones para los sistemas de transporte público. Por tratarse de un Programa de cooperación técnica, los indicadores de resultados están relacionados con la ejecución de estudios y servicios de asistencia técnica que permitan lograr los objetivos específicos del Programa.

Indicadores Clave	Tiempo de Medición	Razón para su selección
Mejorar la capacidad de gestión y administración del sistema Transantiago	Durante la ejecución del Programa	Permitirá mejorar la eficiencia del sistema Transantiago a través de una mejor gestión
Mejorar la capacidad del planeamiento estratégico intermodal de transporte urbano para la RM	Durante la ejecución del Programa	Permitirá disponer de una herramienta de planeación estratégica, para guiar el desarrollo del sistema de transporte urbano y promover la integración territorial y el desarrollo económico de la RM

Indicadores Clave	Tiempo de Medición	Razón para su selección
Contar con un esquema institucional adecuado para mejorar los sistemas de transporte público en los grandes conglomerados urbanos	Dos años después de iniciado el Programa	Permitirá contar con un esquema institucional que permita mejorar la capacidad de planeación, gestión y control de sistemas de transporte público en áreas metropolitanas, en concordancia con los Planes Maestros de Transporte Urbano de dichas áreas.
Mejorar el conocimiento sobre la operación del transporte público en las regiones	Durante la ejecución del Programa	Permitirá un adecuado análisis y diseño, así como una mejor efectividad, de la reforma sectorial de transporte público en las regiones del país
Mejorar la capacidad de fiscalización de planes operativos de servicios de transporte público en las regiones		
Contar con línea base para evaluaciones ex post de impacto de los programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones		
Fortalecer la Unidad de Subsidios en la estructura orgánica del MTT	Un año después de iniciado el Programa	Permitirá expandir y mejorar la capacidad de gestión de programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones
Apoyar iniciativas regionales para el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público	Durante la ejecución del Programa	Permitirá priorizar y canalizar recursos que se destinen para apoyar iniciativas de inversión para mejorar la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público regionales
Mejoramiento en la efectividad de las comunicaciones de las reformas de transporte público	Durante la ejecución del Programa	Será muy relevante para la socialización de las reformas contenidas en la Ley 20.378, dirigidas a usuarios y demás agentes del transporte público

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos financieros

- 2.1 El Programa será ejecutado bajo la modalidad de préstamo de cooperación técnica con un plazo de desembolso de tres años.

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 Con el Programa de cooperación técnica no se espera generar ningún impacto ambiental o social que requiera ser considerado. El ESR confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C”, en su Acta ESR 15-08.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.3 La Unidad Ejecutora del Programa (UEP), a ser creada en la estructura organizativa del MTT, llevará a cabo las tareas de administración, supervisión y evaluación del Programa. La UEP será responsable por la administración fiduciaria, para lo cual contará con al menos dos profesionales encargados de la administración fiduciaria del Programa con los siguientes perfiles: (i) un contador/auditor, o carrera afín, con experiencia en contabilidad y administración financiera pública; y (ii) un especialista en adquisiciones con experiencia en compras públicas en el marco de las normas del país sobre la materia, así como de las normas de adquisiciones del Banco.
- 2.4 Como **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo, el Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco evidencia de la creación y**

puesta en funcionamiento de la UEP con la asignación de recursos presupuestales correspondientes y el personal necesario para su operación, según los Términos de Referencia que sean previamente acordados con el Banco. Con este diseño de estructura básica de la UEP, se considera que el MTT estaría en condiciones de llevar adecuadamente la ejecución del Programa en lo relacionado con su administración fiduciaria. De ser necesario, se analizarán e identificarán posibles acciones de fortalecimiento adicional en la capacidad de gestión fiduciaria del MTT que serán discutidas con la contraparte durante la ejecución de la operación. También se evaluará con la contraparte la conveniencia de apoyar al MTT con herramientas de análisis institucional y de evaluación de riesgo¹⁵.

III. PLAN DE IMPLANTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Resumen de medidas de implantación

- 3.1 La UEP tendrá un Coordinador Técnico que dependerá directamente del Ministro del MTT, y será responsable de la dirección y supervisión de todas las actividades del mismo. La dirección estratégica del Programa corresponderá al Ministro del MTT. El Coordinador Técnico dirigirá y supervisará la labor de coordinadores de actividades del Programa, quienes a su vez dirigirán las tareas de los consultores y funcionarios del MTT que conformen los equipos de trabajo de cada componente del Programa. Para la ejecución de las acciones del Programa, los coordinadores de actividades podrán contar con el apoyo de los servicios e instituciones que componen el esquema institucional del transporte público en el país, incluida la Subsecretaría de Transportes del MTT y sus Secretarías Regionales Ministeriales. Para dichos efectos, las referidas entidades pondrán a disposición de la UEP sus equipos técnicos de enlace a fin de facilitar la coordinación en la ejecución de actividades que las involucren. El MTT pondrá a disposición de la UEP profesionales y técnicos calificados que apoyen jurídica y administrativamente los procesos de contratación y adquisiciones del Programa.
- 3.2 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** Por ser un Programa de cooperación técnica en el cual los servicios de asistencia técnica e institucional no ha sido totalmente definidos, la ejecución se apoyará en un ROP. El ROP será elaborado por el Organismo Ejecutor y deberá incluir el detalle de las metodologías, procedimientos, e instrumentos referentes a la ejecución de cada uno de los componentes del Programa, así como la descripción de funciones y responsabilidades de cada área de ejecución de la UEP y de coordinación interinstitucional. La puesta en vigencia del ROP constituye una **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo.**
- 3.3 **Adquisición de bienes y servicios.** La adquisición de bienes y servicios, así como la selección y contratación de servicios de consultoría, para los montos por debajo de los límites internacionales (LPI) se efectuarán de conformidad con las Políticas

¹⁵ Por tratarse de un Programa de cooperación técnica, el alcance de la operación incluye la identificación y financiación de acciones de fortalecimiento institucional del Organismo Ejecutor en áreas directamente relacionadas con las actividades del Programa.

Nacionales a través del Sistema Chilecompra, y para las que superan los montos límites para LPI se aplicaran las Políticas del Banco previstas en los documentos GN-2349-7 y GN-2350-7. La revisión ex-ante de los procedimientos de adquisiciones se aplicará solamente a los contratos por montos superiores a los límites de LPI establecidos por el Banco.

- 3.4 **Contabilidad.** El registro de los ingresos y gastos del Programa se llevará en la contabilidad del MTT a través del Sistema de Información para la Gestión Financiera del Estado (SIGFE) y para los efectos se abrirá una unidad transaccional especial para el Programa en dicho sistema. Los balances e informes financieros se podrán producir de lo contabilizado en dicho sistema.
- 3.5 **Estados financieros y auditoría.** Los estados financieros anuales del Programa serán presentados al Banco dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada año fiscal. La auditoría será efectuada anualmente por la Contraloría General de la República (CGR) de acuerdo a las normas y procedimientos del Banco.
- 3.6 **Fondo rotatorio.** El Organismo Ejecutor establecerá cuentas contables y/o bancarias separadas para el manejo de los recursos del Programa que provienen del financiamiento y de la contrapartida. Con cargo al financiamiento, y después de haberse cumplido todas las condiciones previas al primer desembolso, el Banco podrá adelantar recursos para establecer un Fondo Rotatorio de hasta un 20% del total del mismo. El procesamiento de las solicitudes de desembolso será efectuado teniendo en consideración el avance de la ejecución del Programa con relación a las tareas y actividades contenidas en el Plan Operativo Anual (POA), pudiendo utilizarse las modalidades de Reembolso de Gastos Efectuados y Pagos Directos además de la del Fondo Rotatorio. Los desembolsos bajo la modalidad de Fondo Rotatorio se realizarán únicamente contra la presentación de la conciliación bancaria del mismo en cada oportunidad que el Banco desembolse recursos del financiamiento bajo esta modalidad. La elegibilidad de los gastos con cargo al Programa será otorgada una vez emitidos los informes de auditoría de la CGR conteniendo el resultado de su revisión de los procesos de adquisiciones y desembolsos.
- 3.7 **Moneda.** La operación se concretaría a través de recursos de la Facilidad Unimonetaria en Dólares Norteamericanos del Capital Ordinario del Banco, y estaría sujeto a la Facilidad de Moneda Local (FML) (GN-2365-2). Con el fin de tener la posibilidad de minimizar el riesgo cambiario, el GdC tendría el derecho, bajo lo establecido en la FML, a la conversión de los desembolsos y saldos adeudados del Programa para su desembolso en pesos.

B. Resumen de medidas para el monitoreo de resultados

- 3.8 El esquema de monitoreo del Programa incluye misiones de administración, informes de progreso semestrales, procedimientos para la elaboración del POA, auditorías anuales realizadas por la CGR, y la realización de evaluaciones ex post de programas de asistencia y subsidios para el transporte público regional. El detalle de estas actividades se presenta en las referencias electrónicas.

CONFIDENTIAL ANNEX

MARCO DE RESULTADOS / MATRIZ DE INDICADORES

OBJETIVO DEL PROGRAMA	<p>El propósito del Programa es efectuar los estudios, entregar la asistencia técnica y asesorar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la implantación de las reformas definidas por el Gobierno de Chile para mejorar los sistemas de transporte público en el país.</p> <p>Los objetivos específicos asociados son: (i) mejorar la capacidad de planeación, gestión y control del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago; (ii) analizar esquemas institucionales que permitan mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público en las áreas metropolitanas del país; (iii) actualizar y desarrollar estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en las regiones que permitan un adecuado análisis y diseño de la reforma sectorial de transporte público en el país; (iv) mejorar la capacidad de fiscalización de los planes operativos de los servicios de transporte público en las regiones del país; (v) mejorar la capacidad de gestión, operatividad e impacto de programas de asistencia y subsidios para el transporte público en el país, incluyendo una adecuada difusión y comunicación con beneficiarios y agentes involucrados; (vi) promover la renovación de la flota vehicular del transporte público en regiones; y (vii) apoyar iniciativas regionales para el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, así como revisar los proyectos, metodologías de preinversión y su priorización.</p> <p>La operación se estructura como un Programa de cooperación técnica.</p>
------------------------------	--

Indicador de Resultados	Línea Base	Meta	Comentarios
Mejorar la capacidad de gestión y administración de Transantiago	Falta de mecanismos y herramientas de gestión apropiados	Implantación de mecanismos y herramientas de gestión, control y seguimiento de la operación, aspectos financieros y nivel de calidad de los servicios de Transantiago	Se realizará durante la ejecución del Programa. Se espera que se contribuya a mejorar la eficiencia del sistema Transantiago a través de una mejor gestión con el diseño de esquemas prácticos y eficientes a partir de resultados exitosos en otros casos o experiencias internacionales.
Mejorar la capacidad del planeamiento estratégico intermodal de transporte urbano para la RM	Planeación estratégica de transporte y desarrollo urbano limitada por planes parciales	Consolidar una herramienta de planeación estratégica para el sistema de transportes intermodal integrado con el desarrollo urbano de la RM	Se realizará durante la ejecución del Programa. Permitirá disponer de una herramienta de planeación estratégica, para guiar el desarrollo del sistema de transporte urbano y promover la integración territorial y el desarrollo económico de la RM
Contar con un esquema institucional adecuado para mejorar los sistemas de transporte público en los grandes conglomerados urbanos	País con las instituciones actuales	Estudio e implementación de nuevas estructuras institucionales	Dos años después de iniciado el Programa. Los elementos a estudiar incluyen aspectos como el marco legal del transporte público, las organizaciones y sus procesos, herramientas innovadoras, entre otros. Permitirá mejorar la capacidad de planeación, gestión y control de sistemas de transporte público en áreas metropolitanas, en concordancia con los Planes Maestros de Transporte Urbano de dichas áreas.
Mejorar el conocimiento sobre la operación del transporte público en	Estudios parciales en	Estudios sobre la operación del transporte	Se realizará durante la ejecución del Programa. Permitirá un adecuado análisis y diseño, así como una mejor efectividad, de la reforma sectorial

Indicador de Resultados	Línea Base	Meta	Comentarios
las regiones	comunas y ciudades seleccionadas	público actualizados y/o desarrollados en cinco ciudades con licitación y 14 otras comunas/ciudades	de transporte público en las regiones del país, en particular las vinculadas a la implementación de la Ley N° 20.378.
Mejorar la capacidad de fiscalización de planes operativos de servicios de transporte público en las regiones	Capacidad de fiscalización limitada y escasa en regiones	Al menos 10 comunas/ciudades reciben programas de capacitación	Se realizará durante la ejecución del Programa. Permitirá un adecuado análisis y diseño, así como una mejor efectividad, de la reforma sectorial de transporte público en las regiones del país, en particular las vinculadas a la implementación de la Ley N° 20.378.
Contar con línea base para evaluaciones ex post de impacto de los programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones	No hay metodologías de evaluación ex post de impacto para programas existentes e información limitada para línea base	Contar con línea base y metodología para evaluar ex post el impacto de programas de subsidios y asistencia para el transporte público en regiones	Durante la ejecución del Programa se realizará la revisión de la metodología y recolección de la línea base para evaluar ex post el impacto de los programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones, y en particular los apoyados con la implementación de la Ley N° 20.378. Permitirá mejor la efectividad de la reforma sectorial de transporte público en las regiones.
Fortalecimiento de la Unidad de Subsidios en la estructura orgánica del MTT	Existe Unidad con capacidad limitada	Unidad fortalecida para administrar los recursos de la Ley N° 20.378	Un año después de iniciado el Programa. Permitirá expandir y mejorar la capacidad de gestión de programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones, en particular los vinculados con la implementación de la Ley N° 20.378.
Apoyar iniciativas regionales para el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público	Varias iniciativas apoyadas por SECTRA	Diagnósticos y planes de transporte urbano en al menos 18 comunas/ciudades revisados y/o actualizados	Durante la ejecución del Programa. Permitirá priorizar y canalizar recursos que se destinen para apoyar iniciativas de inversión para mejorar la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público regionales
Mejoramiento en la efectividad de las comunicaciones de las reformas de transporte público	No hay estrategia de comunicaciones	Ejecución de una estrategia comunicaciones por medio de diferentes canales de transmisión	Durante la ejecución del Programa. Será muy relevante para la socialización de las reformas contenidas en la Ley 20.378, dirigidas a usuarios y demás agentes del transporte público.

Apoyo estratégico al sistema de transporte público de la Región Metropolitana	Base	Año 1	Año 2	Año 3/Meta
<u>Productos</u>				
- Diseño de mecanismos y herramientas de gestión, control y seguimiento de la operación y nivel de calidad de los servicios de transporte público de la ciudad de Santiago	Mecanismos y herramientas limitados	En ejecución	Finalizado	
- Diseño de mecanismos y herramientas de gestión y proyección financiera del sistema Transantiago	Mecanismos y herramientas limitados	En ejecución	Finalizado	
- Servicios de consultoría o actividades de soporte (participaciones en talleres o seminarios y visitas a expertos internacionales) que contribuyan al debate técnico en la mejora de la gestión de Transantiago		En ejecución	En ejecución	Finalizado
- Desarrollo de un sistema de transportes intermodal integrado con el desarrollo urbano para la RM, contemplando medidas de inversión, regulación y de precios a medio y largo plazo	Planes parciales	En ejecución	Finalizado	
<u>Resultados</u>				
Mejora de la capacidad de gestión y administración del sistema Transantiago				Implantación de mecanismos y herramientas de gestión operacional, y de gestión y proyección financiera del sistema
Mejorar la capacidad del planeamiento estratégico intermodal de transporte urbano para la RM				Consolidación de una herramienta de planeación estratégica para el sistema de transportes intermodal integrado con el desarrollo urbano de la RM

Desarrollo institucional para el transporte público	Base	Año 1	Año 2	Año 3/Meta
<u>Productos</u>				
- Diseño de aspectos administrativos, de procedimiento y funciones para una Autoridad Metropolitana de Transportes, u otra figura de ámbito institucional	Proyecto de Ley de AMT archivado	En ejecución	Finalizado	
- Recomendaciones para la formulación y socialización de los decretos reglamentarios		En ejecución	Finalizado	
- Diseño del plan de implantación de la Autoridad Metropolitana de Transportes			Finalizado	
<u>Resultados</u>				
Contar con un esquema institucional adecuado para mejorar los sistemas de transporte público en los grandes conglomerados urbanos				Estudio e implementación de nuevas estructuras institucionales
Fortalecimiento al transporte público en regiones	Base	Año 1	Año 2	Año 3/Meta
<u>Productos</u>				
- Realización, actualización y complementación de estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en comunas/ciudades y su demanda de pasajeros	Estudios parciales	En ejecución	En ejecución	Estudios sobre la operación del transporte público actualizados y/o desarrollados en cinco ciudades con licitación y 14 otras comunas /ciudades Al menos 10 comunas /ciudades reciben programas de capacitación
- Realización de programas de capacitación para el fortalecimiento de las unidades fiscalizadoras en ciudades		En ejecución	En ejecución	
- Asistencia técnica para la implementación y operación del Programa de Renovación		En ejecución	Finalizado	
- Estudio de análisis y recomendaciones para mejorar la operatividad, gestión e impacto del Fondo para el transporte escolar	Metodología actual para transporte escolar rural Metodología actual para PXTZA	En ejecución	Finalizado	
- Estudio de análisis y recomendaciones para mejorar el funcionamiento actual del PSTZA, su eficiencia y eficacia		En ejecución	Finalizado	
- Análisis y diseño de metodologías que permitan la evaluación de los diferentes programas o proyectos de transporte en zonas extremas		En ejecución	Finalizado	
- Elaboración metodología de evaluación ex post de impacto y levantamiento de línea base de los programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones		En ejecución	En ejecución	Metodología y línea base para evaluar ex post el impacto de programas de subsidios y asistencia para el transporte público en regiones Unidad fortalecida para administrar los recursos de la Ley N° 20.378
- Fortalecimiento institucional de la Unidad de Subsidios del MTT	Unidad recién creada	En ejecución	Finalizado	
- Evaluar y diseñar el modelo que permita la óptima	No hay	En ejecución	Finalizado	

operación del subsidio a la demanda y a la oferta, considerando las variables tecnológicas, territoriales, económicas y de implementación pertinentes para su desarrollo

Resultados

Contar con un adecuado análisis y diseño, así como una mejor efectividad, de las reformas definidas por el Gobierno de Chile para mejorar los sistemas de transporte público en el país

Planes de mejora del transporte público en regiones	Base	Año 1	Año 2	Año 3/Meta
<u>Productos</u>				
- Diagnósticos, planes, estrategias, proyectos de preinversión (estudios de factibilidad y diseños), asesoría para la elaboración de bases de licitación de vías, asistencia técnica y capacitación relacionada con el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, tránsito e infraestructura vial en ciudades y áreas rurales del país	Estudios parciales	En ejecución	En ejecución	Finalizados
- Revisión, actualización y realización de diagnósticos y planes de transporte urbano en ciudades de las regiones del país que permitan identificar medidas de gestión que beneficien al transporte público	Estudios parciales	En ejecución	En ejecución	Finalizados
<u>Resultados</u>				Diagnósticos y planes de transporte urbano en al menos 18 comunas /ciudades revisados y/o actualizados
Gestión de comunicaciones con beneficiarios y agentes involucrados en la administración de subsidios	Base	Año 1	Año 2	Año 3/Meta
<u>Productos</u>				
- Diseño de una estrategia de comunicación	No existe	En ejecución	Finalizados	
- Diseño y ejecución de un plan de comunicación e información de beneficios	No existe	En ejecución	Finalizados	
- Diseño de mecanismos de comunicación sobre el uso de los recursos de subsidio	No existe	En ejecución	Finalizados	
<u>Resultados</u>				Ejecución de una estrategia comunicaciones por medio de diferentes canales de transmisión

RESUMEN DEL PLAN DE ADQUISICIONES

Descripción	Costo estimado (miles US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiamiento y porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del aviso específico de licitación	
1. BIENES								
<ul style="list-style-type: none"> Compra de equipos, software y material técnico para llevar a cabo la fiscalización de las condiciones operativas de los sistemas de transporte público en regiones 	400	LPN	ex – post	100%	0%	No	Mar-10	Pendiente
<ul style="list-style-type: none"> Compra de equipos, software y material técnico para el fortalecimiento de la Unidad de Subsidios de la Subsecretaria de Transportes del MTT 	300	LPN	ex – post	100%	0%	No	Oct-10	Pendiente
<ul style="list-style-type: none"> Costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de la UEP), incluida la compra de equipos, software y material técnico 	235	LPN	ex – post	64%	36%	No	Sep-10	Pendiente
2. OBRAS								
El Programa no incluye la contratación de obras								
3. SERVICIOS DE CONSULTORÍA								
<ul style="list-style-type: none"> Diseño de mecanismos y herramientas de gestión, control y seguimiento de la operación y nivel de calidad de los servicios de transporte público de la ciudad de Santiago 	400	SBCC	ex – post	75%	25%	No	Sep-10	Pendiente
<ul style="list-style-type: none"> Diseño de mecanismos y herramientas de gestión y proyección financiera del sistema Transantiago 	300	SBCC	ex – post	67%	33%	No	Sep-10	Pendiente
<ul style="list-style-type: none"> Servicios de consultoría o actividades de soporte (participaciones en talleres o seminarios y visitas a expertos internacionales) que contribuyan al debate técnico en la mejora de la gestión de Transantiago 	300	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente

Descripción	Costo estimado (miles US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiamiento y porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del aviso específico de licitación	
• Desarrollo de un sistema de transportes intermodal integrado con el desarrollo urbano para la RM, contemplando medidas de inversión, regulación y de precios a medio y largo plazo	3.000	SBCC	ex – ante	73%	27%	No	Sep-10	Pendiente
• Diseño de aspectos administrativos, de procedimiento y funciones para una Autoridad Metropolitana de Transportes, u otra figura de ámbito institucional	350	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Recomendaciones para la formulación y socialización de los decretos reglamentarios	50	CCIN	ex – post	100%	0%	No	Feb-11	Pendiente
• Diseño del plan de implantación de la Autoridad Metropolitana de Transportes	100	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Ago-11	Pendiente
• Realización, actualización y complementación de estudios de campo y encuestas sobre la operación del transporte público en comunas/ciudades y su demanda de pasajeros*	1.150	SBCC	ex – ante	87%	13%	No	Sep-10	Pendiente
• Programas de capacitación para el fortalecimiento de las unidades fiscalizadoras en ciudades	250	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Feb-11	Pendiente
• Asistencia técnica para la implementación y operación del Programa de Renovación	100	CCIN	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Estudio de análisis y recomendaciones para mejorar la operatividad, gestión e impacto del Fondo para el transporte escolar	100	CCIN	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Estudio de análisis y recomendaciones para mejorar el funcionamiento actual del PSTZA, su eficiencia y eficacia	150	CCIN	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Análisis y diseño de metodologías que permitan la evaluación de los diferentes programas o proyectos de transporte en zonas extremas	100	CCIN	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Metodología de evaluación ex post de impacto	600	SBCC	ex – ante	100%	0%	No	Feb-11	Pendiente

Descripción	Costo estimado (miles US\$)	Método de adquisición	Revisión	Fuente de financiamiento y porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del aviso específico de licitación	
y levantamiento de línea base de los programas de asistencia y subsidios para el transporte público en regiones								
• Diseño del fortalecimiento institucional de la Unidad de Subsidios del MTT	150	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Evaluación y diseño del modelo que permita la óptima operación del subsidio a la demanda y a la oferta, considerando las variables tecnológicas, territoriales, económicas y de implementación pertinentes para su desarrollo	400	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Diagnósticos, planes, estrategias, proyectos de preinversión (estudios de factibilidad y diseños), asesoría para la elaboración de bases de licitación de vías, asistencia técnica y capacitación relacionada con el diseño e implantación de planes de mejora del transporte público, tránsito e infraestructura vial en ciudades y áreas rurales del país*	800	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Revisión, actualización y realización de diagnósticos y planes de transporte urbano en ciudades de las regiones del país que permitan identificar medidas de gestión que beneficien al transporte público	200	SBCC	ex – post	100%	0%	No	Sep-10	Pendiente
• Diseño de una estrategia de comunicaciones	250	SBCC	ex – post	60%	40%	No	Sep-10	Pendiente
• Diseño y ejecución de un plan de comunicación de información de beneficios	980	SBCC	ex – post	51%	49%	No	Mar-11	Pendiente
• Diseño de mecanismos de comunicación sobre el uso de los recursos de subsidio	250	SBCC	ex – post	60%	40%	No	Jun-11	Pendiente
• Costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de la UEP), incluida la compra de equipos, software y material técnico	235	CCIN	ex – post	32%	68%	No	Sep-10	Pendiente

Bienes y Obras: **LPI:** Licitación Pública Internacional; **LIL:** Licitación Internacional Limitada; **LPN:** Licitación Pública Nacional; **CP:** Comparación de Precios; **CD:** Contratación Directa; **AD:** Administración Directa; **CAE:** Contrataciones a través de Agencias Especializadas; **AC:** Agencias de Contrataciones; **AI:** Agencias de Inspección; **CPIF:** Contrataciones en Préstamos a Intermediarios Financieros; **CPO/COT/CPOT:** Construcción-propiedad-operación/ Construcción-operación-transferencia/ Construcción-propiedad-operación-transferencia (del inglés BOO/BOT/ BOOT); **CBD:** Contratación Basada en Desempeño; **CPGB:** Contrataciones con Préstamos Garantizados por el Banco; **PSC:** Participación de la Comunidad en las Contrataciones. **Firmas Consultoras:** **SBCC:** Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC:** Selección Basada en la Calidad; **SBPF:** Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC:** Selección Basada en el Menor Costo; **SCC:** Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD:** Selección Directa. **Consultores Individuales:** **CCIN:** Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII:** Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

* Servicios de consultoría desagregados por comuna/ciudad a ser definidos durante la ejecución del Programa