

REVISIÓN SUSTANTIVA

Título del Proyecto: Apoyo para la implementación del nuevo sistema de Transporte Público de Santiago

Número del Proyecto: 00080687

Asociado en la Implementación: Directorio de Transporte Público Metropolitano, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Fecha de inicio: diciembre de 2015

Fecha de finalización actualizada: diciembre de 2019

Número de revisión sustantiva: 2

Fecha de reunión del Comité de Aprobación de Proyectos (PAC) de la Revisión: 5 octubre 2018

JUSTIFICACIÓN DE LA REVISIÓN

La presente Revisión Sustantiva tiene por objeto aumentar el plazo del proyecto "Apoyo para la implementación del nuevo sistema de Transporte Público de Santiago de Chile" hasta el 31 de diciembre de 2019 e incrementar los recursos asignados al proyecto en un monto de USD\$813.990,46 correspondientes a \$512 millones de pesos chilenos según la tasa de cambio de las Naciones Unidas correspondiente al mes de junio de 2018 (629CLP/USD).

En base a este financiamiento adicional y a la planificación que ha desarrollado el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con el apoyo de PNUD, se requiere modificar el marco de resultados y productos de acuerdo con los objetivos y actividades que deben llevarse a cabo en los nuevos plazos establecidos por el proyecto; por tanto, se ajusta también el plan de trabajo para adecuarlo al nuevo plazo y monto. Además, se ajusta los arreglos de gestión del proyecto enfocados en una óptima ejecución.

A la fecha, este proyecto ha contribuido con una serie de resultados que han permitido la gestión y operación de la Secretaría Técnica de la DTPM para diseñar los nuevos modelos de concesión de uso de vías, de provisión de flota y de servicios complementarios del sistema de transporte público de Santiago.

Después de haberse declarado desierto el proceso de licitación de la concesión de uso de vías realizada en el año 2017, se ha establecido la necesidad de rediseñar la estrategia de las licitaciones del sistema de transportes, y por tanto, contar con nuevos insumos para lograr que en el proceso de generación de las nuevas bases de licitación se incorpore un rediseño integral y significativo del Transantiago junto a los otros modos de transporte, asegurando un sistema eficiente y moderno, sustentable económica y ambientalmente, siendo consistente con los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de la Región Metropolitana.

Los fondos adicionales se utilizarán para materializar estos desafíos técnicos, así como para fortalecer la promoción de los procesos de licitación a nivel nacional e internacional, así como las fases de transición de cada uno de los servicios actuales hacia los nuevos operadores.

Efectos a los que contribuye el proyecto:

Capacidades fortalecidas de organismos públicos para diseño, implementación y evaluación de políticas sociales con enfoque de derechos que reduzcan las desigualdades

Producto(s) Indicativo(s):

Producto N°1: Plan de Difusión Ciudadana

Producto N°2: Reestructuración de los actuales Servicios complementarios (SSCC)

Producto N°3: Rediseño de Estructura de Unidades de Servicios y Estimación de las características operacionales y financieras asociadas.

Producto N°4: Servicios de Transporte asociados a la concesión de uso de vías

Producto N°5: Análisis comparativo de alternativas de material rodante para el sistema de buses de Santiago

Producto N°6: Diseño y ejecución de Plan comunicacional sobre modelo del Sistema de Transporte Público de Santiago

Producto N°7: Difusión e implementación del Manual de Normas Gráficas

Producto N°8: Road Show y actividades de promoción de licitaciones

Producto N°9: Análisis y provisión de una Red de Terminales

Producto N°10: Gestión de la operación de la Secretaría Técnica

Recursos asignados	USD\$4.064.359,15	
Distribución de los recursos	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Subsecretaría de Transportes Programa 03 Directorio de Transporte Público Metropolitano	USD\$ 4.064.359,15 ¹




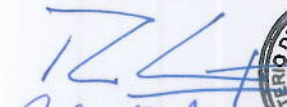

¹ Este monto equivale a la suma de:

- De acuerdo con el Documento de Proyecto, los fondos transferidos al PNUD en marzo de 2016 correspondientes a 602 millones de pesos, equivalentes a USD\$ 873.730,04 al tipo de cambio oficial del mes de transferencia 689 CLP/USD;

- En el marco de la Revisión Sustantiva 1, Toma de Razón mediante Decreto Supremo 187 del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1) transferencia realizada en febrero de 2017 correspondiente a 1,500 millones de pesos, equivalentes a USD\$ 2,318,392,58 al tipo de cambio oficial del mes de transferencia 647 CLP/USD; 2) fondos remanentes del proyecto 00056889 por un total de USD\$58.246,07 que fueron incorporados al proyecto en la Revisión Sustantiva 1.

- Mediante la actual Revisión Sustantiva el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se compromete a transferir al PNUD el monto de 512,000,000 CLP, equivalentes a USD\$ 813,990,46, calculado en base a la tasa de cambio \$629 pesos chilenos/USD de junio de 2018, correspondientes a fondos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de acuerdo a la Ley de Presupuesto de 2018.

Acordado por (firmas)

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones Asociado en la Implementación	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo	Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile En representación del Gobierno de Chile
  Nombre y cargo: Fecha: 12-10-2018	 Nombre y cargo: Marcela Ruiz Fecha: 19-10-2018	  Nombre y cargo: Fecha: 21 NOV 2018



ANTECEDENTES

El objetivo general de este proyecto apunta a mejorar el servicio de transporte urbano de la ciudad de Santiago, utilizado por 2.500.000 de personas al día, hecho que redundará en una mejora de su calidad de vida, además de otros beneficios ambientales que podrían derivarse de un sistema más eficiente.

Su objetivo principal es apoyar a la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) en el proceso de implementación de las acciones estratégicas que permitan analizar en profundidad el Sistema de Transporte Público de Santiago (en adelante, indistintamente el Sistema o Sistema de Transporte), para definir las directrices de los futuros procesos de licitación de concesión de uso de vías y de servicios complementarios necesarios para su funcionamiento. La propuesta para el rediseño del Sistema, en el marco de los próximos procesos de licitación, que considera la nueva configuración integral que tendrá el transporte público de la capital, con más metro, más trenes y corredores, es de alta importancia por su impacto ciudadano, ya que permitirá proveer a la ciudad de Santiago de un sistema de transporte eficiente y moderno, sustentable económica y ambientalmente, y sobre todo, consistente con los requerimientos actuales de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los ciudadanos.

El Sistema de Transporte Público de Santiago, conocido como Transantiago, surge del Programa de Modernización de Transporte Público, como parte principal del Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS), formulado en el año 2000 e institucionalizado en 2002, con el fin de mejorar la movilidad y calidad de vida de sus habitantes, que buscaba corregir los patrones y tendencias que presentaba la capital chilena, expresada en una sostenida caída del porcentaje de viajes realizados en un deteriorado sistema de transporte público, en beneficio del automóvil particular, con las insustentables consecuencias en materia de congestión, contaminación, uso de espacio público y equidad social.

De este modo, el 11 de febrero de 2007 se puso en marcha el Transantiago, importante reforma al transporte público de la capital, mediante una completa reestructuración de los recorridos de los buses, organizados en una red de servicios troncales y alimentadores, combinados con el Metro, y apoyados con un Administrador Financiero (AFT) y un Sistema de Información y Atención al Usuario (SIAUT), complementado con la integración tarifaria y un nuevo sistema de pago.

La implementación del Plan Transantiago significó un cambio radical en la organización y gestión del transporte público en la capital. El Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago desde 2007 integra física y tarifariamente la totalidad de los recorridos de buses de transporte público urbano de la ciudad, operados actualmente por 7 empresas privadas, integradas en la prestación del servicio con la red de Metro, a través de un único medio de acceso electrónico (tarjeta bip!).

Durante 2011, se realizó un proceso de renegociación de los contratos de concesión de uso de vías, cuyo objetivo fue buscar una mayor eficiencia y alinear los incentivos de los concesionarios con los objetivos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) para mejorar la prestación del servicio para los usuarios. Del resultado de este proceso, el Sistema se reestructura hacia una lógica que permitiera equilibrar demandas, disminuir trasbordos y responder de mejor forma a los patrones de viaje de los usuarios del Sistema.

Un año después, se realizaron varias fusiones de recorridos para reducir la cantidad de transbordos, tema que en esa época explicaba más de la mitad de los reclamos de los usuarios. En relación con la

totalidad de viajes, este factor se ha mantenido relativamente constante en el tiempo, aunque se registra una leve baja (1,6%) entre 2013 y 2014.

Adicionalmente y como un nuevo desafío, en los últimos años se ha visto la necesidad urgente de disponer de nuevos dispositivos para el correcto funcionamiento del Sistema, tales como puntos de intercambio y terminales para una mayor eficiencia y mejor calidad del servicio, y puntos de regulación y cabezales de servicio para internalizar los impactos negativos de la operación. Es clave entender que mejorar el sistema de transporte público genera un círculo virtuoso a la hora de asegurar la sustentabilidad de las ciudades en el largo plazo.

Al inicio de 2014, se elaboró un diagnóstico del funcionamiento del Sistema de Transporte en su conjunto. A partir de dicho análisis, se generó una hoja de ruta (Plan de Mejoramiento), cuyo foco principal estuvo puesto en mejorar aquellos aspectos que más perjudican la calidad del servicio que reciben los usuarios y también, aquellos que atentan contra la sustentabilidad del Sistema, tales como la falta de medidas de prioridad y la evasión.

Es así como el Plan diseñado establece cinco ejes principales que orientan el trabajo del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM): el mejoramiento de la experiencia de viaje de los usuarios y las usuarias; el desarrollo y sustentabilidad del Sistema en el largo plazo; el combate a la evasión; el perfeccionamiento de la infraestructura y las medidas de prioridad al transporte público; y el desarrollo de la organización interna y sus sistemas:

1. Fidelización, información, y experiencia de usuarios. Bajo este plan se busca mejorar la experiencia de viaje de los usuarios del transporte público y minimizar las externalidades negativas derivadas de la operación del Sistema en la comunidad, a través de una serie de medidas que apuntan a una planificación más certera y una operación más eficaz y de calidad, con foco en el usuario.
2. Desarrollo y sustentabilidad del Sistema. Este plan apunta a desarrollar en forma económicamente sustentable el Sistema de Transporte Público de la capital, para lo cual se enfoca en planificar el desarrollo del Sistema, proteger la sustentabilidad económica y realizar cambios para robustecer los diferentes elementos del Sistema.
3. Evasión y fraude. Este plan busca aplicar una serie de medidas orientadas a disminuir la evasión y el fraude, con la finalidad de tener un Sistema de Transporte Público sustentable económicamente.
4. Plan Maestro de Infraestructura para el Transporte Público. Éste apunta a constituir una red vial de transporte público integrada, interconectada y eficiente, que se inserte de manera armónica en la ciudad, y que no sólo mejore las condiciones de operación y con ello la experiencia de los usuarios, sino que permita también la sustentabilidad del Sistema.
5. Organización y Sistemas. Ésta busca revisar y mejorar los sistemas informáticos que sustentan las operaciones internas, mantener una gestión activa sobre los contratos más importantes suscritos con terceros, generar la información necesaria para las decisiones de gestión y para mantener a la organización (u otros interesados) informada de las principales variables internas y del Sistema, además tiene como objetivo identificar, describir, formalizar y luego mejorar los procesos clave de la organización

Para cada uno de estos ejes de trabajo se han planteado acciones de mejoramiento concretas, cada una con un producto y plazos establecidos de ejecución.

De cara al vencimiento de la mayor parte de los contratos de concesión de uso de vías vigentes, que se producirá en el año 2018, mediante el Instructivo Presidencial N°4 de 16 de septiembre de 2015, se encargó al DTPM, basado en sus atribuciones anteriores, la función específica de velar por la continuidad del Sistema de Transporte Público de Santiago, impulsando y monitoreando el desarrollo de los procesos de concesión de uso de vías y de contratación de servicios complementarios. En este sentido, mediante el citado instructivo se incorporaron al DTPM dos nuevos organismos, a saber, el Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación, que incorporará la visión de la sociedad civil en la adaptación de la actual institucionalidad con miras a la futura licitación de los contratos, y la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación, que estará encargada de generar la propuesta para el rediseño del sistema de transporte capitalino, en el marco de los futuros procesos de concesión de uso de vías y contratación de servicios complementarios.

Con respecto a la implementación del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación, vale decir que se crea al alero del DTPM, institución que podrá accionar su convocatoria, y permitirá una mayor participación ciudadana en el proceso de renovación de los contratos de concesión.

Según lo dispuesto en el citado Instructivo Presidencial N°4, sus funciones serán las siguientes:

- Asesorar al Directorio de Transporte Público Metropolitano en la adopción de decisiones relativas a la continuidad de los servicios integrantes del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.
- Analizar los proyectos y propuestas presentados por la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación.
- Elaborar propuestas de mejoras a los proyectos presentados por la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación.

Por su parte, la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación del DTPM, debe reportar su accionar al Directorio de Transporte Público Metropolitano, gozando de autonomía técnica respecto de la Secretaría Ejecutiva del DTPM.

Específicamente, las funciones de esta Secretaría Técnica serán las siguientes:

- Proponer las alternativas de continuidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses.
- Generar un diagnóstico y diseñar los modelos futuros para el Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.
- Integrar y relacionar las directrices que entregue el Directorio de Transporte Público Metropolitano en relación con la continuidad del Sistema.
- Analizar las propuestas efectuadas por el Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación.
- Liderar el desarrollo de los futuros procesos de concesión de uso de vías y de contratación de servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago.

Como parte de esta Revisión Sustantiva, se incorpora un enfoque de igualdad de género que permita identificar necesidades diferenciadas de movilidad de hombres y mujeres y de esa manera ofrecer una respuesta eficiente y eficaz del sistema de transporte en Santiago, lo que va en línea con los requerimientos de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible a los que el Estado se ha comprometido. Diversos estudios dan cuenta de la directa relación que existe entre relaciones de género y movilidad, tanto por el tipo de viajes que realizan hombres y mujeres, vinculados al tipo de actividades que realizan (los hombres suelen realizar viajes más largos y en determinados horarios,

mientras que las mujeres realizan viajes más cortos, y continuos), como por los temas de seguridad (que se vinculan no solo a las posibilidades de sufrir delitos comunes, sino también violencia de género). Considerar estas diferencias es fundamental para que una política de movilidad responda a las necesidades de todos y todas.

Particularmente, el MTT considera importante fomentar la entrada de mujeres en el rubro de transporte, por lo que es clave generar incentivos para promover su incorporación en las labores de conducción del sistema, apuntando con ello, a la desmasculinización del rubro transportes (propiciando, además, a la autonomía económica de las mujeres). Asimismo, se procura incorporar en el servicio una mirada propia de la experiencia que las conductoras pueden aportar, al ser usuarias del sistema y al presentar niveles de calidad en la conducción positivamente reconocidos, luego de algunos análisis cualitativos hechos por el DPTM, lo que implicaría una conducción más segura y más amable, sobre todo para los usuarios y usuarias que presentan problemas en su movilidad.

Igualmente, en este proceso se considera relevante tener en cuenta que el sistema de transporte debe enfocarse en la entrega de un servicio de calidad pensando en la diversidad de los usuarios/as que lo utilizan. De esta forma, es fundamental considerar como criterio de planificación la accesibilidad universal a los servicios, entendiéndola como aquella condición que deben cumplir los distintos elementos que componen el sistema, de manera de que estos sean comprensibles y utilizables por todas las personas bajo condiciones de seguridad, comodidad y de forma autónoma. Para ello, es imprescindible identificar las necesidades de las personas con movilidad reducida (personas mayores, personas con discapacidad física, sensorial y cognitiva, los niños/as, personas con obesidad, embarazadas, aquellas con problemas de movilidad temporal, personas con bultos, entre otras) y comprender que la discapacidad no se centra en la persona, sino que en el entorno. Entonces, el sistema debe diseñarse con un enfoque de diseño universal, de manera de atender las necesidades de movilidad de quienes se desplazan por la ciudad de Santiago.

Financiamiento y resultados obtenidos

En marzo de 2016, el Directorio de Transporte Público Metropolitano transfirió a PNUD el monto de \$602 millones de pesos chilenos equivalentes, según la tasa del dólar vigente en el mes de marzo de 2016, a USD\$873,730.04; adicionalmente, el Directorio solicitó al PNUD transferir el saldo remanente del proyecto N°56889 “Apoyo a la Implementación y mejoramiento del nuevo sistema de transporte público de Santiago de Chile, Transantiago”, correspondiente a USD\$58.264,07, al proyecto N°80687 “Apoyo para la Implementación del nuevo sistema de Transporte Público de Santiago de Chile”, habiendo un total de recursos disponibles de USD\$931.976.

En noviembre de 2016, se aprobó una primera revisión sustantiva del Proyecto, en virtud de la cual se transfirieron al PNUD un total de \$1.500 millones de pesos chilenos adicionales, equivalentes a USD\$ 2,318,392.58, según la tasa de cambio de las Naciones Unidas para el mes de la transferencia de los recursos (febrero de 2017, 647 CLP/USD) con el objeto de posibilitar el desarrollo de nuevas áreas de trabajo no contempladas en el diseño original del Proyecto.

A la fecha, el proyecto señalado ha contribuido con una serie de resultados que han permitido la gestión y operación de la Secretaría Técnica del DTPM para diseñar los nuevos modelos de concesión de uso de vías, de provisión de flota y de servicios complementarios del Sistema de Transporte Público de Santiago. Hasta el 1 de junio de 2018, se ejecutaron un total de USD\$ 2,667,860.36 en el marco del proyecto, destinados a la confección de los documentos licitatorios que establecían las reglas del juego

para la licitación, así como para alinear los incentivos y lineamientos básicos que ampliarán el espectro de empresas postulantes. Además, estas bases de licitación tomaron como insumo el proceso de participación ciudadano realizado durante 2016. Esto se logró a través de la realización de las siguientes actividades y alcanzado un listado de productos que a continuación se exponen a modo de resumen:

- Aplicación del plan de participación ciudadana el “¿Cuál es tu parada? Sé parte de la solución” entre los meses de abril y diciembre de 2016, cuyo objetivo fundamental fue recoger las necesidades, ideas y expectativas de la ciudadanía respecto al Sistema de Transporte Público Metropolitano, con el fin de ser consideradas en la elaboración de las nuevas bases de licitación. Para conseguir que este proceso de consulta fuese lo más representativo posible de la diversidad de personas que se ven involucradas en el funcionamiento cotidiano del Sistema, así como también para lograr la mayor cantidad de participantes posibles, en consideración a variables como el género, la edad, lugar de residencia o posibilidad de acceso a plataformas presenciales o virtuales, entre otras, se desarrollaron 22 encuentros zonales, un Bus Centro recorrió las comunas de operación del Transantiago y se aplicó una consulta web. Como finalización del proceso de participación, se realizó el día 13 de noviembre de 2016 un Encuentro Metropolitano en el Centro Cultural Palacio La Moneda, actividad en la cual se presentaron algunos resultados preliminares de los distintos mecanismos de participación ciudadana.
- Asesorías jurídicas en la evaluación de las propuestas de licitación de concesión de uso de vías 2017.
- Levantamiento de modelos de negocios para el uso de terminales para buses del Transantiago.
- Asesorías de apoyo técnico en el marco del rediseño del modelo de negocio de la nueva licitación de concesión de uso vías y para el rediseño del modelo de negocio para la provisión de flota.
- Conjunto de asesorías estratégicas y de validación técnica en el desarrollo de servicios complementarios tecnológicos y para su modelamiento económico.
- Asesoría para la redefinición de procedimiento de confección y mecanismos de validación de planes de operación, incluidos el análisis y cálculo de servicios y unidades de negocio para la operación del transporte público.
- Estudios con modelaciones y análisis detallados para apoyar la estimación de requisitos para la operación del sistema.

I. JUSTIFICACIÓN

En este contexto, y después de haberse declarado desierto el proceso de licitación para la concesión de uso de vías realizado en el año 2017, se ha establecido la necesidad de rediseñar las estrategias de las licitaciones del sistema de transporte, y por tanto, contar con nuevos insumos con el objetivo de incorporar un rediseño integral y significativo del Transantiago junto a los otros modos de transporte, asegurando un sistema eficiente y moderno, sustentable económica y ambientalmente, y que sea consistente con los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los ciudadanos/as de Santiago. Esto se logrará, además, mediante el diálogo con las instituciones involucradas y mirando experiencias internacionales exitosas de las que se pueden extraer lecciones aprendidas.

De esta forma, prolongar la asistencia técnica provista por el PNUD a través del proyecto “Apoyo para la Implementación del nuevo Sistema de Transporte Público de Santiago de Chile” es clave para la consecución de estos objetivos, entregando insumos técnicos y permitiendo el fomento de diversas

asesorías especializadas destinadas a apoyar a la Secretaría Técnica del DTPM, principalmente, enfocadas en el proceso de implementación de las acciones estratégicas que permitan analizar en profundidad el sistema de transporte. Lo anterior, con la finalidad de definir, desde este diagnóstico, las directrices de los actuales procesos de concesión de uso de vías, de buses y de servicios complementarios necesarios para su funcionamiento, a realizarse este 2018 y dándole continuidad en 2019.

Es por las razones antes mencionadas que la presente Revisión Sustantiva tiene por objeto extender el plazo del acuerdo y aumentar los recursos asignados al proyecto, **“Apoyo para la implementación del nuevo Sistema de Transporte Público de Santiago de Chile”**, en US\$813.990,46 (correspondientes a \$512 millones de pesos chilenos según la tasa de cambio de las Naciones Unidas correspondiente al mes de junio de 2018, 629 CLP/1 USD).

En base a este financiamiento adicional y a la planificación que ha ido desarrollando el Directorio de Transporte Público Metropolitano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones con apoyo de PNUD, se requiere modificar el marco de resultados y productos, de acuerdo con los objetivos y actividades que se deben llevar a cabo en los plazos establecidos por el proyecto.

A continuación, se detallan los principales cambios al marco de resultados establecidos en el documento de proyecto original:

Producto 1: Plan de Difusión Ciudadana.

La aplicación del Plan de Participación Ciudadana fue desarrollada durante el año 2016, culminando en noviembre de ese mismo año con la presentación de los resultados preliminares obtenidos y realizando la devolución a la ciudadanía en el Congreso Metropolitano realizado en diciembre 2016. El informe final del proceso fue entregado en el primer trimestre de 2017. Por tanto, la actualización de este producto, sus actividades e indicadores, se enfocan en generar actividades relacionadas con la difusión de los contenidos esenciales de las nuevas bases de licitación de concesión de uso de vías y servicios complementarios proyectadas a la ciudadanía, y posterior sistematización de los resultados obtenidos. Lo anterior, enmarcado en lo dispuesto en el Artículo 3, Inciso 7mo, de la Ley N° 18.696, que obliga al MTT a abrir un proceso de consulta pública, abierto a toda la ciudadanía, en el cual se debe exponer el contenido esencial de las bases de licitación.

Producto 2: Reestructuración de los actuales servicios complementarios.

El producto final se redefine con el propósito de alinearlos con el escenario actual en que se encuentran los servicios complementarios (SSCC) del sistema de transporte, promoviendo la relevancia que tienen a nivel estratégico para asegurar la calidad del sistema. De esta forma, se enfocarán los esfuerzos en la generación de nuevos contratos de los servicios existentes, a saber, los Servicios de provisión de flota; Servicios de validación, emisión y recaudo; Servicios de atención e información a usuarios, y Servicios de provisión de combustibles/energía eléctrica. En este contexto, se mantienen las actividades definidas previamente, pero se redefinen indicadores y línea base del producto.

Producto 3: Rediseño de Estructura de las Unidades de Servicios y Estimación de las características operacionales y financieras asociadas.

En base al nuevo enfoque que ha tomado el diseño del sistema de transporte enfocado a la licitación de servicios, se redefine el concepto de “Unidades de Negocio” por “Unidades de Servicios”. En este

contexto, se hace una redefinición del concepto en el título del producto, sin embargo, se mantienen sus actividades enfocadas en la necesidad de realizar un trabajo de reasignación de Unidades de Servicios contemplando un conjunto de escenarios posibles y la determinación de planes de operación para las nuevas unidades, en el contexto de las nuevas licitaciones de concesión de vías. Se mantienen las actividades y los indicadores.

Producto 4: Servicios de Transporte asociados a la Concesión de Uso de Vías.

Después de declarar desiertas las bases de licitación de vías de 2017, y para velar por la continuidad del sistema de transporte público, este producto se mantiene vigente, al igual que sus actividades, sin embargo, se redefinen sus indicadores. En esta oportunidad, se continuará apoyando la confección de las bases de licitación, así como la revisión de indicadores operacionales y su impacto en la calidad de servicio percibida por el usuario.

Producto 5: Análisis comparativo de alternativas de material rodante para el Sistema de Buses de Santiago.

En base al nuevo enfoque que se propone para dar continuidad a los servicios de transporte (y a la declaración desierta de las bases de licitación de vías del 2017), es necesario potenciar este producto y adecuarlo a estos nuevos lineamientos. En este sentido, se han tomado definiciones estratégicas en torno a este producto, que considera el análisis de alternativas del suministro de combustibles y energía eléctrica para el sistema, y una nueva actividad enfocada en promover en los operadores a que adopten una postura activa y responsable en relación con el impacto de sus operaciones en su entorno inmediato. Si bien, la definición del producto final se mantiene respecto a la revisión sustantiva anterior, se actualizan las actividades e indicadores, con la finalidad de hacer mejor seguimiento al producto. Igualmente, se destaca la ampliación de la actividad relacionada con los indicadores para el aseguramiento de la calidad en la ejecución de los servicios.

Producto 6: Diseño y ejecución de plan comunicacional de nuevas licitaciones del sistema público de Santiago.

El producto final se mantiene, ya que es necesario promover y difundir el rediseño del sistema de transporte que se está gestando a partir de las nuevas licitaciones señaladas. Se incluye la precisión de que este plan comunicacional, en base a lo señalado en los antecedentes, tendrá un enfoque inclusivo tanto en términos de género como con personas de movilidad reducida. Igualmente, se mantienen las actividades descritas, pero se elimina uno de sus indicadores con el objetivo de concentrar los esfuerzos en la definición del plan comunicacional.

Producto 7: Difusión e implementación del Manual de Normas Gráficas.

El producto final se actualiza, favoreciendo una continuación del producto definido en la Revisión Sustantiva previa, lo que precisa reorganizar las metas, actividades, indicadores y línea base. Lo anterior, con el objetivo de profundizar el trabajo realizado previamente en torno a la actualización del Manual de Normas Gráficas del Transantiago, y, en esta ocasión, se dirige la atención a difundir los contenidos del manual del nuevo sistema de transporte y a asegurar una correcta implementación del mismo. De esta manera, se precisa el alcance del producto y se definen metas e indicadores acorde a la redefinición.

Producto 8: Road Show y actividades de promoción de licitaciones.

El producto final se mantiene debido a la relevancia que tiene la difusión de las nuevas licitaciones de concesión de vías y servicios complementarios en el proceso de atracción de nuevos oferentes nacionales e internacionales. Lo anterior, con la finalidad de promover el proceso y posicionarlo frente a un mayor número de potenciales oferentes, en los mercados respectivos. Tanto las actividades, como los indicadores se mantienen en relación con la revisión sustantiva anterior.

Producto 9: Análisis y provisión de una Red de Terminales.

Este producto se redefine en atención a la relevancia que han cobrado los Terminales para el sistema de transporte, al ser considerados por el MTT como activos estratégicos, lo que deviene en la necesidad de dotar al sistema de una red de terminales propia, que sea independiente al operador de vías y que contribuya a reducir las barreras de entrada para nuevos operadores.

Esta actualización del producto e indicadores representa de mejor manera las líneas de trabajo técnico a desarrollar y permite hacer un correcto seguimiento al logro del producto.

Producto 10: Gestión de la operación de la Secretaría Técnica.

Este producto se mantiene para asegurar financiamiento para la correcta operatividad de la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación, organismo creado en el Instructivo Presidencial N°004, del 16 de septiembre de 2015, y cuya principal misión es mejorar el sistema de Transporte Público de la Región Metropolitana de Chile. Para cumplir con su misión y objetivos, se requiere generar la infraestructura y equipo humano necesarios para implementar las acciones encomendadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Tanto las actividades, como los indicadores se mantienen en relación con la Revisión Sustantiva anterior.

II. ARREGLOS DE GESTIÓN

Definición de funciones

En relación con los arreglos de gestión originalmente establecidos en el documento de proyecto, se incorpora en esta segunda Revisión Sustantiva un arreglo específico que consiste en lo siguiente:

El Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en su calidad de Organismo Ejecutor del proyecto, ha asumido su coordinación, a través del nombramiento de dos funcionarios de la DTPM, un Director/a Nacional, rol ejercido por el Director/a de Transporte Público Metropolitano y de un Coordinador/a, a cargo de la Gerencia de Administración y Personas.

El primero/a es responsable de asegurar el cumplimiento de las prioridades estratégico-políticas del proyecto en vinculación con las líneas de acción de la DTPM, y el segundo/a está a cargo de apoyar al director/a y al Programa de Gobernanza y Desarrollo Sostenible del PNUD, en el logro de los resultados y las gestiones operativas y administrativas que se requieren para su correcta implementación.

El PNUD tendrá la responsabilidad de llevar a cabo los procesos de licitación, contratación y pagos y, por el otro, facilitar el dialogo y colaborar con instituciones gubernamentales especializadas y vinculadas con la ejecución, coordinación y supervisión de los resultados y actividades descritos.

La oficina de PNUD, de acuerdo con sus normas y procedimientos, y contando con la colaboración de la DTPM, cumplirá con:

- 1.- Revisión de las bases técnicas o términos de referencia que deban confeccionarse para cada estudio que se licite, cuya gestión se realizará en el marco de las normas y procedimientos de PNUD. Estos serán confeccionados por la DTPM/Secretaría Ejecutiva y serán revisados por PNUD. Se evaluarán de manera conjunta los casos en que, dada su complejidad y/o especialización, se requiera el apoyo de asesorías independientes. Estos costos serán cargados al presupuesto del proyecto.
- 2.- Elaboración conjunta con la DTPM/Secretaría Ejecutiva de las bases administrativas de las licitaciones que serán gestionados directamente por la DTPM y en conformidad a las normas nacionales. Estos serán confeccionados por la Secretaría Ejecutiva y serán revisados por PNUD. Se evaluará de manera conjunta, en qué casos, dado su complejidad y/o especialización, el PNUD para cumplir con esta tarea, requiera el apoyo de asesorías independientes. En estos casos estos costos serán cargados el presupuesto del proyecto.
- 3.- Se determinará conjuntamente con la DTPM/Secretaría Ejecutiva y en el marco de los productos establecidos en la presente revisión sustantiva, la modalidad bajo la cual se licitará el estudio o trabajo respectivo, es decir, licitación pública o adjudicación directa de acuerdo a sus normas y procedimientos.
- 4.- Se determinará conjuntamente con la DTPM/Secretaría Ejecutiva los criterios de adjudicación tanto económicos como técnicos de cada estudio que se licite o adjudique directamente.

Comité Directivo

El Comité Directivo del Proyecto (CDP), liderado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se reformula con el objetivo de generar mayores sinergias con instituciones relevantes para la consecución de un nuevo modelo integrado. Participarán en primera instancia La /El Ministro/a de Transporte y Telecomunicaciones, Subsecretario/a de Transportes; Director/a General de la DTPM, Secretario/a Técnico de Estrategia y Planificación y Representante Residente del PNUD en Chile. En conformidad a las necesidades de toma de decisiones vinculadas a los resultados del proyecto, se podrá invitar a autoridades de otras instituciones para lograr las sinergias antes mencionadas.

El CDP se reunirá al menos, una vez al año y debe ejercer las siguientes funciones:

Es responsable de tomar decisiones estratégicas y políticas, incluidas las recomendaciones para la aprobación de planes y revisiones del proyecto, así como de abordar los reclamos que se produzcan al nivel del proyecto. Con el fin de asegurar la responsabilidad última del PNUD. Las decisiones del CDP deben hacerse con arreglo a normas establecidas por PNUD en el marco del proyecto de implementación nacional, que garanticen la gestión de resultados para el desarrollo, una mejor relación precio-calidad, justicia, integridad, transparencia y una competencia nacional e internacional eficaz.

Las responsabilidades específicas del CDP son, entre otras:

- proporcionar orientación y dirección generales del proyecto, asegurando que se mantenga dentro de las restricciones especificadas;
- abordar las cuestiones del proyecto que plantee el Coordinador/a del proyecto;
- ofrecer asesoramiento sobre nuevos riesgos del proyecto y acordar posibles contramedidas y acciones de gestión para enfrentar los riesgos específicos;
- examinar la marcha del proyecto y proporcionar asesoramiento y recomendaciones para asegurar que se produzcan satisfactoriamente los resultados acordados según lo planeado;
- evaluar el informe anual de ejecución del proyecto y hacer recomendaciones sobre el plan de trabajo;
- ofrecer asesoramiento y sugerencias ad hoc para situaciones excepcionales cuando se excedan las competencias del Coordinador/a; y
- evaluar y decidir sobre los cambios del proyecto a partir de las revisiones adecuadas.

Transferencia de recursos

Los recursos a transferir por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a PNUD corresponden al monto aprobado para 2018 en la Ley de Presupuesto 2018, publicado en el Subtítulo 33, Ítem 07, Asignación 001.

Este monto es un total de USD\$813.990,46, correspondientes a \$512 millones de pesos chilenos según la tasa de cambio de las Naciones Unidas correspondiente al mes de junio de 2018, 629 CLP/1 USD.

El Ministerio se compromete a realizar las gestiones necesarias para identificar los recursos necesarios para cumplir con las actividades programadas en el segundo semestre de 2019.

III. MARCO DE RESULTADOS

PRODUCTOS ESPERADOS	INDICADORES DE PRODUCTO ²	FUENTE DE DATOS	LÍNEA DE BASE		METAS		
			Valor	Año	Año	Año	Metodología y riesgos de la recolección de datos
Producto N°1: Plan de Difusión Ciudadana	1.1 Minutas técnicas con análisis de los comentarios a los contenidos esenciales	Informe Final Contenidos esenciales	N/A		3 Minutas técnicas con análisis de los comentarios a los contenidos esenciales	2018	Documentos internos
	2.1 Información de levantamiento de situación base de los servicios complementarios tecnológicos	Documento levantamiento información base	Servicios complementarios tecnológicos vigentes	2015			Un informe de levantamiento de información base
	2.2 Bases de licitación	Documento de bases de licitación	Bases de licitación	2015			Documento con bases técnicas de licitación
	2.3 Anexos Técnicos para bases de licitación	Documento de anexos técnicos, complementarios a bases de licitación	Bases de licitación	2015			Dos Anexos Técnicos diseñados y validados por el Director Nacional
Producto N°2: Reestructuración de los actuales Servicios complementarios (SSCC)	2.4 Versiones preliminares de contrato	Documento borrador de contrato de servicios complementarios	Contratos previos de SSCC	2015			Dos versiones preliminares del contrato

² Se recomienda que los proyectos utilicen indicadores de producto del Marco Integrado de Recursos y Resultados (IRRF) del Plan Estratégico, según resulte relevante, además de los indicadores de resultados específicos del proyecto. Los indicadores deben desagregarse por género o por otros grupos objetivo, según resulte relevante.

Producto N°3: Rediseño de Estructura de Unidades de Servicios y Estimación de las características operacionales y financieras asociadas.	2.5 Evaluación y adjudicación de ofertas	Actas de evaluación	N/A	2015	Acta de evaluación técnica y administrativa licitación servicios licitados
	3.1 Número de nuevos servicios analizados para su incorporación en la nueva malla del sistema	Documento de redefinición malla de servicios	Planes operacionales de 3 operadores actuales de vías	2015	Cinco nuevos servicios a analizar para su incorporación en nueva malla
	3.2 Número de criterios a considerar en la evaluación de los oferentes respecto a características empresariales	Documento de trabajo	Contrato Concesión de Uso de Vías	2015	Tres nuevos criterios a analizar
	3.3 Número de nuevos escenarios a analizar en la reasignación de unidades de servicios	Informe de asesoría de reasignación	N/A		Informe de asesoría de reasignación
	4.1 Versión actualizada de indicadores de desempeño en la concesión de uso de vías	Minutas técnicas	Contrato Concesión de Uso de Vías	2015	Documento con los indicadores definitivos
Producto N°4: Servicios de Transporte asociados a la concesión de uso de vías	4.2 Base de licitación	N/A	N/A	2015	Una Base de licitación
	4.3 Versiones preliminares de contrato	N/A	N/A	2015	Tres versiones preliminares de contrato

4.4 Evaluación y adjudicación de ofertas	Actas de evaluación	N/A	2015	Acta de evaluación técnica y administrativa licitación servicios
5.1 Número de Tecnologías de propulsión de buses analizadas para su incorporación en el sistema	Minutas técnicas	Tecnologías de propulsión existentes al interior del actual sistema	2015	Al menos tres tipos de tecnología de propulsión analizadas
5.2 Versión aprobada de Indicadores de Calidad de servicio y operación	Minutas técnicas	Indicadores actuales	2015	Documento con los indicadores definitivos
5.3 Número de iniciativas de promoción de Responsabilidad Social Empresarial	Actas de la promoción de las iniciativas	N/A		10 actas de promoción
6.1. Diseño de un plan comunicacional	Documento de plan comunicacional	N/A		Plan de Comunicación aprobado
6.2 Actividades comunicacionales ejecutadas	Reportes de prensa	N/A		7 Actividades ejecutadas
7.1 Número de instancias de difusión	Manual de Normas Gráficas 2013 y posteriores estudios menores modificándolo	2013		5 Actas enviadas para difundir el Manual de Normas gráficas
8.1 Visitas de prospección tecnológica y/o comercial	Actas de visitas	N/A		Tres visitas de prospección tecnológica y/o comercial

Producto N°5:
Análisis comparativo de alternativas de material rodante para el sistema de buses de Santiago

Producto N°6: Diseño y ejecución de Plan comunicacional sobre modelo del Sistema de Transporte Público de Santiago

Producto N°7: Difusión e implementación del Manual de Normas Gráficas

Producto N°8: Road Show y actividades

de promoción de licitaciones	8.2 Número de Road Shows ejecutados	Actas de visitas	N/A				Dos "Road shows" (concesión de vías, servicios complementarios)
Producto N°9: Análisis y provisión de una Red de Terminales	9.1 Minutas técnicas con estado e información sobre terminales	Documentos técnicos	N/A				5 minutas técnicas
	9.2 Versiones preliminares de contrato	Documentos técnicos	N/A				Tres documentos preliminares de contrato
Producto N°10: Gestión de la operación de la Secretaría Técnica	10.1 Habitación de oficinas para funcionamiento de Secretaría Técnica	Registro Fotográfico	N/A				Habitación de la oficina
	10.2 Número de profesionales instalados en dependencias de la Secretaría Técnica	Registro Fotográfico	N/A				5 contratos SC

IV. PLAN DE TRABAJO ANUAL – AWP

Por tanto, el monto a presupuestar en la presente Revisión Sustantiva es 1) el remanente de la ejecución realizada hasta el 1 de junio de 2018 con respecto al total del proyecto (ejecución de un total de US\$ 2,667,860.36-), correspondiente a USD\$582,508.33-; 2) más los nuevos recursos asignados al Proyecto, USD\$813,990.46-. De manera que el total asciende a US\$1,396,498.79-.

de las personas
y las naciones

PRODUCTOS ESPERADOS	ACTIVIDADES PREVISTAS	Presupuesto Previsto por Año					RESPONSABLE	PRESUPUESTO PREVISTO		
		2018		2019				Fuente de Financiamiento	Descripción del Presupuesto	Monto
		T3	T4	S1	S2					
Producto N°1: Plan de Participación Ciudadana	1.1 Difusión			\$23,000.00		Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión	\$23,000.00	
	1.2 Análisis de resultados				\$18,000.00	Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión	\$18,000.00	
	SUBTOTAL									
	Subtotal para el Producto 1								\$41,000.00	
Producto N°2: Reestructuración de los actuales Servicios complementarios	2.1 Confección bases de licitación	\$35,000.00	\$35,000.00	\$35,000.00		Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión Consultoría Asesoría	\$105,000.00	
	2.2 Confección de anexos técnicos para bases de licitación		\$35,000.00	\$30,000.00	\$35,000.00	Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión Consultoría Asesoría	\$100,000.00	
	2.3 Diseño de contratos			\$40,000.00		Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión Consultoría Asesoría	\$40,000.00	

2.4 Plan de Transición							Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión Consultoría Asesoría	
2.5 Evaluación				\$40,000.00			Director Nacional	MTT	RRHH Producción Difusión Consultoría Asesoría	\$40,000.00
SUBTOTAL										
Subtotal para el Producto 2										\$285,000.00
3.1 Re Asignación de Unidades de Servicios- Paquete N°1	\$34,600.00						Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$34,600.00
3.2 Determinación de Planes de Operación de Nuevas Unidades de Servicios- Paquete N°1		\$43,000.00					Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$43,000.00
3.3 Evaluación Antecedentes Económicos de Postulantes- Paquete N°1				\$40,000.00			Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$40,000.00
3.4 Re Asignación de Unidades de Servicios- Paquete N°2							Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	

Producto N°4: Servicios de Transporte asociados a la concesión de uso de vías	3.5 Determinación de Planes de Operación de Nuevas Unidades de Servicios- Paquete N°2								Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	
	3.6 Evaluación Antecedentes Económicos de Postulantes- Paquete N°2								Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	
	SUBTOTAL											
	Subtotal para el Producto 3											\$117,600.00
	4. 1 Análisis de mecanismos de pago para concesionarios de uso de vías	\$25,000.00							Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$25,000.00
	4.2 Diseño de indicadores de desempeño para concesión de uso de vías	\$35,000.00							Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$35,000.00
	4.3 Confección de bases de licitación		\$25,000.00						Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$25,000.00
	4.4 Confección de versiones preliminares de contratos		\$40,000.00						Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$40,000.00
	4.5 Evaluación y adjudicación de ofertas			\$62,000.00					Director Nacional	MTT	RRHH Consultoría Asesoría	\$62,000.00
	SUBTOTAL											

20

21

22

Evaluación (según corresponda) Costo de Apoyo (GMS) TOTAL	10.4 Coordinación del Proyecto	\$15,000.00	\$15,000.00	\$15,000.00	\$55,000.00	Director Nacional	MTT	RRHH	\$100,000.00
	10.4 Servicios de internet y telefonía		\$4,710.00	\$4,816.07	\$5,000.00	Director Nacional	MTT	Gastos de conectividad	\$14,526.07
	SUBTOTAL								
	Subtotal para el Producto 10								\$122,526.07
	EVALUACIÓN								
									\$97,587.98
		\$325,600.00	\$404,894.74	\$430,816.07	\$137,600.00				\$1,396,498.79