

MEMORIA DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES 2014



Fiscalizar para la seguridad y calidad del transporte

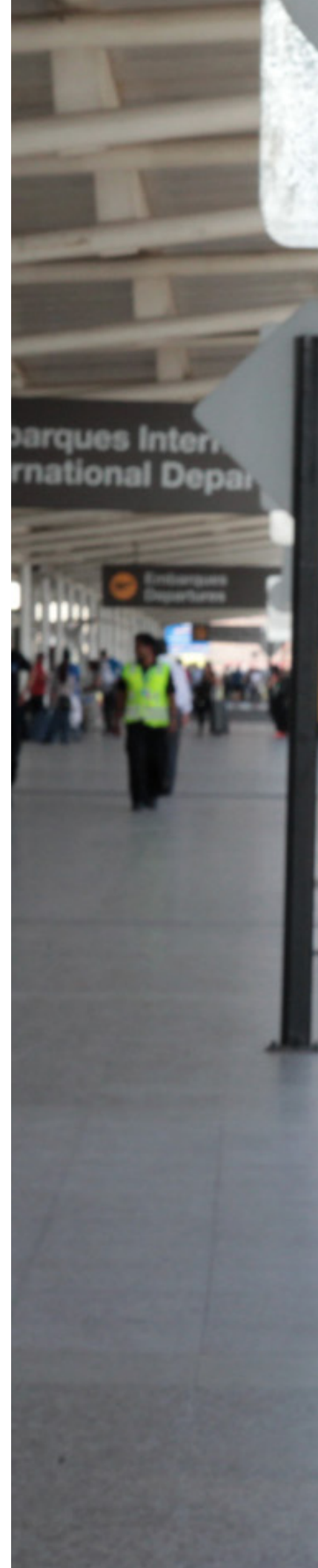


**FISCALIZACIÓN
TRANSPORTES**

CONTENIDOS

Carta del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones	4
Carta de la Secretaria Ejecutiva	6
1. Resumen del año	10
Hitos que marcaron el 2014	12
2. Antecedentes Generales	14
2.1 El Programa	15
2.2 Estrategia	15
2.3 Mapa Estratégico y prospectiva 2014-2018	16
2.4 Funciones de Fiscalización	17
2.5 Tareas de fiscalización	17
2.6 Estructura Organizacional	18
2.7 Ámbitos de Fiscalización	21
3. Fiscalización de Vehículos	22
3.1 Buses Interurbanos	25
3.1.1 Ranking de Buses Interurbanos	26
3.2 Buses Rurales y Urbanos	28
3.3 Transporte Escolar	29
3.4 Giras de estudios y paseos	29
3.5 Taxis	31
3.6 Transporte de carga	31
3.7 Informalidad	33
3.8 Transantiago	35
3.8.1 Transantiago en cifras de Fiscalización	35
3.8.2 Índice de evasión	38
4. Fiscalización de Pasajeros	39
4.1 Fiscalización Evasión	40
4.2 Fiscalización de cinturón de seguridad	41
5. Fiscalización de Subsidios al Transporte Público Regional	43
6. Fiscalización de Establecimientos	45
6.1 Proceso de licitación de nuevas concesiones	47

7. Usuarios	48
7.1 Campañas informativas	49
7.2 Twitter	50
8. Tecnología en la fiscalización	51
8.1 Cámaras de fiscalización de vías exclusivas, pistas sólo bus	52
8.2 Cámaras de fiscalización de camiones de Pirámide	54
8.3 Cámaras de fiscalización de regiones	54
8.4 Sistema de Información para la Fiscalización de Establecimientos – SIFTRA	54
8.5 SIFTRA Vial y PDA	55
8.6 Descongestión Juzgados	55
9. Impacto de la Fiscalización	57
9.1 Estudio de Post Fiscalización	58
9.2 Servicios Sancionados producto de la fiscalización	58
9.3 Denuncias a Fiscalía	58
10. Gestión Interna 2014	59
10.1 Renovación de la flota de vehículos	60
10.2 Instituto de Fiscalización	61
10.3 Inteligencia de Negocio – Control de Gestión	62
11. Proyectos 2015	63



**FISCALIZACIÓN
TRANSPORTES**



CARTA DEL

MINISTRO DE TRANSPORTES

Y TELECOMUNICACIONES

CARTA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

El programa de Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet nos planteó un desafío central: contribuir a mejorar la calidad de los servicios de transporte que ofrecemos a la ciudadanía a lo largo del país.

El cumplimiento de esta misión pasa por priorizar el transporte público, introducir modificaciones normativas, planificar la implementación de medidas de gestión y también requiere de una mayor y más moderna fiscalización y control.

En este contexto, reforzar el rol fiscalizador que realiza nuestro Ministerio es uno de nuestros objetivos centrales. Con este propósito estamos trabajando para introducir nuevas herramientas tecnológicas, monitorear el trabajo en terreno y reforzar nuestros equipos de inspectores.

Sólo con un equipo de control sólido, amplio y moderno, podremos contribuir a mejorar la calidad de servicios de transporte que se entrega a las personas.

Así, durante 2014 pusimos un fuerte énfasis a la fiscalización del sistema de transporte de Santiago y también hemos dedicado esfuerzos a revisar las condiciones de operación de los servicios de transporte regionales que reciben subsidios. Esto es fundamental para asegurar que estos recursos estatales sean bien utilizados y que los sistemas funcionen mejor y, de esta forma, contribuir a que los habitantes de nuestro país cuenten también con una mejor calidad de vida.

Este año, los ejes de nuestro trabajo estarán puestos en aumentar el control de evasión del Sistema de Transporte Público de la Región Metropolitana; ampliar los controles a servicios subsidiados en todo el país; y continuar fomentando e implementando el uso de tecnologías de control en Temuco, Antofagasta y Concepción. Junto con lo anterior, esperamos contar con nuevas sedes provinciales del Programa de Fiscalización en Chillán y San Felipe.

En síntesis, nuestro Programa de Fiscalización es muy relevante para concretar la tarea de contar con más y mejores sistemas de transporte, que sean atractivos y eficientes y que redunden en una mejora en la calidad de vida de todas las personas.

Andrés Gómez-Lobo Echeñique
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

**CARTA DE LA
SECRETARIA EJECUTIVA**

CARTA DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

El año 2014 fue un período de grandes desafíos para el Programa de Fiscalización, el que contribuyó a mejorar la calidad y la seguridad del transporte a través de la verificación de las condiciones técnicas y de seguridad de los servicios de transporte de pasajeros y carga junto con la adecuada inspección técnica de los establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a nivel nacional.

Hemos dado continuidad al desafío de tener más y mejor cobertura de fiscalización a nivel nacional, a través de la implementación de diversos proyectos, principalmente fomentando el uso de medios tecnológicos. Durante el año 2014, logramos la puesta en marcha del control automatizado de restricción de circulación al transporte de carga en el sector de La Pirámide en la provincia de Santiago, e iniciamos la implementación de un sistema de control similar en el Puente Llacolén, en la ciudad de Concepción.

Además, nuevas regiones se sumaron a la adquisición de dispositivos automáticos de control en terreno (Portable Digital Assistant - PDA) y pusimos en marcha un nuevo sistema para el control y fiscalización de establecimientos llamado SIFTRA Establecimientos. En la práctica, este sistema nos ha permitido reducir los costos de transacción de información que resultan de las fiscalizaciones, principalmente en la elaboración del acta en terreno y su posterior envío a las Secretarías Regionales Ministeriales, para el inicio de procesos sancionatorios en los casos que corresponda.

En otro ámbito, tan relevante como el anterior, mantenemos fuerte el compromiso del programa para mejorar las condiciones laborales de nuestros inspectores y demás funcionarios, por lo que permanentemente hemos buscado formas de optimizar este espacio, entregar herramientas para posicionarlos en terreno y mejorar sus competencias. Es así como durante 2014, en el marco de nuestro proyecto llamado “Instituto de Fiscalización” implementamos una plataforma de capacitación e-learning lo que nos permitió llevar a cabo tres cursos de capacitación a nivel nacional con un 100% de cobertura, sobre competencias técnicas de fiscalización que no se encuentran en el mercado. Estos cursos fueron completamente auto gestionados y dictados con recursos propios, logrando el objetivo de realizar gestión del conocimiento.

En lo que respecta a la función principal que tiene el programa, queremos reforzar que estamos absolutamente comprometidos con la movilidad urbana; la seguridad vial; los estándares de los servicios de transporte a nivel nacional; la reducción del número de accidentes y los niveles de congestión, sobre todo en los grandes centros urbanos. Estamos empeñados en ser un aporte relevante en materias relacionadas con condiciones técnicas y de seguridad del transporte terrestre, sin olvidarnos de contribuir a mejorar las condiciones de traslado para los ciudadanos de nuestro país, a lo largo del territorio nacional.

Paula Flores Jamasmie
Secretaria Ejecutiva
Programa Nacional de Fiscalización de Transportes





RESUMEN DEL AÑO

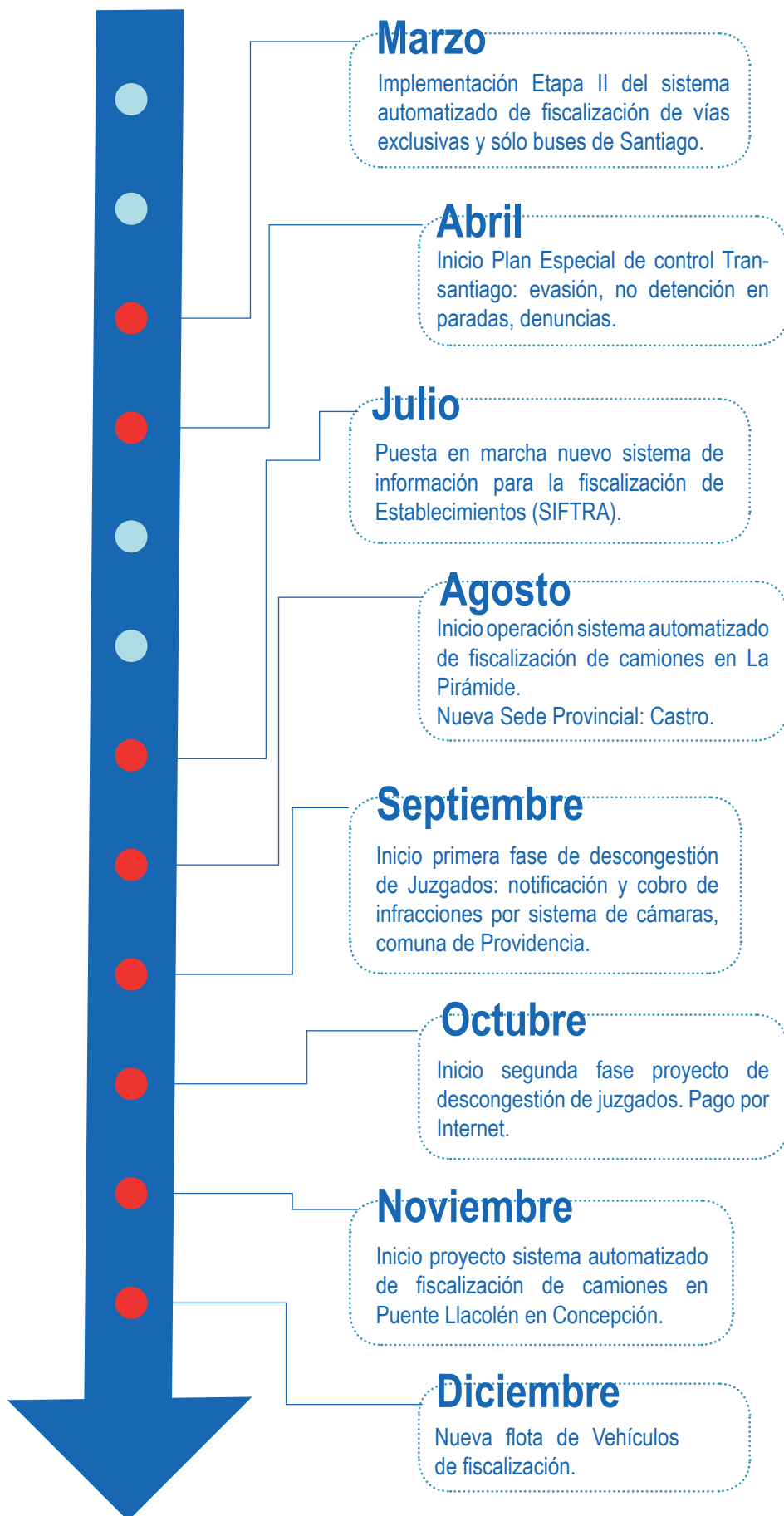
1.- RESUMEN DEL AÑO

El 2014 fue un año marcado por los nuevos lineamientos con el recambio programático que hubo a partir del mes de marzo. Desde esa fecha, hubo un giro en las prioridades de control que implicó a su vez diversos ajustes a los planes anuales de operación del Programa a lo largo de todo el país, los que fueron cumplidos de manera exitosa.

Dentro de los cambios programáticos cobró especial relevancia el plan especial de control de Transantiago, lanzado por la Presidenta Michelle Bachelet. A partir de aquello, y desde el mes de mayo, las tareas de fiscalización de la Región Metropolitana se focalizaron en los controles a pasajeros por el no pago de sus pasajes (evasión del Transantiago), las revisiones a buses para verificar el estado de los vehículos y las fiscalizaciones de calidad de servicios con los control por no detención en los paraderos.

En regiones en tanto, se reforzaron los controles a los servicios de transporte que a lo largo de todo el país reciben subsidio del Estado, dando una especial cobertura a aquellos modos de transporte que recorren zonas aisladas. Allí se hace primordial verificar el cumplimiento del traslado de personas, así como su frecuencia y regularidad. Otro de los hitos importantes fue la implementación de nuevos proyectos de tecnología en Santiago y regiones que vinieron a reforzar las fiscalizaciones y a modernizar los procedimientos que a diario realizan los inspectores del Programa.

Punto relevante que también se alcanzó durante el 2014 fue la apertura de una sede provincial en la región de Los Lagos donde, considerando las distancias que se debían recorrer para efectuar fiscalizaciones en la isla de Chiloé, se inauguró una sede provincial en la comuna de Castro que permite reforzar los controles a los sistemas de transporte.



COLARES

ORGANIZACIÓN MTT

FISCALIA
TRANSITO



ANTECEDENTES GENERALES

2. ANTECEDENTES GENERALES

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones fue creado mediante el Decreto Ley N° 557, publicado en el Diario Oficial el 10 de julio de 1974.

Tiene como principales funciones proponer las políticas nacionales en materias de transportes y telecomunicaciones, de acuerdo a las directrices del gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica; supervisar las empresas públicas y privadas que operen medios de transportes y comunicaciones en el país, coordinar y promover el desarrollo de estas actividades y controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes.

El Ministerio está integrado por la Subsecretaría de Transportes, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Adicionalmente, el Ministerio sirve de vínculo con el Gobierno a empresas autónomas como Ferrocarriles del Estado, Metro S.A., Correos de Chile y las 10 empresas portuarias creadas como sucesoras de la EMPORCHI

2.1 EL PROGRAMA

El Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, existe desde fines de 1992. Depende de la Subsecretaría de Transportes y fue creado con el objetivo de verificar el cumplimiento de la normativa del transporte en la vía pública y establecimientos relacionados. Esto último incluye el control de Plantas de Revisión Técnica, Escuelas de Conductores Profesionales y no Profesionales, y Gabinetes Psicotécnicos. El Programa tiene presencia en cada una de las regiones del país. A nivel regional además, presenta un importante rol en el control de operación de los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación.

2.2 ESTRATEGIA

La Visión del Programa de Fiscalización es ***“Ser referentes en la fiscalización y garantes de mejorar la calidad y la seguridad del Transporte”***.

La Misión es ***“Fiscalizar el cumplimiento de la normativa para mejorar la seguridad y calidad del transporte”***.

Los pilares estratégicos del Programa de Fiscalización son: Seguridad, Calidad e Información.

2.3 MAPA ESTRATÉGICO Y PROSPECTIVA 2014-2018

El programa de gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet ha implicado nuevos desafíos al sector transporte. En este sentido, el Programa de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, ha alineado su estrategia para continuar avanzando en sus proyectos con una perspectiva integrada. Es así como durante el primer semestre, se presentó el mapa estratégico al Subsecretario de Transportes, el cual contiene el relato de los principales objetivos e iniciativas a materializar en el período 2014-2018, para cumplir y lograr la visión del programa.



2.4 FUNCIONES DE FISCALIZACIÓN

Son funciones del Programa de Fiscalización:

- Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y normas de transporte terrestre, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley de Tránsito.
- Fiscalizar a los establecimientos autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a las disposiciones establecidas por las leyes y normativa vigente.
- Fiscalizar la prestación de servicios subsidiados, de conformidad con lo dispuesto en la Ley y demás normativa que los rige.
- Remitir las denuncias de las infracciones que se efectúen ante los Juzgados de Policía Local y/o a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y a otras entidades que corresponda, respecto de reportes que ameriten el inicio de procedimientos administrativos.
- Identificar, evaluar, proponer y coordinar los planes de fiscalización de transporte terrestre.
- Coordinar la organización y gestión en el tratamiento automatizado de las infracciones de tránsito que sean susceptibles de ser captadas mediante equipos de registro automatizados.
- Gestionar la atención, resolución de denuncias, reclamos y consultas formuladas por usuarios, operadores y/o público en general, sobre materias de su competencia, velando por el respeto de los derechos que otorga la normativa sectorial, sin perjuicio de las acciones judiciales y administrativas que éstos puedan ejercer.

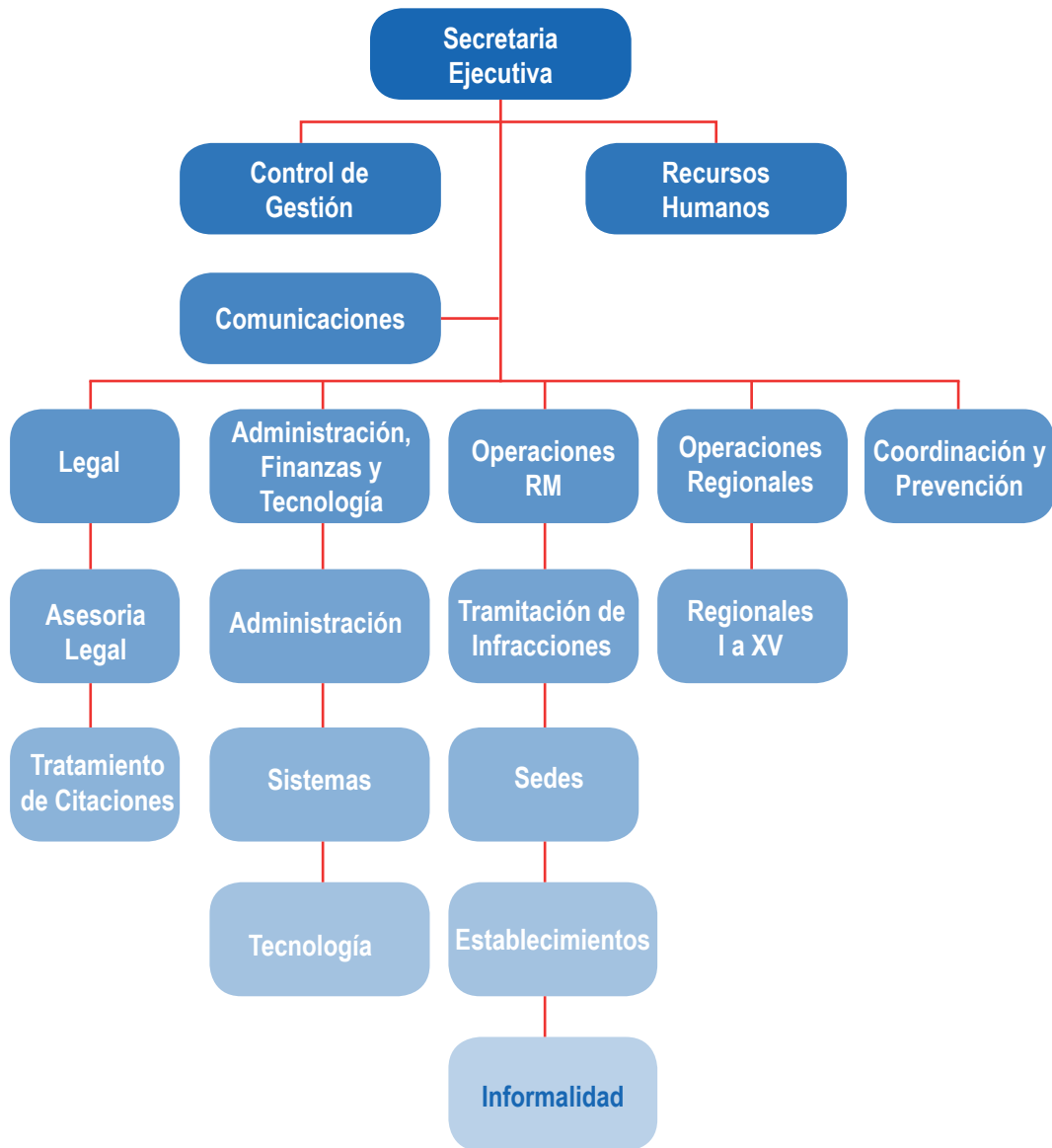
2.5 TAREAS DE FISCALIZACIÓN

Las siguientes son las principales tareas de fiscalización a nivel nacional:

- Fiscalizar calidad, condiciones técnicas y de seguridad de los servicios y vehículos de transporte público y privado de pasajeros, del transporte escolar y del transporte de carga;
- Fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de operación de los servicios de pasajeros concesionados y de los servicios que reciben subsidios para operar en los modos terrestres, marítimos, fluviales, lacustres, ferroviarios y aéreos.
- Fiscalizar el funcionamiento de las plantas de revisión técnica, gabinetes psicotécnicos de los municipios y las escuelas de conductores profesionales y no profesionales;
- Fiscalizar el control de la informalidad en todos los modos de transporte terrestre;
- Fiscalizar el uso del cinturón de seguridad por pasajeros;
- Fiscalizar el debido pago de tarifas del Sistema de Transporte Urbano de Santiago, Transantiago;
- Fiscalizar el control de emisiones vehiculares de buses y camiones; y
- La fiscalización del uso de vías exclusivas y pistas solo buses.

2.6 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

El Programa tiene la siguiente organización funcional:

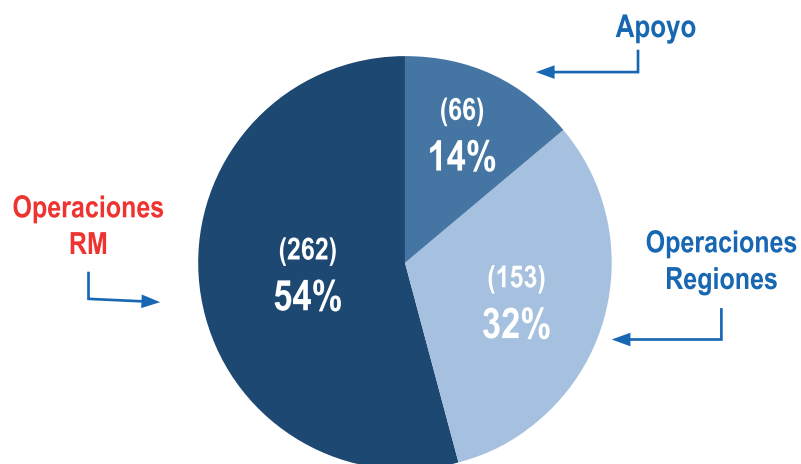


Con las siguientes responsabilidades:

- **Recursos Humanos:** A cargo de la cadena completa de los subsistemas de recursos humanos, esto es selección, contratación, capacitación, evaluación de desempeño y demás temas legales de los funcionarios y su ciclo de vida laboral.
- **Coordinación y Prevención:** Responsable de la coordinación con para el apoyo en las fiscalizaciones en la Región Metropolitana. Además es responsable de la seguridad y salud ocupacional de los funcionarios del Programa.
- **Administración, Finanzas y Tecnología:** Responsable de hacer seguimiento a la ejecución presupuestaria, al abastecimiento de insumos y desarrollar, implementar y velar por el adecuado funcionamiento de los sistemas tecnológicos necesarios para el desarrollo de las tareas del Programa.

- Legal: Tiene el deber de velar por el cumplimiento de la normativa vigente relacionada con el Programa de Fiscalización. Además de la revisión, recopilación y entrega a los Juzgados de Policía Local y a los respectivos SEREMITT, de las infracciones cursadas por los inspectores.
- Operaciones Región Metropolitana: Área responsable de la planificación, control, seguimiento y ejecución de las fiscalizaciones a Establecimientos y Vía Pública en la Región Metropolitana.
- Operaciones Regiones: A cargo de la planificación, control, seguimiento y ejecución de las fiscalizaciones a Establecimientos y Vía Pública en las Regiones.
- Control de Gestión: Elabora, hace seguimiento, control, y análisis de la estrategia y operaciones de las distintas áreas en pos del cumplimiento de los objetivos del Programa Nacional de Fiscalización.
- Comunicaciones: Responsable de la coordinación de actividades comunicacionales del programa y posicionamiento del mismo a través de actividades conjuntas con medios de prensa.

Para cumplir su rol, el Programa actualmente cuenta con 20 sedes distribuidas a lo largo del territorio nacional, 415 funcionarios de terreno, en su mayoría inspectores, y un total de 66 colaboradores en labores de apoyo.







Además de lo anterior, existen actores relevantes con los cuales el programa se relaciona, entre éstos, el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), la División de Transporte Público Regional (DTPR), la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes (SEREMITT), entre otros actores internos. Como parte de los entes externos, se encuentran principalmente los Juzgados de Policía Local, Carabineros de Chile, Servicio Nacional del Consumidor, Municipios y administradores y concesionarios de establecimientos relacionados al transporte terrestre.

2.7 ÁMBITOS DE FISCALIZACIÓN



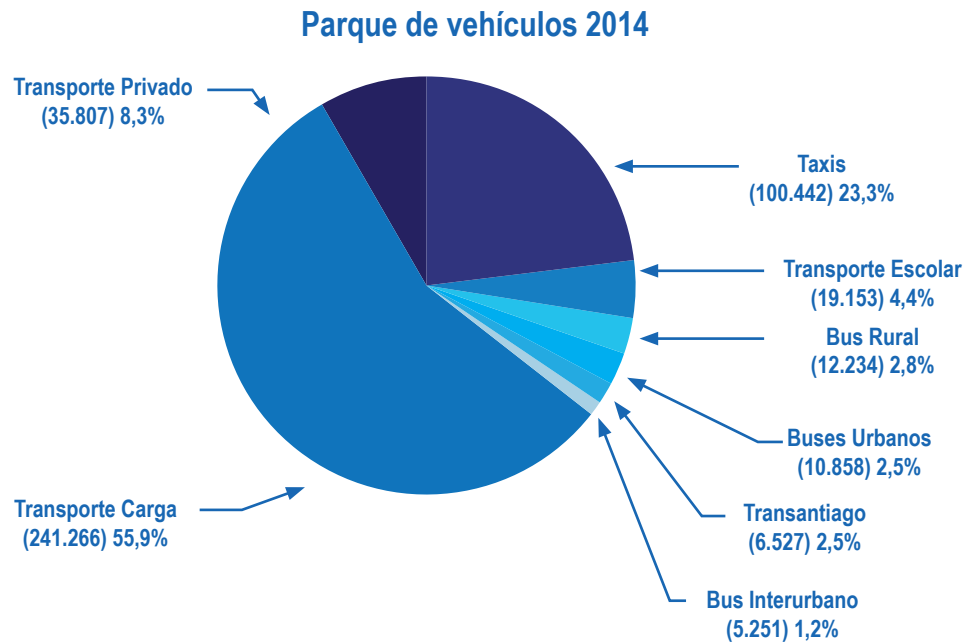
En resumen, el Programa Nacional de Fiscalización, fiscaliza el Transporte Público y Privado Remunerado de Pasajeros y de Carga, para lo cual se realizan permanentes controles en la vía pública. Adicionalmente, se fiscalizan las denuncias que formulan los usuarios al sistema de transporte, a través de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias de la Subsecretaría de Transportes (OIRS) o de cualquier otro medio. Conjuntamente con lo anterior, se fiscalizan los establecimientos relacionados con el transporte terrestre, tales como: Plantas de Revisión Técnica, Escuelas de Conductores, Organismos Técnicos de Capacitación, Gabinetes Psicotécnicos, Talleres Diésel (este último sólo en Región Metropolitana).

FISCALIZACIÓN DE VEHÍCULOS

3. FISCALIZACIÓN DE VEHÍCULOS

Este tipo de control busca asegurar las condiciones técnicas y de seguridad del transporte público, privado y escolar remunerado de pasajeros; el transporte de carga y los vehículos particulares.

El total de vehículos que fue controlado por el Programa de Fiscalización de Transportes a nivel nacional, sin considerar a los vehículos particulares, al año 2014 llegó a 431.538, entre ellos buses, taxis (en todas sus modalidades), minibuses y camiones. Este parque se distribuye de la siguiente manera:

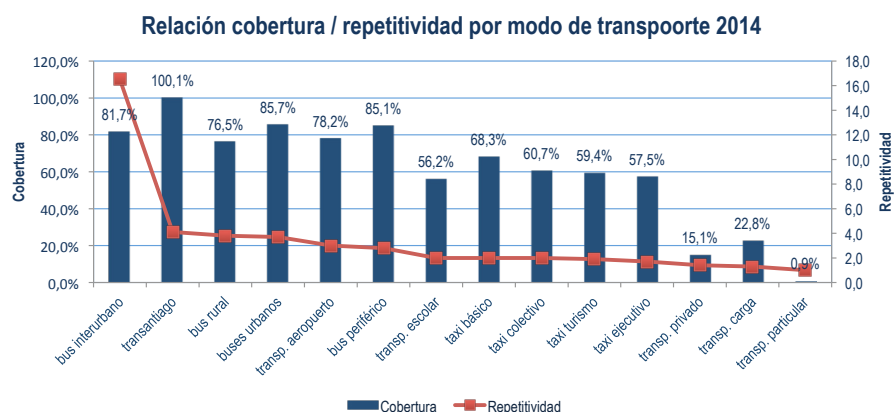


Fuente: RNSTPP¹, INE y autorizaciones de transporte privado

¹ Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros

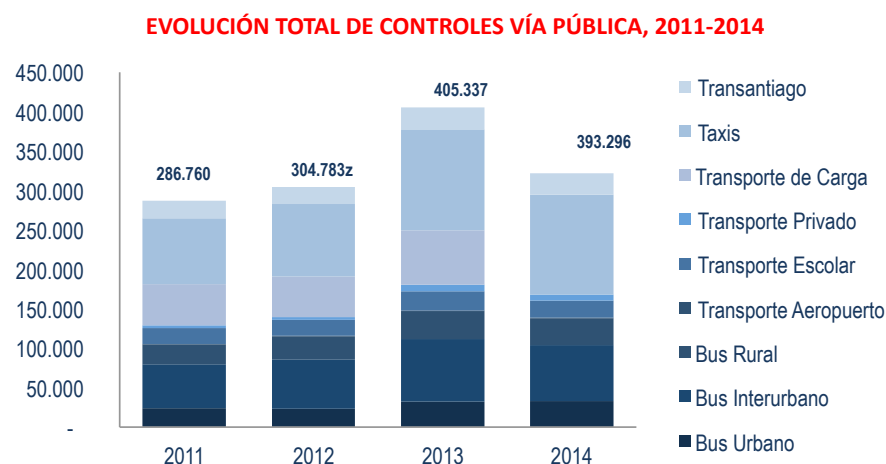


Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2014:



Durante el pasado período anual, se fiscalizó el 100% del parque de buses urbanos Transantiago, con 4,1 veces promedio cada bus, un 81,7% a buses interurbanos, con 16,5 veces cada bus, un 76,5% a buses rurales, con 3,8 veces promedio cada bus y 85,7% buses urbanos de regiones distintas a Santiago, con 3,7 veces promedio cada bus. Esto representa una variación en el patrón de fiscalización en comparación con períodos anteriores, donde la mayor cobertura se concentraba en buses interurbanos. Las prioridades del período 2014, se evidencian en esta gráfica donde se comprueba que el Plan Especial de Control a Transantiago tuvo un efecto importante en los resultados tanto de controles a vehículos, como a pasajeros. En efecto, el número de controles a vehículos tuvo una pequeña disminución en comparación con el año anterior, mientras que el número de fiscalizaciones a pasajeros para el control evasión tuvo una fuerte alza.

Total de controles vía pública comparación periodos 2011-2014:



Durante el año 2014, se efectuaron más de 393 mil controles a estos vehículos de transporte, alcanzando sobre 50% de cobertura de parques vehiculares en la fiscalización en vía pública de todos los modos de transporte, exceptuando carga y transporte privado.

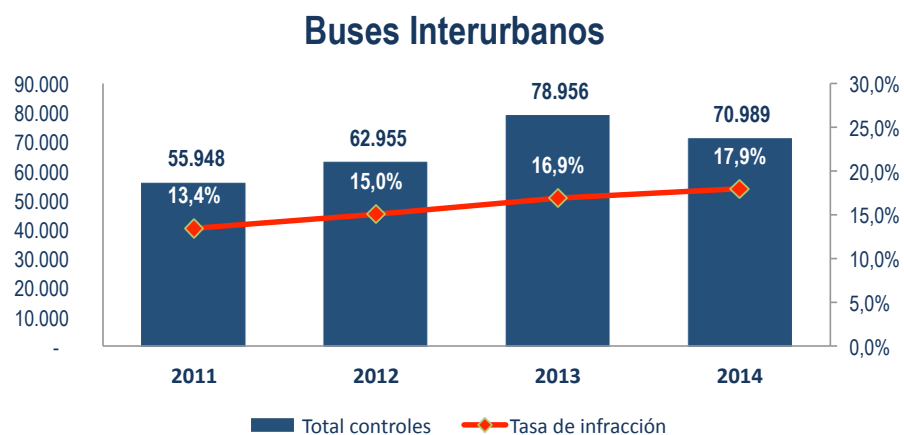
3.1 BUSES INTERURBANOS

Anualmente, miles de personas se trasladan entre distintas ciudades del país, utilizando buses interurbanos. Por esta razón, y con el objeto de contribuir permanentemente a la seguridad de los viajes, el Programa de Fiscalización de Transportes ha mantenido este tipo de control con un fuerte énfasis. Junto con fiscalizar condiciones técnicas y de seguridad, y el refuerzo de control en feriados y fiestas especiales, se entrega información que ayuda a las decisiones de viaje a través de los rankings semestrales de Infracciones de buses interurbanos y se controla especialmente el uso del cinturón de seguridad por parte de los pasajeros.

Durante el año 2014, se realizaron 70.989 controles a buses interurbanos por condiciones técnicas y de seguridad, resultando una tasa de infracción de 17,9%, considerando todas las empresas del sistema y de buses fiscalizados a nivel nacional.

En el caso de los buses interurbanos, entre las faltas que constantemente se detectan por condiciones técnicas y de seguridad, de acuerdo a la información recabada en el año 2014, están: cinturón de seguridad en mal estado (17,9%); parabrisas en mal estado (13,8%); dispositivos de control de velocidad desconectados o en mal estado (12,6%); y problemas en luces (9,4%).

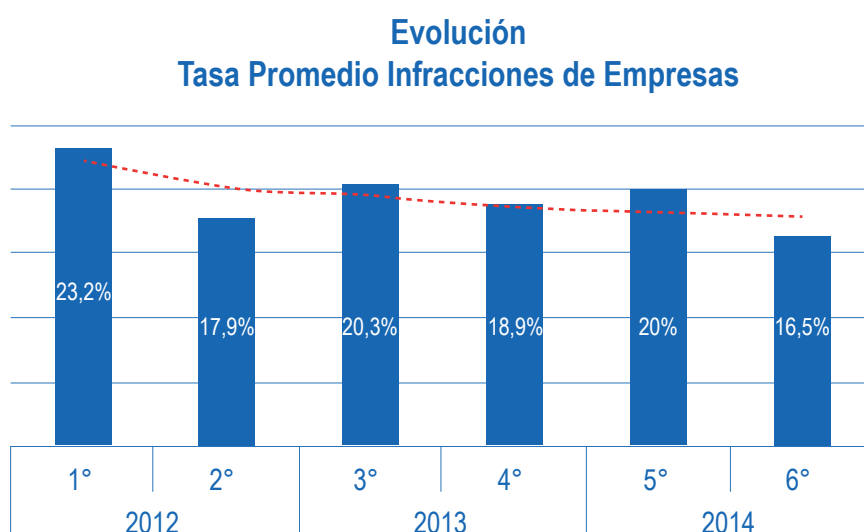
Controles e infracciones por condiciones técnicas y de seguridad, Buses Interurbanos:



3.1.1 RANKING DE BUSES INTERURBANOS

Desde el año 2012, el Programa de Fiscalización elabora, semestralmente, la medición llamada “Ranking de Infracciones de Buses Interurbanos”, que agrupa las fiscalizaciones y resultados a las empresas que cuentan con al menos el 40% de su flota fiscalizada. Esta iniciativa busca principalmente mantener informados a los usuarios y apoyarlos en sus decisiones de viaje.

Durante el período 2014, se realizaron las evaluaciones que entregaron como producto los Rankings de Buses Interurbanos, de cada semestre, donde se evidenciaron resultados relevantes, como por ejemplo el cambio en el comportamiento de la tasa de infracción y la evolución que ésta ha presentado desde la primera medición del ranking mencionado, a junio de 2012, versus diciembre de 2014:



Nota: la tasa de infracción presentada en la gráfica considera aquellas empresas incluidas en la medición del Ranking de Buses Interurbanos. La condición para ser incluidas en esta medición es que tengan, al menos, el 40% de su flota de buses fiscalizada.

A diciembre de 2014, se presenta la más baja tasa de infracción por parte de las empresas que operan este tipo de buses, lo cual es relevante considerando que las mejoras en las condiciones técnicas y de seguridad redundan en viajes más seguros y en menores riesgos de accidentes con consecuencias graves o fatales para las personas. Esta tasa ha disminuido más de 6 puntos porcentuales respecto de la primera medición del año 2012, realizada con cifras del primer semestre de ese año.

A partir del 6° Ranking, con datos a diciembre de 2014, se incluye además, una clasificación por tamaño de empresa, las que se agrupan en base a 4 grupos que fueron definidos en función del tamaño de la flota.



JUANKA
PUDAHUEL

**LIZACIÓN
SPORTES**



Comparación resultados ranking de infracciones de buses interurbanos:

	1° Ranking Junio 2012	2° Ranking Diciembre 2012	3° Ranking Junio 2013	4° Ranking Diciembre 2013	5° Ranking Junio 2014	6° Ranking Diciembre 2014
Controles a buses	30.825	34.305	33.454	45.076	34.752	35.657
Infracciones	4.885	4.470	4.575	5.855	5.086	4.478
Tasa promedio	23,2%	17,9%	20,3%	18,9%	20,0%	16,5%
Empresas incluidas en la muestra	103	103	110	111	109	106
N° de buses fiscalizados	3.461	3.510	3.642	3.759	3.724	3.537
Empresas con al menos el 40% de la flota fiscalizadora	88	100	104	104	99	101
Cobertura	-	72,6%	73,3%	71,4%	71,0%	66,1%

En la página web del Programa de Fiscalización de Transportes www.fiscalizacion.cl, además, se encuentra disponible una consulta que permite buscar por el nombre de la empresa y saber cuál es su tasa promedio de infracción, la antigüedad de su flota, y el número de buses que tienen cinturón de seguridad.

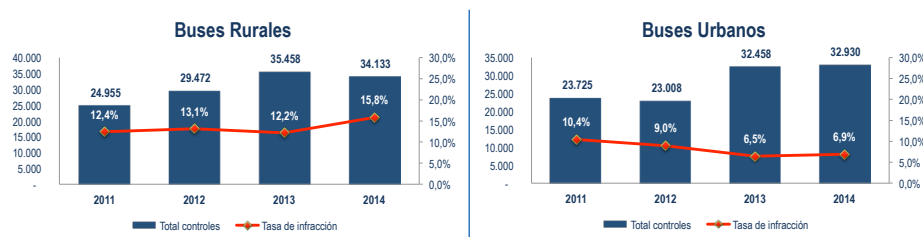
Es relevante destacar el llamado para que las personas se empoderen y cuenten con la información necesaria, de tal manera que eviten realizar viajes en empresas con buses deficientes.

3.2 BUSES RURALES Y URBANOS

La fiscalización a este tipo de buses se realiza en distintos puntos de su recorrido y además, en el caso de buses rurales, también se efectúa en los terminales. En el caso de los buses rurales, el control se vuelve especialmente importante para las personas que se encuentran apartadas, lo que implica un impacto importante en su movilidad diaria y en el desarrollo de sus labores productivas habituales.

Durante el año 2014 se realizaron 34.133 controles a buses rurales en todo el país, presentando una tasa de infracción del 15,8%.

Por otra parte, los buses urbanos, fuera de la Región Metropolitana, presentaron un total de 32.930 controles con una tasa de infracción del 6,9%.



3.3 TRANSPORTE ESCOLAR

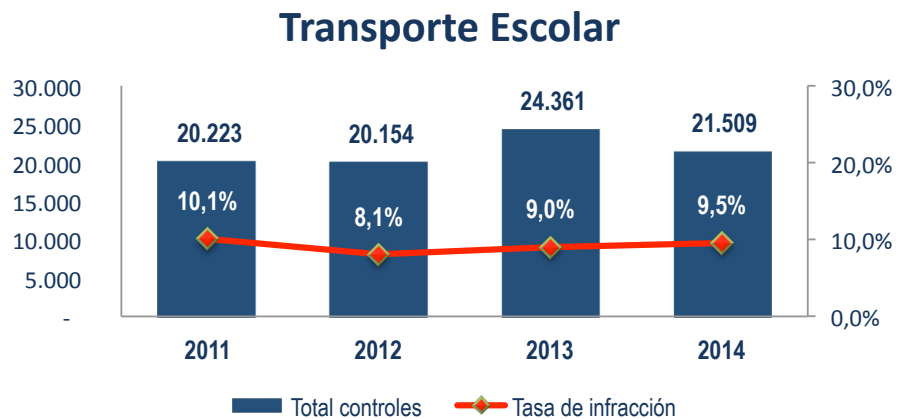
La seguridad y calidad del transporte se vuelve esencial a la hora de contratar un transporte escolar para los niños. Es por este motivo que es parte de las prioridades del Programa de Fiscalización controlar este tipo de vehículos para velar por las condiciones en que prestan sus servicios.

El año 2014 se realizó un total de 21.509 controles a transportes escolares a nivel nacional, con una tasa de infracción de 9,5%.

En promedio se fiscalizó 2 veces cada mini bus escolar. Esto ha conllevado un trabajo en conjunto con los transportistas escolares y los propios padres y apoderados, a los que permanentemente se entrega orientación a la hora de contratar un transporte para los menores.

El siguiente gráfico muestra los principales resultados del año 2014, en esta materia:

Controles e infracciones Transporte Escolar:



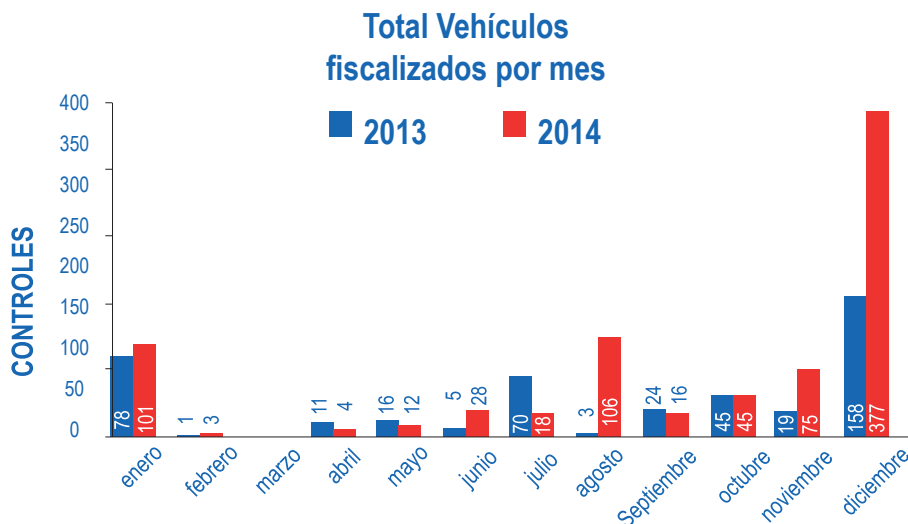
3.4 GIRAS DE ESTUDIOS Y PASEOS

Un control que se ha vuelto especialmente sensible para la comunidad escolar y de padres y apoderados, es el que el Programa de Fiscalización realiza a los buses y mini buses que se aprontan a realizar giras de estudio y/o paseos de fin de año.

A contar del año 2013, y en un esfuerzo por acercarse a la comunidad, el Programa implementó un banner a través de su página web www.fiscalizacion.cl, con el fin de que tanto padres, apoderados, profesores y/o los mismos alumnos, soliciten directamente que acuda un equipo de fiscalización a terreno, previo a la salida del viaje correspondiente.

Es así como durante el pasado 2014, se fiscalizaron 788 vehículos por esta solicitud, un 83% más que el período anterior.

La tendencia muestra que en los meses estivales, se concentra el mayor número de solicitudes, tal como muestra el siguiente gráfico:



La Región Metropolitana concentra el 60% de los requerimientos a nivel nacional, luego sigue la región de Bío Bío con un 21%, y O'Higgins con un 7%.

Es destacable señalar que el servicio de fiscalización de giras y paseos se inició como una forma de velar por la seguridad y calidad del transporte de los menores, en los cada vez más masivos servicios turísticos disponibles especialmente para paseos de fin de año. Sin embargo, y con el paso del tiempo, se han sumado una serie de organizaciones y fundaciones que solicitan la presencia del Programa, entendiendo el valor agregado que se le entrega al viaje, desde el punto de vista de la seguridad y calidad del transporte.

Algunas de las solicitudes provienen de:

- Colegios, liceos, escuelas
- Grupos de guías y scout
- Fundación Un Techo para Chile
- Agrupaciones de adultos mayores
- Pontificia Universidad Católica
- Universidad de Chile
- Universidad Inacap
- Grupos Folclóricos
- Sernatur
- Municipalidades

Dentro de las fiscalizaciones han surgido importantes hallazgos, entre otros, licencias de conducir presumiblemente falsas, las que son puestas a disposición de los juzgados respectivos.

Como resultado de este trabajo y la satisfacción y tranquilidad por parte de los usuarios de este tipo de control, es frecuente recibir felicitaciones por parte de los apoderados,

destacando la labor, el compromiso y responsabilidad de los inspectores del Programa y lo seguros que se sienten a la hora de contar con este tipo de fiscalización. Junto con ello, se reconoce el buen desempeño, la gestión, coordinación y disposición, entre otros atributos, además de la prontitud y profesionalismo del Programa a la hora de atender este tipo de requerimientos.

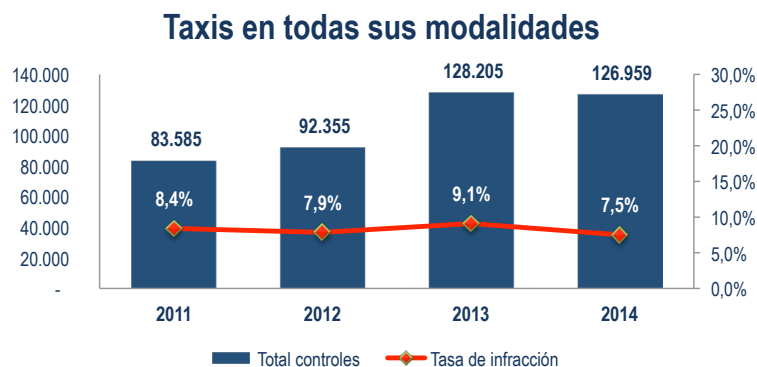
Sin duda esta es una tarea que reporta un gran beneficio a la comunidad y que se puede ampliar año a año.

3.5 TAXIS

Siendo siempre uno de los parques vehiculares y transporte de pasajeros más grandes del país y a los que más atención le entrega el Programa de Fiscalización, el pasado año se realizaron en el país más de 126 mil controles a taxis en todas sus modalidades: básicos, ejecutivos o radiotaxis, colectivos y turismo.

Destaca la tasa de infracción, la que ha disminuido cerca de 2 puntos porcentuales en comparación con el período anterior, bajando de 9,1% en 2013 a 7,5% en 2014.

Total controles y tasa de infracción taxis en sus distintas modalidades:



3.6 TRANSPORTE DE CARGA

El transporte de carga presenta un importante parque vehicular, por sobre los 200 mil vehículos a nivel nacional según información obtenida en el registro del INE. Esto se vuelve especialmente relevante, por los niveles de seguridad que este tipo de transporte debe poseer, dado que en el caso que dichos vehículos participen de accidentes, las consecuencias son graves.

Es por esta razón, que durante el período 2014, se realizaron a lo largo del país, 71.327 controles a camiones, de manera presencial, presentándose una tasa de infracción de 30,1%.

Es particularmente relevante el control mediante tecnología, que se ha realizado a la restricción de circulación de vehículos de carga en el sector de La Pirámide ubicado en la comuna de Huechuraba de la Región Metropolitana, y en el Puente Llacolén – en marcha blanca- en la ciudad de Concepción. Ambos proyectos buscan ser un aporte a la seguridad, los niveles de descongestión y a la calidad de vida en los grandes centros urbanos.



IRIZAR

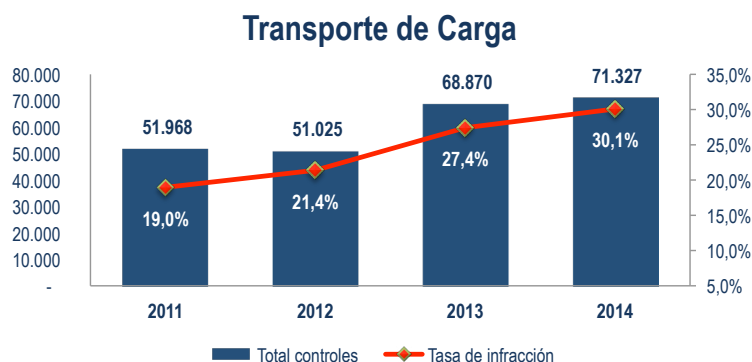
REVISIÓN TÉCNICA
22 MAY 14

ATENCIÓN
CONDUCTOR
AL PASEO POR
LA CARRETERA DE
TRÁNSITO

FISCALIZACIÓN
TRANSPORTES



Total controles y tasa de infracción taxis en sus distintas modalidades:

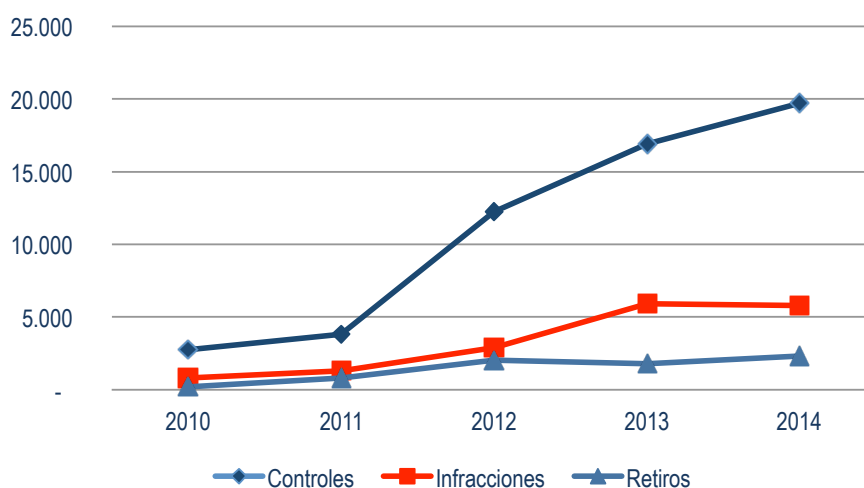


3.7 INFORMALIDAD

El llamado transporte informal pone en riesgo la vida de las personas, ya que a este tipo de vehículos no se puede exigir calidad de servicio, puesto que operan al margen de la legislación vigente y no cumplen con la certificación de las medidas técnicas y de seguridad requeridas.

El Programa de Fiscalización de Transportes, ha reforzado el control a este tipo de servicios, particularmente en los últimos tres años, principalmente en los alrededores de los terminales y otros puntos de conflicto.

Comportamiento de la fiscalización de informalidad 2010 - 2014



CAGUA SUR
cipalidad
Sol/Villa Don Mateo
ap
ON PEREIRA

lider

ON MTT





3.8 TRANSANTIAGO

El sistema de transporte público de la ciudad de Santiago –Transantiago- se encuentra implementado desde el año 2007 e integra física y tarifariamente a la totalidad de los buses de transporte público urbano de la ciudad, operados por empresas privadas, y al Metro de Santiago, a través de un único medio de acceso y pago electrónico (tarjeta Bip). El sistema se inserta en un área de 2.353 km², que abarca a las 32 comunas de la Provincia de Santiago, más las comunas de San Bernardo y Puente Alto, (Gran Santiago), y opera en las zonas urbanas de estas comunas cubriendo un área cercana a los 680 km². Al año 2013, se estimaba que la población de estas comunas alcanzaba los 6,2 millones de habitantes.

El Transantiago actualmente es operado por 7 empresas concesionarias. Estas 7 empresas se agrupan en 6 grupos económicos: Alsacia-Express, SuBus, Vule, Metbus, RedBus Urbano y STP.

3.8.1 TRANSANTIAGO EN CIFRAS DE FISCALIZACIÓN

Aspectos Fiscalizados	Resultados 2014	Metas 2015
Condiciones Técnicas y de Seguridad	100% cobertura 27.106 controles 4,1 controles por bus	100% cobertura sobre 27.000 controles
Evasión	1.415.126 controles a pasajeros	1.700.000 controles a pasajeros
Detención en paraderos	1.120 visitas	sobre 1.200 visitas
Vías Exclusivas y sólo Buses	60% reducción infractores	260 visitas a vías son control automatizado

La cobertura de fiscalización a buses urbanos del Transantiago el 2014, alcanzó un 100%, con 27.106 controles, 12.597 infracciones y 4,1 controles en promedio por bus al año. Las infracciones más recurrentes son no portar extintor de incendio o descargado (19,9%), no portar letrero de servicio o mal funcionamiento de éste (17,7%), luces en mal estado (9,0%) y parabrisas en mal estado (6,3%).

Infracciones más cursadas en 2014

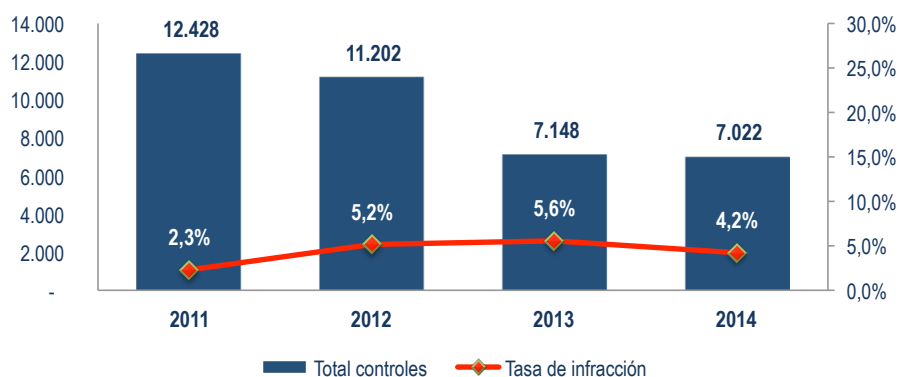
Categoría Rechazo	2014	Porcentaje
Extintor de Incendio	7.327	19,9%
Letreros	3.836	17,7%
Sistema de luces	1.963	9,0%
Parabrisas	1.364	6,3%
Cinturón de seguridad	1.154	5,3%
Puertas	1.124	5,2%
Espejos	1.088	5,0%
Otros	6.868	31,60%
Total	21.724	100%

Controles y resultados por operador

Empresa	N° controles	N° infracciones	Tasa de infracciones	N° de buses fiscalizados	Controles promedio por bus al año
Alsacia S.A.	3.227	1.372	42,5%	733	4,4
Su bus Chile S.A.	5.989	3.860	64,5%	1.291	4,6
Buses Vule S.A.	4.752	1.625	34,2%	1.322	3,6
Express S.A.	4.594	2.741	59,7%	1.210	3,8
Buses Metropolitana S.A.	4.399	1.159	26,3%	933	4,7
Res Bus Urbano S.A.	1.879	423	22,5%	599	3,1
STP Santiago S.A	2.242	1.398	62,4%	437	5,1

Controles e Infracciones por emisiones en Transantiago

Emisiones Transantiago





002

SAN EUGENIO
MATTA OESTE

FISCALIZACIÓN
TRANSPORTES



D 02

a Irarráz

SCA

Vale la pena resaltar la baja tasa de infracciones que presentaron los buses, en los más de 7.000 controles que se realizaron para verificar el cumplimiento de las normas de emisión, disminuyendo la tasa de infracciones de 5,6% en 2013 a 4,2% en 2014.

Junto a todo lo anterior y con el objeto de contribuir a mejorar la calidad del servicio, durante el año 2014, se inició un operativo especial de control para verificar lo más denunciado por los usuarios, como es la no detención en paraderos. Es así como durante el año se visitaron las más de 1.120 paradas más denunciadas por los usuarios, donde se detectó a 680 conductores que teniendo capacidad a bordo del bus, no se detuvieron en el paradero cuando fue requerido por un pasajero, por lo cual se le cursó la infracción correspondiente. De esta cifra, existen 26 conductores que son reincidentes, lo cual es comunicado a las empresas, para que inicien las acciones que correspondan para evitar que dicha conducta se siga repitiendo.

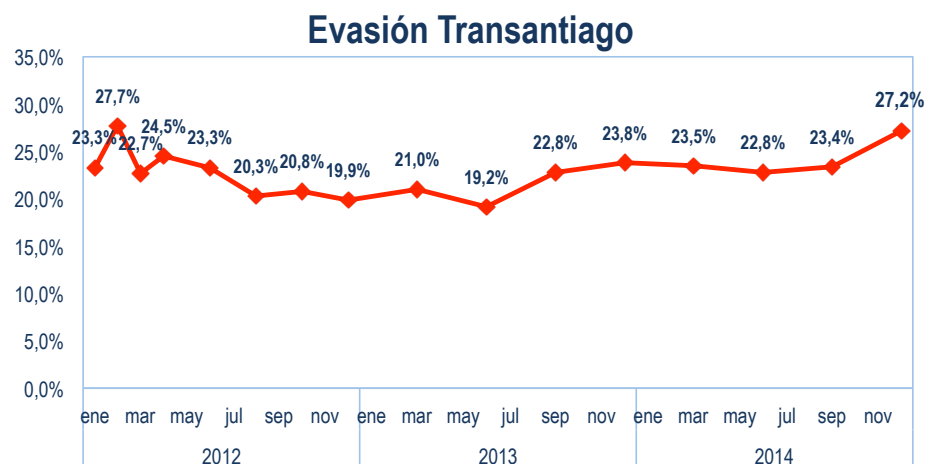
3.8.2 INDICE DE EVASIÓN

Si bien año a año los esfuerzos por controlar la evasión del pago de la tarifa en buses Transantiago, se incrementan, los resultados no siempre son del todo favorables. Esto entrega un aliciente para reforzar aún más el trabajo de fiscalización en coordinación con los operadores, para tener mejores resultados en las próximas mediciones.

Cabe señalar que a contar del año 2007, con la implementación de Transantiago, el Programa de Fiscalización de Transportes ha apoyado incesantemente la labor de mejorar la calidad del servicio.

La metodología de medición de evasión contempla un levantamiento de datos en terreno, trimestralmente, producto de la observación de una muestra por estratos (unidades de negocio) representativa y que permite obtener cifras del comportamiento de pago de los pasajeros.

Evolución 2012-2014:



FISCALIZACIÓN DE PASAJEROS

4. FISCALIZACIÓN DE PASAJEROS

La fiscalización a pasajeros incluye el control del pago de tarifas en los Buses Transantiago, y junto con ello la fiscalización del uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos y taxis en sus diferentes modalidades, para aumentar la seguridad en los viajes.

4.1 CONTROLES A PASAJEROS POR EVASIÓN DE PASAJE

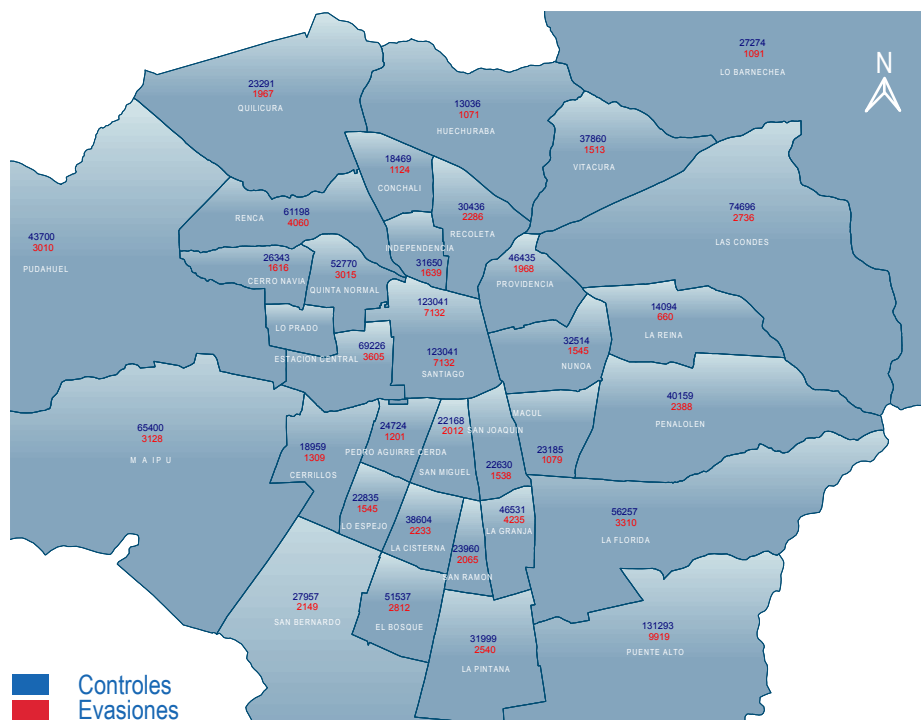
Para controlar la evasión de pago del pasaje, el año 2014, se realizaron 1.415.126 controles directos a los usuarios detectando a 86.000 infractores, que no habían validado su pasaje. En este control se detectó además, más de 1.000 tarjetas de estudiantes (TNE) que estaban siendo utilizadas por un adulto distinto a su dueño, vulnerando con ello la rebaja tarifaria que hoy tienen los estudiantes en nuestro país.

Durante el año 2014, este tipo de control tuvo un aumento de un 67% respecto al periodo anterior. Dicho incremento se debe al Plan Especial anunciado por la Presidenta durante el mes de mayo. Este trabajo implicó una fuerte coordinación con Carabineros de Chile y el aumento del personal de terreno para estas labores.

Total de controles pasajeros Transantiago:



PASAJEROS FISCALIZADOS EVASIÓN Enero - Diciembre de 2014



4.2 FISCALIZACIÓN DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

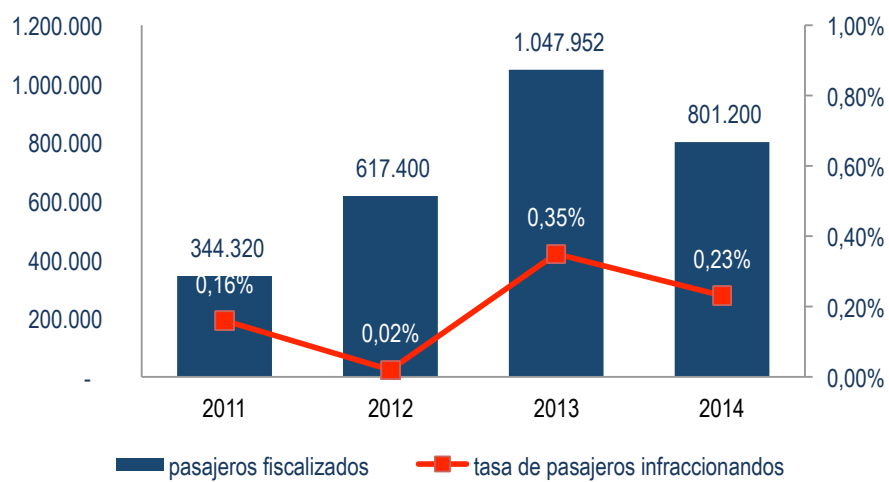
Está comprobado que el uso del cinturón de seguridad reduce la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito, por lo que su uso es obligatorio por ley desde el año 2012. Investigaciones internacionales han demostrado que mientras aumenta el uso del cinturón de seguridad, disminuyen tanto las víctimas fatales como las lesiones en caso de accidente. De hecho, el 73% de los pasajeros que sobrevive a accidentes con resultado fatal es porque usaron cinturón de seguridad, como también las estadísticas demuestran que seis de cada diez niños mueren por no llevar cinturón de seguridad al momento de una colisión. Para ellos, salir expulsado de un auto que choca a 40 km/hora, es lo mismo que caer de un cuarto piso ².

Dada la importancia que tiene este tipo de control, durante el año 2014, se fiscalizó a nivel nacional un total de 801.200 pasajeros en buses interurbanos y a 67.616 pasajeros en taxis, para verificar el correcto uso del cinturón de seguridad.

Durante el período 2014, se detectó en uso de cinturones de seguridad en buses interurbanos, una tasa de rechazo de 0,23%.

² Reporte de la ACHS 2014.

Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2011 – 2014:



**FISCALIZACIÓN DE SUBSIDIOS
AL TRANSPORTE
PÚBLICO REGIONAL**

5. FISCALIZACIÓN DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

A contar del año 2009 - posterior a la entrada en vigencia de Transantiago - se aprobaron recursos en la misma medida para subsidiar el transporte público regional, ámbito de fiscalización que es conocido como “subsidios”.

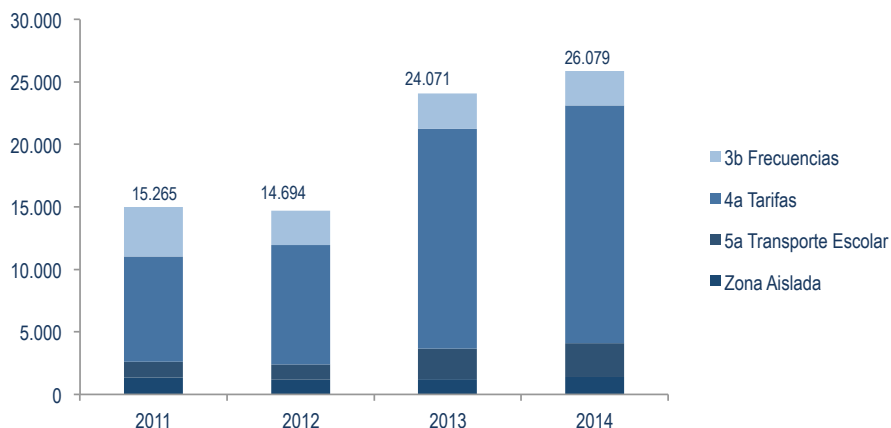
La importancia de esta tarea es fundamental, sobre todo en zonas más aisladas, donde se requiere que distintos tipos de transporte lleguen a las zonas más extremas y operen trasladando a personas y siendo un aporte en sus labores productivas.

Durante el año 2014, el Programa de Fiscalización de Transportes realizó 26.079 controles a los diferentes servicios subsidiados. Del total de tareas relacionadas con subsidios, la fiscalización a la rebaja de tarifas al 33% fue la que reportó más controles el año pasado, con 19.030 inspecciones.

Respecto a los subsidios de zonas aisladas se logró un importante nivel de cobertura de los más de 500 servicios existentes, con un 94,7 % de cobertura.

La siguiente gráfica, muestra la evolución del total de controles a servicios subsidiados a nivel nacional, en los últimos 4 años:

Total controles servicios subsidiados 2011-2014:



A nivel nacional, además se realizaron 194 visitas en RM y 552 a las demás regiones, a chatarrizadores, encargados del proceso de destrucción total de los buses, como parte del programa de subsidio “Renueva Tu micro”.

FISCALIZACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS

6. FISCALIZACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS

La fiscalización de establecimientos relacionados al transporte terrestre, también es una relevante tarea del Programa de Fiscalización. A través de ésta cada año se contribuye a asegurar la calidad y seguridad del transporte cuidando por la correcta entrega de licencias de conducir al fiscalizar a los gabinetes psicotécnicos de las municipalidades y escuelas de conductores y controlando la correcta labor de las plantas de revisión técnica respecto de las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos.

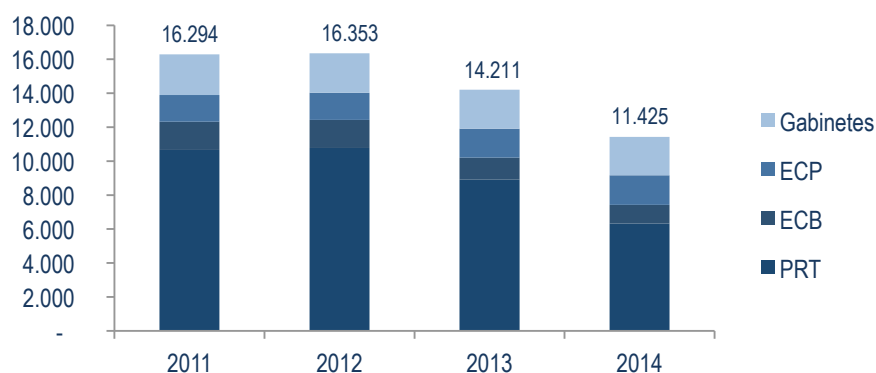
Durante el período 2014, se realizaron más de 6 mil inspecciones a todas las plantas de revisión técnica del país, velando de esta forma que en ellas se realice de manera correcta la revisión y certificación de funcionamiento que estos establecimientos hacen de todos los vehículos. Así, a nivel nacional, destaca el desempeño de las regiones Metropolitana con 99 visitas promedio al año a cada planta; Magallanes con 83 visitas en promedio y Arica con 72 visitas en promedio.

Se realizaron 2.260 inspecciones a Gabinetes Psicotécnicos de las Municipalidades, con un promedio de 9,4 visitas a cada uno. En estas visitas se vela por el adecuado control de los exámenes de conducir teórico y práctico y la entrega de las licencias de conducir en los 345 municipios a lo largo del territorio nacional.

Respecto al control y verificación, que también es realizado por inspectores de Transportes a las Escuelas de Conductores Profesionales, durante el año 2014 se efectuaron más de 1.700 controles, alcanzando un 100% de cobertura y con un número de visitas al año, de 9,2 en promedio a cada una de ellas, en todas las regiones del país.

Asimismo, las escuelas de conductores no profesionales, también fueron fiscalizadas con fuerza durante 2014. A nivel nacional, se lograron casi 1.100 inspecciones, siendo las regiones con mejores promedios anuales, la región de Magallanes con 10 visitas a cada escuela; Antofagasta con 7 visitas y Tarapacá con casi 6 inspecciones a cada escuela.

Total de visitas establecimientos, período 2011-2014:



6.1 PROCESO DE LICITACIÓN DE NUEVAS CONCESIONES

Desde principios del año 2013 se encuentra en desarrollo el proceso de licitación pública para otorgar concesiones para operar establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos en casi todas las regiones del país, exceptuando las regiones de Tarapacá y de Arica y Parinacota. Dentro de este proceso, el Programa Nacional de Fiscalización, ha cooperado en una primera etapa, verificando y evaluando los terrenos propuestos, considerando distintos parámetros ya definidos, para posteriormente comprobar el cumplimiento de aspectos operacionales y de infraestructura en la etapa de implementación de las plantas adjudicadas. Desde mediados del año 2013, se dio comienzo a una serie de verificaciones en terreno, abarcando dicho año las regiones de O'Higgins, Antofagasta, Metropolitana y de Valparaíso, con 220 terrenos evaluados.

Durante comienzos del año 2014, se verificaron 68 terrenos en las regiones del Maule y Coquimbo, evaluando unos 146 terrenos durante el segundo semestre, en las regiones de Los Ríos, Bío Bío, Copiapó, Los Lagos, Magallanes, Aysén y Temuco. Posterior a la primera etapa de verificación de terrenos, se apoyó también a las regiones en el proceso de implementación de las nuevas plantas, generando listas de chequeo que permitieran ir corroborando las exigencias establecidas tanto en las Bases de Licitación como en las Ofertas Técnicas, junto a toda la reglamentación atinente al tema, todo ello tendiente a dotar al país de nuevas Plantas de Revisión Técnica que permitan una mayor seguridad en el transporte y circulación de vehículos para todos los chilenos.

USUARIOS

7. USUARIOS

7.1 CAMPAÑAS INFORMATIVAS

Durante el año 2014, se ejecutaron diversas campañas informativas destinadas a reforzar el rol de los usuarios y la importancia de que éstos se empoderen de sus derechos en materia de transporte.

Es así como se reforzó la información entregada a los usuarios de transporte escolar, con la campaña del mes de marzo, en donde se entregó la siguiente información específica a los padres y apoderados:

- El vehículo debe estar inscrito en el Registro Nacional de Transporte Escolar (RENASTRE) y contar con certificado respectivo.
- La capacidad máxima de pasajeros del vehículo debe ser informada al interior del vehículo y respetada por el conductor.
- Los asientos del vehículo deben ir hacia el frente y con un respaldo igual o superior a 35 cms.
- Si el año de fabricación del vehículo es del 2007 en adelante, todos los asientos deben tener cinturón de seguridad.
- El tiempo de viaje desde y hacia el colegio no puede ser superior a una hora.
- Si van más de 5 niños preescolares, el conductor debe ir acompañado por un adulto.
- Los menores de 8 años no pueden ir en los asientos delanteros. El conductor y su asistente deben estar habilitados para trabajar con niños

Exija un viaje seguro

Al contratar un servicio de transporte escolar, usted debe exigir:

Que el vehículo este autorizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Debe contar con seguro obligatorio de accidentes y con la revisión técnica al día.

Que el conductor tenga licencia de conducir clase A1 (Ley 18.290) o A3.

Si lleva a más de 5 niños de pre básica, el conductor debe ir acompañado de un adulto.

Tanto el conductor como el acompañante deben estar identificados en la autorización que entrega el MTT.

Verifique la placa patente en www.mtt.gob.cl

FISCALIZACIÓN TRANSPORTES

EL TRANSPORTE SEGURO DE NUESTROS HIJOS ES TAREA DE TODOS

Asimismo en temporada estival y ante cada fin de semana largo, se reforzó la información a usuarios para el uso de buses interurbanos. Se trata de empoderar a los pasajeros dándoles a conocer sus derechos y deberes y con ello puedan exigir un viaje seguro.

Durante el 2014, siguiendo nuestro eje de trabajo de “información”, preparamos el diseño para una nueva campaña que nos permita educar y prevenir accidentes de tránsito. Esta vez correspondió el transporte de carga peligrosa, dado que el traslado de la misma requiere de condiciones máximas de seguridad que ayuden a minimizar los riesgos y el impacto que un accidente puede provocar. Ejemplo de ello son los ácidos, cal y sustancias químicas que requiere la industria minera que circulan a diario por carreteras y zonas urbanas de nuestro país.

Transporte de

CARGA PELIGROSA

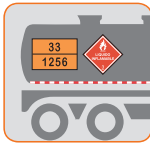
CARGA PELIGROSA

¿QUÉ ES UNA CARGA PELIGROSA? Es aquella que por sus características representa riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública y el medio ambiente.

REQUISITOS RELACIONADOS CON ESTE TRANSPORTE



Antigüedad no superior a 15 años.



Rótulos con identificación del tipo de carga. Cintas retroreflectivas en los 4 costados (PBV sobre 7.000 kg.).



Letrero con información de expendedor, transportista y destinatario de la carga.



Contar con dispositivo de control de velocidad, distancia y sistema de comunicación.



FISCALIZACIÓN TRANSPORTES



Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Gobierno de Chile

Si ves un camión con carga peligrosa, que no cumpla estos requisitos, denúncialo en: www.fiscalizacion.cl BANNER “CONTROL CIUDADANO”

7.2 TWITTER

Uno de los objetivos permanentes del Programa consiste en mejorar los canales de comunicación con los usuarios. En este sentido, el uso de la cuenta de Twitter @fisca_mtt ha sido de gran utilidad, puesto que a través de ella se informa constantemente del quehacer de las distintas tareas de fiscalización a lo largo del país y se interactúa directamente con los más de 12 mil seguidores que tiene esta cuenta.

Algunos ejemplos concretos del trabajo a través de Twitter:



FISCALIZACIÓN TRANSPORTES

TWEETS 17,3K

SEGUIENDO 175

SEGUIDORES 12,3K

FAVORITOS 25

LISTAS 2

Fiscalización MTT @Fisca_MTT

Nuestra función es fiscalizar la normativa de transportes (vía pública y establecimientos regulados). Denuncie las irregularidades que observe en nuestra web.

Tweets **Tweets y respuestas** **Fotos y videos**

Fiscalización MTT @Fisca_MTT · 1 h

Inspectores fiscalizan vehículos de transporte escolar en La Calera



TECNOLOGÍA EN LA FISCALIZACIÓN

8. TECNOLOGÍA EN LA FISCALIZACIÓN

8.1 CÁMARAS DE FISCALIZACIÓN DE VÍAS EXCLUSIVAS, PISTAS SÓLO BUS

A contar del año 2012, y en un esfuerzo creciente por contar con más tecnología que permita hacer eficientes los controles, el Programa de Fiscalización de Transportes, ha incorporado cámaras para el control de uso de vías exclusivas y pistas sólo bus. En una primera etapa este proyecto contempló la implementación de 105 cámaras en 4 ejes de la ciudad de Santiago: Alameda-Providencia, San Antonio, San Martín y Mac Iver, todo esto a un costo cercano a M\$800.

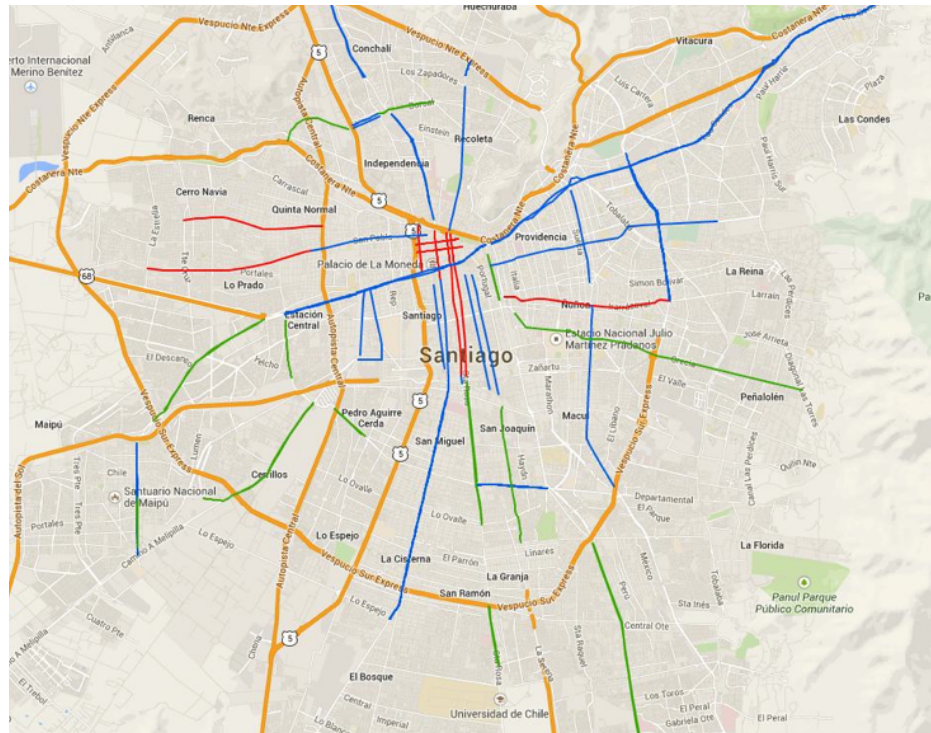
En una segunda etapa, se incorporaron 165 cámaras en los ejes Santo Domingo, Compañía-Merced, San Diego, San Francisco, Santa Rosa y un tramo de Av. Providencia, pendiente de la etapa anterior. El lanzamiento de esta segunda etapa se inició en el mes de marzo de 2014. Es así como se completaron 30,8 kilómetros de vías exclusivas y pista sólo buses en la Región Metropolitana, que poseen cámaras automatizadas de fiscalización lo que ha permitido controlar e infraccionar de manera remota a los propietarios de los automóviles particulares que infringen la restricción de circulación vigente en dichas arterias.

En una tercera etapa se proyecta incorporar nuevos ejes a un costo aproximado de MM\$2.400 a lo cual se licitará durante 2015, con 106 cámaras de control instaladas en: Los Leones, Irrarrázaval, Bilbao, Av. Américo Vespucio oriente y poniente, Macul oriente y poniente, Av. Vicuña Mackenna y Av. Pajaritos poniente y oriente. Con esto se espera poner en marcha la operación de cámaras automatizadas de fiscalización en 45,4 kilómetros adicionales de vías exclusivas y pistas solo bus de la Región Metropolitana, lo que permitirá llegar a 76,2 kilómetros en total de vías prioritarias para el transporte público de la capital que sean controladas con tecnología. Cabe señalar, que en la actualidad sólo existen en la RM alrededor de 200 kilómetros de vías que tienen algún grado de prioridad para el transporte público de pasajeros.

El proyecto de fiscalización automatizada ha permitido mejoras de hasta un 30% en las velocidades comerciales de los buses de Transantiago en una primera etapa y más de un 50%, en una segunda etapa. Esto ha representado una mejora directa para los usuarios en los tiempos de viaje y la calidad de los mismos. Cabe destacar que la multa por no respetar las vías exclusivas o pistas solo buses alcanza 1 UTM y se cursa cuando los vehículos cruzan dos o más pódicos o cámaras consecutivas. En este contexto es relevante señalar, que la información captada por medios tecnológicos que deriva en una infracción es debidamente examinada y verificada por los inspectores del Programa de Fiscalización, la cual solo después de este proceso de revisión es enviada a los respectivos Juzgados de Policía Local.

De manera complementaria al control que se realiza de manera remota utilizando la tecnología en terreno, durante el 2014, se cursaron de manera presencial más de 6.400 infracciones a conductores por no respetar las vías exclusivas y pistas sólo bus, en aquellas arterias que no poseen sistemas automatizados de control.

Mapa de vías exclusivas y pistas sólo bus de la ciudad de Santiago al 2014



- Corredor
- Vías exclusivas
- Pistas sólo bus

Mapa de vías que tienen cámaras automatizadas al 2014



Toda la información sobre vías exclusivas y pistas sólo bus se encuentra disponible en la web www.mtt.cl y www.fiscalizacion.cl, con el fin de que todos los usuarios puedan acceder a ella. La tarea de fiscalización no es cursar multas, sino educar a la comunidad sobre el correcto uso de las vías que permiten mejorar los tiempos de viaje de todos los pasajeros.

8.2 CÁMARAS DE FISCALIZACIÓN DE CAMIONES EN LA PIRÁMIDE

En paralelo, también en la Región Metropolitana, durante 2014 se puso en marcha un sistema automatizado de control con cámaras en el sector de la Pirámide, ubicado en la comuna de Huechuraba, la el que permite fiscalizar de manera remota la restricción de circulación que tienen los vehículos de carga en el sector, contribuyendo con ello a la descongestión en horarios punta mañana y tarde y a la reducción de los riesgos de accidentes donde se vean involucrados dichos vehículos, aumentando con ello la seguridad del lugar.

8.3 CÁMARAS DE FISCALIZACIÓN EN REGIONES

Pero las regiones no se han quedado atrás. El 2014 se inició la implementación de un sistema automatizado de fiscalización de camiones en el Puente Llacolén de la región del Bío Bío, muy similar al que actualmente se encuentra funcionando en el sector de La Pirámide en la RM. Este proyecto comenzará a funcionar el primer trimestre de 2015 en la ciudad de Concepción, y permitirá controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen los vehículos de carga en el lugar, además de monitorear el tránsito que diariamente se traslada entre Concepción y San Pedro de la Paz.

Asimismo, durante el 2015, se dará inicio a la licitación e implementación de un sistema automatizado de fiscalización de vías exclusivas en la ciudad de Temuco y un sistema de control mediante cámaras en la ciudad de Antofagasta, lo que permitirá controlar en Av. Salvador Allende, la restricción de acceso que tienen los camiones a la ciudad.

8.4 SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA FISCALIZACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS – SIFTRA

En julio del año 2014, se puso en marcha un nuevo sistema de registro e información para la fiscalización de establecimientos relacionados con el transporte terrestre, denominado SIFTRA Establecimientos. Este sistema permite mejorar los tiempos de fiscalización en terreno, junto con optimizar los resultados de las actas de fiscalización y los reportes enviados a las Seremis de Transporte. Hasta antes de la implementación de este proyecto, las actas de fiscalización a establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Plantas de Revisión Técnica, Escuelas de Conductores Profesionales y no Profesionales y Gabinetes Psicotécnicos), podían alcanzar una cantidad importante de páginas, en ocasiones con errores de transcripción o de redacción. Lo anterior, implicaba altos costos en tiempo y papel, principalmente costos de transacción de la información y mayor posibilidad de errores.

Al contar con esta aplicación, se ahorra tiempo ya que permite el envío en línea de las actas de fiscalización. Junto con esto, al momento de realizar la fiscalización, los inspectores disponen de la información necesaria. Es decir, no requieren redactar la normativa completa, ya que pueden disponer de ella en la plataforma. Este sistema ha implicado una inversión importante para el desarrollo del software como para contar

con el equipamiento a nivel nacional, el que incluye dispositivos electrónicos o Tablet para los inspectores que realizan visitas a los establecimientos en todas las regiones del país.

8.5 SIFTRA VIAL Y PDA

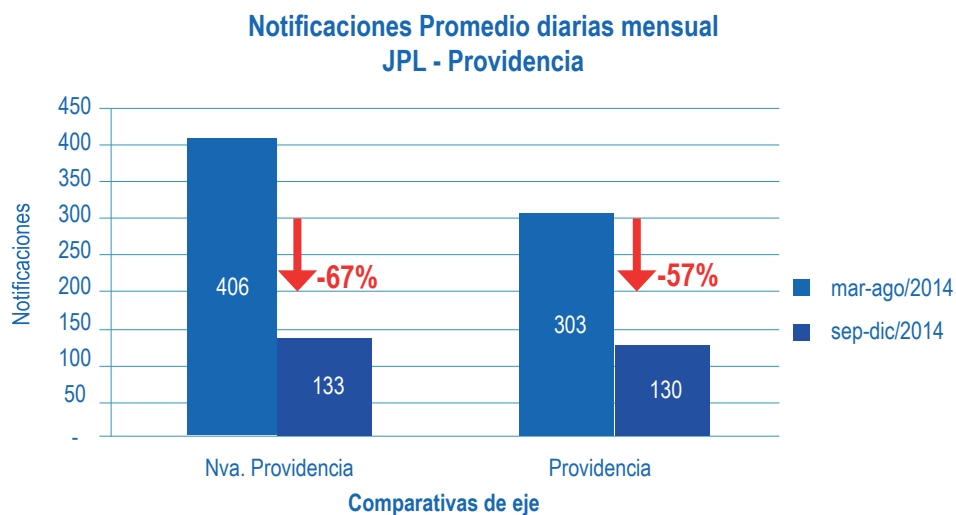
Desde el año 2013, el Programa de Fiscalización cuenta con una plataforma para el registro de controles e infracciones, esto es el Sistema de Información de Fiscalización de Transportes, denominado SIFTRA Vial, el cual cuenta con un módulo de ingreso de información en línea el cual utiliza equipos denominados PDA – Portable Digital Assistant. La PDA permite realizar controles en terreno de manera automatizada y cargarlos a la base del sistema. Los inspectores en terreno pueden ver la información en línea del vehículo que están controlando: autorizaciones, vigencias, y antecedentes del conductor y/o propietario, entre otros, lo que les permite tomar decisiones de manera informada. Al año 2014, el Programa cuenta con 71 dispositivos operando en la Región Metropolitana y 59 en regiones a lo largo de todo el país.

8.6 DESCONGESTIÓN JUZGADOS: IMPLEMENTACIÓN PROCESO NOTIFICACIÓN Y COBRO – VÍAS EXCLUSIVAS Y PISTA SÓLO BUS

A contar del mes de septiembre de 2014, se implementó una iniciativa a través de los Juzgados de Policía Local de Providencia, destinada a entregar mayor celeridad al proceso de notificación y cobro de multas originadas en el sistema de cámaras de fiscalización y tramitadas a través de los Juzgados de Policía Local de la comuna de Providencia. En un acuerdo directo con el municipio, desde el tercer trimestre del pasado período y hasta el mes de diciembre, se enviaron directamente desde el Programa de Fiscalización un total de 21.354 denuncias, con un promedio de 263 notificaciones diarias, entregando a los usuarios infractores la posibilidad de pagar directamente por internet a través del portal de la Municipalidad de Providencia www.providencia.cl , otorgando así más alternativas para hacer este trámite de manera expedita.

Esto nos ha permitido notificar la infracción al propietario del vehículo en un plazo promedio de 10 días contado desde la fecha en que fuera detectado por las cámaras automatizadas de control.

Es así como la disminución considerable en el plazo que transcurre entre el día que una persona infringe la restricción e ingresa a la vía y la fecha en la que se entera que tiene una multa nos ha permitido disminuir notablemente la cantidad de infractores, tal como se muestra en la siguiente gráfica:



En ambos ejes existe una baja de al menos 50 puntos en el número de infractores a contar de septiembre de 2014.

Además, es importante destacar, que el 43% de los infractores que han pagado su multa después de haber sido notificados directamente por el Programa de Fiscalización lo hacen por internet, y el 57% paga en caja municipal, sin presentarse en los Juzgados de Policía Local, logrando con ello ayudar a la descongestión de los mismos.

A fines del 2014 se sumó a esta importante iniciativa todas las multas obtenidas del sistema de cámaras de La Pirámide, es decir, al Juzgado de Policía Local de Huechuraba, y se espera que durante el 2015 se agreguen los Juzgados de Policía Local de las comunas de Estación Central y Santiago en la Región Metropolitana, y el de San Pedro de La Paz en la Región del Bío Bío. Es decir, las comunas donde operan u operarán sistemas automatizados de fiscalización.

IMPACTO DE LA FISCALIZACIÓN

9. IMPACTO DE LA FISCALIZACIÓN

El proceso de fiscalización no concluye al cerrar el trabajo en terreno y contar con las cifras. Si bien la responsabilidad del seguimiento de las observaciones e infracciones detectadas en terreno es en gran parte tarea de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transporte y de los Juzgados de Policía Local, el programa tiene un rol relevante que se plasma en estos resultados.

9.1 ESTUDIO DE POST FISCALIZACIÓN

Durante el último trimestre del año, y en un esfuerzo permanente por orientar el trabajo del programa, se realizó un estudio de post fiscalización con el fin de conocer los resultados efectivos de las infracciones en los Juzgados de Policía Local. En efecto la idea de este estudio es saber en términos generales, si se aplican las multas, cuánto es el monto de las mismas, si los infractores se presentan o no ante los Juzgados de Policía Local y finalmente en el caso que no se presentasen, si se aplican las medidas que corresponden conforme a la normativa vigente. Las infracciones estudiadas fueron las cursadas por las tareas de: Evasión; No detención en paraderos; e Informalidad, todas de la Región Metropolitana.

El universo estuvo compuesto por 53.784 infracciones cursadas durante el mes de abril de 2014, enviadas a 46 Juzgados de Policía Local distintos. De este universo se tomó una muestra de 1.808 infracciones. El trabajo de terreno se realizó el último trimestre del año.

Entre los principales resultados, se obtuvo que en la tarea de evasión el 32,1% de los infraccionados paga la multa, la que tiene un valor promedio de \$33.555 (0,8 UTM aprox.). Se aplica orden de arresto al 55% de las personas que no concurrieron al juzgado o que habiendo concurrido no pagaron la multa y el 39,4% de los infractores que no pagaron la multa fueron enviados registro de evasores.

En cuanto a la tarea de detención en paradero por parte de los conductores de Transantiago, el 63,1% de los conductores infraccionados paga la multa, la que tiene un valor promedio de \$31.292 (0,75 UTM aprox.). Finalmente, al 55% de los infractores que no paga la multa se le aplica orden de arresto.

En cuanto a la tarea de informalidad, el 84% de los infractores paga la multa, que es en promedio \$172.969 (4,2 UMT aprox.). Para esta infracción se aplica arresto al 40% de los casos que no pagan la multa.

Como se puede apreciar los resultados más eficaces se obtienen en la tarea de Informalidad, seguido por la tarea de detención en paradero y luego la evasión.

9.2 SERVICIOS SANCIONADOS PRODUCTO DE LA FISCALIZACIÓN

Gracias a la labor del Programa de Fiscalización, se ha podido sancionar a aquellas empresas de buses interurbanos y rurales que no han cumplido con la normativa en aspectos primordiales y cuyo funcionamiento significa un peligro en la seguridad de los usuarios, siendo estos servicios suspendidos o cancelados en su operación por un periodo determinado, por las Seremis (Secretarías Regionales Ministeriales de Transporte).

Con respecto a las empresas de buses rurales, de las 22 empresas sancionadas el 2014, con poco más de 100 buses suspendidos, solo en una se comprobó que mantuvo en circulación un bus suspendido.

9.3 DENUNCIAS A FISCALÍA

Durante el año 2014, el Programa de Fiscalización recibió dos denuncias entregadas por medios de comunicación, los que contaban con grabaciones de posibles delitos contemplados en la Ley de Tránsito, que involucraban la compra de certificados falsos de revisión técnica, análisis de gases y de realización de curso de conductor profesional. Como parte de sus funciones, el Programa de Fiscalización instruyó la fiscalización de los establecimientos involucrados en estos hechos y finalmente, en conformidad a estos antecedentes, presentó dos denuncias ante la justicia.

La primera de éstas fue interpuesta en la Fiscalía de San Bernardo, el 17 de julio de 2014, por la emisión de certificados de análisis de gases y certificado de revisión técnica, expedidos por una de las plantas de revisión técnica de buses de la Región Metropolitana, ubicada en San Bernardo. Se acompañaron imágenes en las que se podía apreciar que el procedimiento de revisión de un bus, no fue completo, no siendo sometido a las pruebas de ruido, gases, luces, ni ángulo de giro, sin embargo en el respectivo certificado de revisión técnica dichas revisiones aparecían aprobadas. En tanto que en el caso de otros buses, se observaba que estos permanecían en promedio un minuto en la línea de revisión para la prueba de emisiones, lo que está muy por debajo del promedio de tiempo que demora este tipo de revisiones, obteniendo todos los buses, certificados de emisiones contaminantes aprobados.

El 16 de diciembre de 2014, se presentó una segunda denuncia, esta vez en la Fiscalía de Ñuñoa, por la emisión de un certificado emitido por una Escuela de Conductores Profesionales, que acreditaba la realización de un curso de conductor profesional, con el cual se habría obtenido una licencia profesional clase A2, sin que el referido alumno hubiera asistido a clases, estudiado la normativa, ni hubiera conducido jamás un bus. Asimismo, en posesión del certificado falso, esta persona rindió el examen teórico en el gabinete psicotécnico de la I. Municipalidad de Independencia, y para su aprobación habría tenido la ayuda de una persona que le iba indicando las respuestas correctas, con lo cual habría obtenido la licencia clase A2. A la denuncia se acompañaron grabaciones en las que se constataban estos hechos.

Ambas denuncias se encuentran actualmente en investigación en las fiscalías correspondientes.

GESTIÓN INTERNA

10. GESTIÓN INTERNA 2014

10.1 RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS

En el año 2014 se materializó la renovación de la flota de vehículos del Programa Nacional de Fiscalización, lo que permitió dotar a los equipos de Santiago y regiones de recursos más eficientes para el desarrollo de sus funciones en terreno. En este sentido, destaca la incorporación de vehículos que responden efectivamente a las necesidades de las regiones, especialmente para facilitar el acceso a zonas aisladas o en condiciones meteorológicas adversas.

El objetivo es potenciar el rol fiscalizador, con mejores recursos que permitirán intensificar los operativos de control que diariamente se desarrollan en distintas regiones del país, para asegurar las condiciones técnicas y de seguridad del transporte de pasajeros y carga que circulan por las carreteras.

10.2 INSTITUTO DE FISCALIZACIÓN

La preocupación permanente del Programa de Fiscalización por la preparación de sus inspectores, permitió sumar al diseño e implementación del módulo de inducción que se realizó en 2013 para todo el personal que ingresa al programa, la implementación de una plataforma e-learning lo que permitió llegar con los cursos de capacitación a cada uno de los inspectores que lo necesite a lo largo de todo Chile. En efecto, durante el 2014 y en el marco del proyecto denominado “Instituto de Fiscalización”, se logró diseñar e implementar una plataforma e-learning la que permitió dictar 3 cursos de capacitación en línea de más de 300 inspectores a nivel nacional.

El primer curso denominado “Plantas de Revisión Técnica”, se realizó durante los meses de julio y agosto y contó con un total de 142 participantes. Dicho curso fue enfocado a todos los inspectores de regiones distintas a la Metropolitana. Luego en los meses de octubre y noviembre se realizó un segundo curso denominado “Ley de Tránsito”, el cual fue impartido a 404 inspectores y profesionales del programa a nivel nacional. Finalmente el curso de “Manejo de Facultades”, que contó con 398 participantes y el Curso de “Gestión del Tiempo” el que fue dirigido a 50 profesionales del programa con el objeto de potenciar sus habilidades blandas como técnicas en la materia.

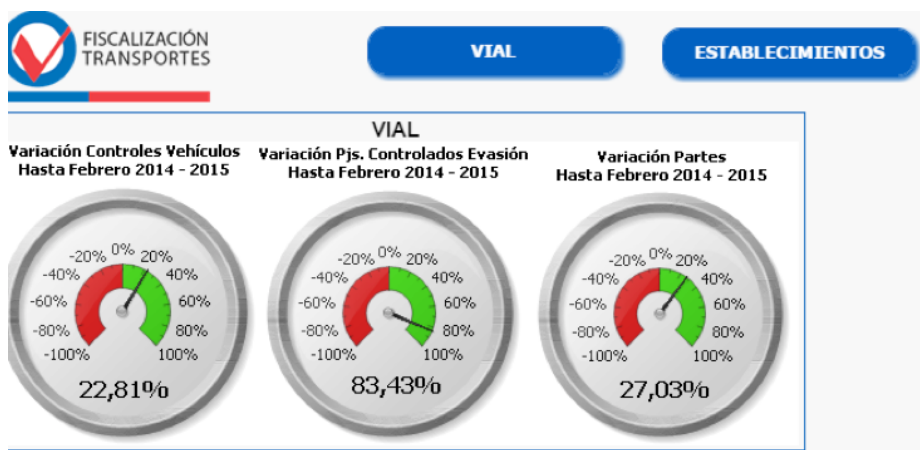
La iniciativa del Instituto de Fiscalización de Transportes busca convertirse en la instancia donde se gestione el conocimiento del propio Programa, puesto que las competencias técnicas de los inspectores no se encuentran disponibles en el mercado y además se trata de una pericia o habilidad que resulta más eficiente transmitir de manera directa e interna.

10.3 INTELIGENCIA DE NEGOCIO – CONTROL DE GESTIÓN

En el último trimestre del año 2014, se destinaron recursos para el desarrollo de una plataforma orientada a mejorar la visualización gráfica de la información contenida en el SIFTRA³, con respecto a los datos de Fiscalización realizados en la vía pública, para apoyar la gestión y la toma de decisiones en forma más rápida. El objetivo final es contar con reportes de gestión que sean accesibles para todos los usuarios internos del Programa y de tener disponible la información en línea, en una lectura rápida y comprensible. Es así como se culminó el período con una herramienta desarrollada en la plataforma Qlick View, la que permite contar con reportes de gestión en línea, indicadores asociados a planes de operación y sus respectivas alertas de comportamiento.

Esta herramienta es un importante apoyo en la toma de decisiones toda vez que permite obtener información en línea y de manera amigable sobre grandes bases de datos de fiscalización, a modo de ejemplo, en una consulta que demora menos de un minuto se puede obtener información de:

- Controles a vehículos
- Gráficas de comparación entre períodos
- Mapas de controles por zonas a nivel nacional
- Agendamientos de visitas a establecimientos
- Totales de controles de servicios subsidiados
- Mapas y totales de controles a pasajeros



El beneficio de este tipo de herramientas para el programa, radica en que permite agregar grandes volúmenes de información para mostrarlos en distintos tipos de reportes estándar por cada usuario y obtener así la información de manera simple, oportuna y gráficamente simple de descifrar para cualquier usuario.

³ Sistema de Información de Fiscalización de Transportes

PROYECTOS 2015

11. PROYECTOS 2015

Muchos son los desafíos que el Programa de Fiscalización enfrenta año a año y el período 2015, no será diferente. Como parte de su estrategia, el Programa tiene definidos una serie de proyectos y metas que buscan seguir entregando servicio de transporte de calidad.

Al igual que el 2015, los controles de la evasión en el Transantiago continuarán incrementándose como parte del Plan Especial de Mejoramiento del sistema anunciado por la Presidenta Bachelet. En este sentido, se pretenden efectuar 1 millón 700 mil fiscalizaciones de evasión, lo que representa un 26% más de las realizadas durante el 2014. Este incremento se podrá materializar gracias a la dotación de nuevos inspectores que tuvo en la Región Metropolitana y regiones el Programa de Fiscalización, y que contempló una importante inversión de recursos.

El aumento de la dotación de inspectores y profesionales de apoyo que tendrá Fiscalización también tiene como objetivo reforzar los controles al transporte subsidiado de pasajeros en regiones. Para el 2015 se contempla aumentar la cobertura y calidad de la fiscalización especialmente en aquellas zonas apartadas donde operan servicios que reciben el aporte del estado. Esta labor es relevante ya que de esta forma se monitorea que estos medios cumplan con los trayectos ofrecidos, con tarifas reguladas, y en vehículos que cuenten con las condiciones técnicas y de seguridad que estipula la ley. Otro de los desafíos es seguir contando con la tecnología necesaria que facilite y perfeccione la fiscalización del transporte de pasajeros a lo largo de todo el país. Para el segundo semestre del 2015 se espera implementar la Etapa 3 del proyecto de control de vías exclusivas y pistas sólo buses que busca mejorar los tiempos de desplazamiento del Transantiago y que ya rige en 11 arterias de la capital. En esta nueva etapa se incorporarán 10 nuevos ejes al monitoreo remoto avanzando así en la fiscalización eficientes de aquellos vehículos particulares que no respeten las pistas para el transporte público.

Los avances en materia tecnológica también se están implementando en regiones. Para el 2015 se espera diseñar e implementar el proyecto de cámaras fiscalizadoras en la ciudad de Antofagasta para controlar la prohibición de tránsito de vehículos de carga por Avenida Salvador Allende. Esta arteria es la principal vía de acceso a la capital regional y con ello se espera reducir los accidentes de tránsito que allí ocurren.

Un plan similar es el que se busca poner en marcha en la región de La Araucanía con la instalación de cámaras que controlen las vías exclusivas para el transporte público en el centro de Temuco. Con el objetivo de mejorar los tiempos de viaje de la locomoción colectiva, es que se afinan los detalles para la incorporación de dispositivos móviles que fiscalicen e infraccionen a los vehículos particulares que circulen por calle Manuel Rodríguez, entre Barros Arana y Vicuña Mackenna, y por donde actualmente se produce una alta congestión.

La incorporación de tecnología también se seguirá implementando en el trabajo en terreno que llevan a cabo los inspectores. Tal como se ha venido implementando hace 2 años, el 2015 se incorporará en las regiones nuevos dispositivos móviles PDA para procesar y cursar infracciones, sistema que ha permitido mejorar las fiscalizaciones en la vía pública. De esta forma, se espera sumar un total de 62 equipos en todas las regiones del país. En este sentido cabe destacar que Antofagasta, Maule y Magallanes

lograron la aprobación de recursos por parte del GORE para adquirir los equipos PDA y se encuentra en la etapa final de su compra, mientras que en Los Ríos recientemente se autorizaron los fondos.

- En el plano administrativo, el 2015 se adquirió el compromiso de ampliar a la certificación del Sistema de Gestión de Calidad del Programa, certificado bajo el estándar internacional ISO 9001:2008, a todos los procesos de fiscalización de la Región Metropolitana. Se trata de una validación al trabajo y programación que realizan los inspectores y personal de apoyo y que posteriormente se espera replicar a las demás regiones del país.
- Otro de los desafíos es iniciar la presentación para gestionar el Proyecto de Ley que crea el Servicio de Fiscalización de Transportes, el que le entregará autonomía económica al Programa y nuevas atribuciones a los inspectores. Asimismo, se espera seguir ampliando el Instituto de Fiscalización, esperando definirse la malla curricular de la instrucción de los inspectores, además de nivelar y certificar sus competencias a nivel nacional.
- Sumado a lo anterior, y con el fin de seguir ampliando la cobertura de fiscalización y llegar a más localidades, del país, para el 2015 se espera concretar la implementación de nuevas sedes regionales. Se trata de oficinas en las regiones de Valparaíso y Biobío, en San Felipe y Chillán respectivamente, mientras se somete a análisis la posible apertura de otras sedes.
- Contar con estadísticas de post fiscalización en las 15 regiones del país para conocer el resultado e impacto de la labor del Programa, y seguir impulsando el proyecto de descongestión de los Juzgados de Policía Local, con el envío de las citaciones, cobro y pago de las infracciones cursadas vía remota por el Fiscalización, completan los proyectos que se contemplan para el presente año, de modo de seguir perfeccionando el trabajo fiscalizador .
- Inteligencia de Negocios. La plataforma y desarrollo implementado en 2014, debe ser puesta en operación a nivel nacional el 2015, dado que se trata de una herramienta nueva que permite obtener reportería en línea de manera sencilla y accesible para todos los usuarios. Junto con ello, es un aporte para la toma de decisiones a nivel nacional y particularmente del nivel estratégico. Al desarrollo inicial realizado el pasado año se sumará una mejora importante en el módulo de establecimientos y junto con ello se debe realizar un fuerte trabajo de uso y masificación de la herramienta.
- Proyecto de descongestión de Juzgados. Durante 2015 se espera la ampliación a los Juzgados de Policía Local de Santiago, de las fases I y II del Sistema de descongestión de Juzgados ya implantado en Providencia y Huechuraba, durante 2014, con respecto al modelo de citación, cobro y pago de infracciones de vías exclusivas y pistas solo bus, cursadas por el Programa de Fiscalización.



FISCALIZACION
TRANSPORTES



Este libro ha sido elaborado por la Unidad de Control de Gestión del Programa de Fiscalización de Transportes.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Andrés Gómez-Lobo Echeñique

Subsecretario de Transportes

Cristian Bowen Garfias

Secretaria Ejecutiva de Fiscalización de Transportes

Paula Flores Jamasmie

Fotografías

Archivo fotográfico Programa de Fiscalización de Transportes.

Este libro se imprimió en Santiago, abril de 2015

Impresión

Imprenta Moris



**FISCALIZACIÓN
TRANSPORTES**

Subsecretaría de Transportes / Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones