

Presentador de la iniciativa/proyecto	
Nombre	Verónica C. Hernández Opazo/ Johana Espinoza
Empresa/Institución	Directorio de Transporte Público Metropolitano. Subsecretaría de Transporte MTT
Teléfono	02-24283949
correo electrónico	Veronica.hernandez@dtpm.gob.cl/Johana.espinoza@dtpm.gob.cl

Identificación de la Iniciativa/Proyecto	
Nombre del proyecto de ingeniería.	Plan Piloto de Conservación de Mantenimiento y Conservación de Puntos de Parada del Sistema de Transporte Público Metropolitano.
Empresa, institución o profesional(es) responsable(s) del trabajo realizado.	Directorio de Transporte Público. Gerencia de Infraestructura / Unidad de Conservación. Verónica Hernández Opazo / Johana Espinoza Soto
Empresa o institución para la cual se realizó el proyecto	9 comunas de la Región Metropolitana donde circula el Sistema de Transporte.

Caracterización Iniciativa/Proyecto	
Tipo	<input checked="" type="checkbox"/> movilidad urbana <input checked="" type="checkbox"/> logística <input checked="" type="checkbox"/> seguridad <input type="checkbox"/> diseño vial <input type="checkbox"/> información <input type="checkbox"/> tecnología <input checked="" type="checkbox"/> institucionalidad <input checked="" type="checkbox"/> otro :Equidad urbana.
Descripción general del proyecto	<p>El proyecto se plantea como una iniciativa Piloto para lograr la mantención y conservación de la infraestructura asociada al punto de parada (refugios, andenes, señales), en un determinado periodo.</p> <p>Esta iniciativa es una alianza estratégica entre los principales actores interesados en conservar este tipo de infraestructura, ya sea por el interés de dar valor urbano al entorno y/o entregar una mejora en el estándar de servicio a los usuarios. Estos actores son los “gobiernos locales” (municipios) y la DTPM, quienes se comprometen a financiar, implementar y supervisar dicha conservación.</p>

Objetivo / problema a resolver	<p>PROBLEMA A RESOLVER:</p> <p>Los Puntos de Parada del Sistema de Transporte Público, son uno de los dispositivos de la infraestructura operativa del Sistema con mayor demanda y necesarios de mantener con un estándar adecuado, dada su naturaleza de Bien Nacional de Uso Público (BNUP),</p> <p>En la actualidad, una importante cantidad de puntos de parada se encuentran en mal estado de conservación, ya sea por acciones de vandalismo o por el robo y/o sustracción de piezas o elementos.</p> <p>Los “<i>paraderos</i>” mantienen el carácter de Bien Nacional de Uso Público, y éstos de acuerdo a la normativa vigente, deben ser administrados por los municipios (Ley N°s 18.095, artículo 5, letra c).</p> <p>Los municipios como administradores de estos bienes carecen del recurso financiero para realizar la mantención de éstos. Dentro de la capacidad de inversión de cada municipio dichos puntos no son prioritarios a la hora de realizar la distribución de sus recursos financieros.</p> <p>Por otro lado, para el MTT y la DTPM, estos puntos son de una importancia mayor, dado que son el “<i>primer punto</i>” de encuentro del usuario con el Sistema, por lo tanto, deberá propiciar un estándar de servicio adecuado para esto.</p> <p>Hoy en día, el MTT dispone recursos para realizar la iniciativa de conservación y/o mantenimiento de acuerdo a las facultades que otorga la Ley 20.378 y su Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público, sin embargo no posee la capacidad de ejecución y fiscalización del buen desarrollo de esta iniciativa de mantenimiento y/o conservación desplegadas en las 34 comunas donde opera el sistema, pues se vuelve inviable lograr la fiscalización permanente de los más de 11.000 puntos de parada pertenecientes al Sistema.</p> <p>Entendiendo esta limitante, la herramienta de un convenio mandato se presenta como una gran ventaja de esta forma de trabajo, ya que es una alianza estratégica que permite unificar en un contrato los recursos económicos que posee MTT y los recursos de fiscalización en el territorio que presenta cada municipio, logrando así una iniciativa integrada y con los recursos necesarios para su ejecución.</p> <p>Es en este contexto donde se hace necesario convocar a los diversos actores relevantes a conformar alianza para lograr el objetivo planteado.</p> <p>OBJETIVOS:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Establecer alianzas estratégicas de colaboración y cofinanciamiento entre organismos públicos (municipios DTPM) para implementar una conservación rutinaria de la infraestructura en puntos de parada.b) Entregar una mejora en el estándar de servicios a los usuarios del Sistema de Transporte Público.
--------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> c) Otorgar una mejora y valor público al entorno del punto de parada. d) Preservar la inversión pública inicial a través del tiempo. e) Concluir aprendizajes y mejoras para replicar el Plan en la totalidad de las comunas y de forma permanente en el tiempo.
Forma en que resuelve el problema	A través de la utilización de la herramienta administrativa identificada en la Ley N° 18.091, artículo 16, la cual permite celebrar convenios de colaboración y mandatos entre organismos públicos cuando uno de éstos carezca de capacidad ejecutora o técnica conformando alianzas estratégicas de financiamiento, ejecución y fiscalización de las labores de conservación de los puntos de parada del Sistema, se pretende dar solución a la problemática actual a través del financiamiento compartido, implementación y celebración de contratos de conservación rutinaria y permanente de la infraestructura asociada a los puntos de parada del Sistema.
Dimensiones abordadas	<ul style="list-style-type: none"> (x) dimensión física / ingeniería (x) dimensión económica / financiera (x) dimensión social / participativa Desarrollar:

Etapa de estudio o implementación	
Etapa en que se encuentra	<ul style="list-style-type: none"> () idea () perfil () prefactibilidad () factibilidad/diseño (x) construcción (x) operación
Fecha de inicio	Primer semestre 2016
Hito de inicio	Acto Administrativo que sanciona la alianza estratégica de colaboración y financiamiento de las partes, a través de la herramienta "Convenio Mandato" de la Ley N° 18.091, artículo 16.
Fecha de término	Segundo semestre 2019
Hito de término	Término de los contratos suscritos entre el municipio y un tercero, lo cual generará conclusiones, aprendizajes y mejoras para la replicabilidad del Plan.

Por qué estima que este proyecto debe ser presentado en el Congreso	
Principales resultados y aportes a la práctica de la profesión	<ul style="list-style-type: none"> a) Mantenimiento y conservación permanente de aproximadamente 2.900 puntos de parada pertenecientes al Sistema de Transporte Público Metropolitano. b) Recoger experiencia en alianzas entre organismos públicos para un objetivo común.

Elementos de innovación	<p>a) Enfoque intersectorial para la conservación del bien público asociado al transporte.</p> <p>b) Mitigación de posibles externalidades ocasionadas por la ocupación del espacio público por infraestructura de transporte.</p>
Discusión metodológica	<p>Cómo lograr que la infraestructura de apoyo al transporte público no se considere como elementos distribuidos en el territorio que generen externalidades negativas al entorno.</p> <p>Indagar a través de la experiencia cómo establecer intersectorialmente alianzas que propicien la conservación de la infraestructura del transporte público, visto como un bien público necesario en el territorio.</p>
Otros comentarios	<p>Este Plan Piloto que establece alianzas colaborativas entre organismos públicos para el mantenimiento y conservación de infraestructura asociada al transporte público, mantiene el interés en la búsqueda de la mejor solución para este fin, utilizando herramientas administrativas y normativa vigente para el correcto desarrollo de la iniciativa.</p>

Antecedentes adicionales adjuntos
<p>La metodología de elección de las comunas participantes en este piloto, corresponde a la evaluación de diversos factores entre los cuales se destacan, por ejemplo:</p> <p>Cantidad de puntos de parada de cada comuna</p> <p>Se buscó una muestra representativa de la cantidad de puntos de parada de cada comuna, esto para poder evaluar las ventajas y desventajas de abarcar mayor o menor cantidad de puntos de parada dentro de un territorio acotado, es así como participan dentro de este plan comunas como Maipú, con 897 puntos e Independencia con 156.</p> <p>Ingreso municipal</p> <p>Si bien este plan busca apoyar a los municipios para llevar a cabo una iniciativa conjunta que entregue beneficios a ambas entidades, se priorizó aquellos que tuviesen menos ingreso y por tanto menores recursos para llevar a cabo esta iniciativa, determinando que su aporte fuese un 5% del costo del Plan. Sin embargo, se incorporan municipios como Recoleta, que tienen un ingreso municipal mayor y por tanto su porcentaje de aporte financiero al plan es mayor, también con el fin de abarcar un muestreo de las diferentes situaciones con las que podemos encontrarnos al momento de implementar el Plan en el resto de las comunas de Santiago.</p> <p>Índice de Prioridad Social</p> <p>La prioridad social fue otro de los factores que se tomaron en cuenta para la determinación de las comunas que se invitaron a participar en este programa, siendo consideradas aquellas con mayor prioridad social para luego considerar algunas de aquellas que si bien, no eran correlativamente las siguientes en la lista, calificaban al considerar los otros factores mencionados.</p>

Ubicación en el Territorio

Como un modo de revisar la mayor cantidad de posibilidades que se puedan presentar a la hora de implementar este plan a modo general, se buscó que las comunas que participaran estuvieran, dentro de lo posible, lo más distribuidas en el territorio abordado, homogenizando así la intervención y contemplando las dificultades que se pudiesen presentar en las distintas realidades territoriales.

Compromiso y Celeridad de Trabajo

Al ser este plan una alianza estratégica entre los actores que intervienen directamente en la mantención de la infraestructura del sistema de transporte público, es necesario que la contraparte, en este caso los municipios, tengan los medios suficientes para poder implementar este plan y así lo dispongan desde un inicio en las conversaciones que se sostienen antes de suscribir el convenio de colaboración, ya que esto es fundamental para poder avanzar en los plazos planificados.

Comunas que participan en el Plan Piloto:

- 1) *Maipú.*
- 2) *Cerrillos.*
- 3) *Lo Prado.*
- 4) *Quinta Normal.*
- 5) *Independencia.*
- 6) *Recoleta.*
- 7) *Peñalolén.*
- 8) *Pedro Aguirre Cerda.*
- 9) *El Bosque.*

Elementos y/o dispositivos a mantener:

- 1) Andén Tipo Transantiago y su área de influencia definida bajo el marco del Plan.
- 2) Refugio Peatonal Tipo Transantiago.
- 3) Señal de información al Usuario en puntos de parada.
- 4) Sistema de Iluminación en el Punto de Parada.
- 5) Demarcación del cajón de parada del bus en calzada (Frente al punto de parada).

Etapas de la iniciativa:

I. PUESTA A PUNTO:

Unidad Ejecutora	:	DTPM
Monto	:	MM\$ 1.000.000
Inicio	:	septiembre 2016
Observaciones	:	Contempla las labores necesarias para devolver al estándar original de la infraestructura "Tipo Transantiago" desplegada en los puntos de parada de las 9 comunas que conforman el Plan Piloto.

II. LABORES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIÓDICO:

Unidad Ejecutora : Municipios, mandatados por la Subsecretaría de Transporte, a través de la formalización de Convenio Mandato.
Monto Total Inversión MTT : MM\$ 9.197.150.
Duración de Convenios : 2 años.
Periodo de ejecución : 2017 – 2018 – 2019
Monto Inversión Municipios : MM\$ 530.100.
Inicio de ejecución : septiembre 2017.
Observaciones : Contempla las labores necesarias para mantener el estándar de servicio a los usuarios, tales como; labores de limpieza, retiro de desechos, basura, etc. y labores de prevención y mantenimiento de la infraestructura, bajo un el marco de un Plan de Conservación rutinaria y periódica.

III. CONSERVACIÓN REACTIVA:

Unidad Ejecutora : DTPM
Monto Inversión MTT : Según presupuesto vigente DTPM
Asignación presupuestaria : BIP N°30123701-0
Inicio : Enero 2017
Observaciones : Contempla las labores necesarias para la reposición de piezas, elementos o estructuras de los puntos de parada que hayan sido dañadas o extraídas producto del vandalismo, situaciones accidentales o deterioro producto del desgaste propio de los materiales.

IMPACTO

COMUNA	CANTIDAD DE PUNTOS DE PARADA
CERRILLOS	248
INDEPENDENCIA	156
LO PRADO	195
MAIPÚ	897
PEÑALOLÉN	389
QUINTA NORMAL	275
RECOLETA	338
PEDRO AGUIRRE CERDA	199
EL BOSQUE	256
TOTAL	2.953