

1. CUENTA PÚBLICA SECTOR TRANSPORTES

A través de esta Cuenta Pública la Subsecretaría de Transportes da a conocer los resultados más importantes de su gestión durante el año 2008, en el contexto de sus productos estratégicos y los compromisos establecidos en los diversos instrumentos de gestión gubernamental.

La Subsecretaría de Transportes dedicó esfuerzos en la generación de los planes de transporte urbano; materias normativas e institucionales; estudios sectoriales de transporte; fiscalización; temas medioambientales; seguridad y gestión de tránsito; subsidios y temas internacionales.

A continuación, se detallan los principales logros durante el 2008:

PLANES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Región Metropolitana

Después de dos años de la puesta en marcha del nuevo sistema de transporte público en Santiago, se implementaron medidas tendientes a seguir mejorando el transporte público en la ciudad.

Una de las medidas tomadas se refiere a la cobertura de los servicios, lo que se manifestó en el aumento de un 50% del número de recorridos, alcanzando la cifra de 326 servicios. Asimismo, se produjo un aumento de los kilómetros recorridos de servicios, llegándose a los 10.332 kilómetros; y se alcanzó un total de 60 kilómetros de corredores exclusivos para buses, casi cuatro veces más que en febrero de 2007. Con todo esto los tiempos de espera se redujeron a la mitad y los de viaje en 24%, con respecto al año anterior.

La cobertura y mejora de los servicios de transporte, deben ir acompañadas también del mejoramiento en infraestructura, y así fue como en 2008 el número de paradas alcanzó a 10.114; quedaron habilitadas un total de 141 Zonas Pagas a diciembre de 2008; el total de terminales operativos llegó a 70, y se aumentó de 5.938 a 6.265 buses en diciembre de 2008. Además, el porcentaje de buses con sistema de GPS respecto de la flota disponible llegó a un ciento por ciento.

Se redujo la evasión global desde el 20% observado en 2007 a un 15% durante 2008. Este avance se produce tanto por las mejoras en la gestión de las flotas de buses, como por la fiscalización con un sistema de equipos portátiles al interior de los buses.

Otra medida consistió en la aplicación de descuentos a los operadores por incumplimientos contractuales asociados a fallas de frecuencia y regularidad, por un total de 121.500 UF. Además, se caducó el contrato de concesión del operador de la Zona G debido a su deficiente desempeño operacional, todo esto cautelando la continuidad en la prestación de los servicios mediante la suscripción de un contrato de concesión con una nueva empresa privada en

esa zona, estableciendo condiciones que permitan un mejoramiento de los servicios de transporte público.

La participación de la comunidad tuvo un rol fundamental en el desarrollo del buen funcionamiento del sistema, fue así como la información a usuarios en terreno se entregó por medio de 237 monitores desempeñándose diariamente en paradas de gran afluencia de público y en los municipios de 34 comunas de la ciudad, y por otro lado se logró la integración del sistema de reclamos, entre Transantiago Informa y la Oficina de Informaciones, Reclamos y Sugerencias (OIRS) de la Subsecretaría.

Finalmente cabe consignar que en el año 2007, se movilizó un promedio de 146 millones de pasajeros mensuales, 63% en buses y 37% en Metro. En 2008, el promedio mensual llegó a 159 millones de pasajeros, 65% en buses y 35% en Metro.

Planes de Transporte Público en Regiones

Se avanzó en el desarrollo del futuro plan de ordenamiento del Gran Concepción, sobre la base del un diagnóstico, así se elaboró un primer diseño de bases de licitación de vías para servicios urbanos atendidos con buses, que incluye una propuesta de trazados, recorridos, frecuencias y tamaños de flotas. Además, se consideró la inclusión de un sistema georeferenciado, que permitirá el control de operación de la flota en servicio.

En el caso del Gran Valparaíso, durante el año 2008 se elaboraron bases de licitación para la aplicación de medidas de ordenamiento del transporte público, específicamente para la zona de Placilla – Curauma, que no había sido cubierta por el sistema regulado que entró a regir en el año 2007

Además, se ha trabajado en el diseño de medidas de ordenamiento en ciudades de tamaño intermedio, a través de licitación de vías o uso de otras facultades. Los proyectos más avanzados, con diagnósticos e informes preliminares elaborados, corresponden a las ciudades de Antofagasta, Copiapó, San Felipe-Los Andes, Rancagua y Temuco-Padre Las Casas.

ASPECTOS NORMATIVOS E INSTITUCIONALES

En materia normativa, se impulsaron durante el periodo una serie de cambios legales y reglamentarios que apuntaron a mejorar las condiciones en que se prestan los servicios de transporte público en el país y la forma en que se desarrollan otras actividades asociadas a los distintos rubros del transporte.

a. Proyecto de ley que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Durante el año 2008 se envió al Congreso Nacional un proyecto que pretende promover y mejorar el transporte público remunerado de pasajeros a nivel nacional, generando el ordenamiento del transporte considerando la realidad de cada localidad. Por una parte, se crea un

mecanismo de subsidio permanente, de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en el transporte público remunerado de pasajeros. Además, el proyecto de ley crea dos fondos transitorios: El primero de ellos, para el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, y un segundo, denominado Fondo de Inversiones Regionales para el Transporte y Conectividad, que tiene por finalidad mejorar el transporte público en regiones, financiando inversiones en mejoramientos de la gestión, la infraestructura y la regulación de los sistemas de transporte público de las diversas ciudades del país.

b. Proyecto de Ley que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte, que tiene por finalidad contar con una entidad que permita actuar con eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte urbano, mediante la coordinación de los esfuerzos de distintas autoridades sectoriales y territoriales involucradas.

c. Ley N° 20.265, publicada en el Diario Oficial el 23 de mayo de 2008, que eliminó el componente fijo del impuesto a los combustibles que se aplicaba al gas natural comprimido (GNC) y al gas licuado de petróleo (GLP). La norma iguala el tratamiento tributario del gas al resto de los combustibles, de manera que sólo se verá afecto al pago del impuesto variable. La iniciativa legal además establece la devolución de la parte fija del impuesto pagado por los propietarios de los vehículos que usan estos combustibles por el periodo comprendido entre los meses de mayo a diciembre de 2008, en los casos y formas previstos por la ley.

d. Ley N° 20.278, publicada en el Diario Oficial el 24 de junio de 2008, que estableció un reembolso del pago del permiso de circulación a los propietarios de buses de transporte urbano y rural (excepto buses de Transantiago), taxis en cualquiera de sus modalidades de servicio y vehículos de transporte escolar, para atenuar el efecto sobre los costos del aumento del precio internacional de los combustibles. El monto del reembolso fue de 5 UTM para propietarios de buses, 4 UTM para propietarios de taxis y 2 UTM para los propietarios de vehículos de transporte escolar. El pago fue realizado en 2 cuotas, la primera durante el mes de septiembre de 2008 y la segunda en enero de 2009. Esta medida benefició a más de 140 mil transportistas a lo largo del país. Asimismo, los propietarios de camiones vieron incrementado el porcentaje de recuperación del Impuesto Específico al Diesel de 25% a 80%. También, los propietarios de buses interurbanos vieron incrementado el porcentaje de recuperación de peajes de 20% a 45%.

e. Elaboración del Índice de Costos del Transporte (ICT) que, con carácter referencial, muestra la variación mensual del costo del transporte de carga por carretera a nivel nacional, sobre la base de la estructura de costos de una empresa modelo representativa del sector. El primer indicador mensual fue publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en febrero de 2009.

f. Proyecto de ley para el uso, fomento e integración de la bicicleta presentado al Congreso (Boletín N° 6082-15), en cuya elaboración participaron agrupaciones civiles que promueven el uso de este modo de transporte, se

efectuó un análisis de su contenido y se elaboró un documento sustitutivo de acuerdo a los criterios técnicos que se consideraron relevantes, el que fue presentado a los parlamentarios patrocinadores del proyecto de ley y remitido a consideración de la Secretaría General de la Presidencia.

g. Reglamento que crea el Administrador Provisional de Transporte y establece requisitos y condiciones para integrar el registro público de este tipo de administradores. El Administrador Provisional tendrá las facultades necesarias para asegurar la continuidad de los servicios de transportes, en casos de caducidad por incumplimiento de contratos de concesión.

h. Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, establecida mediante el Decreto Supremo N° 369 de 1996, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que tiene por objetivo servir de instancia de diálogo formal entre representantes de los sectores público y privado para la simplificación y facilitación de los procesos que intervienen en la cadena del transporte marítimo.

i. Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias, instituida por medio del Decreto Supremo N° 70 de 2008 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que tiene por objetivo principal proponer una política portuaria que propenda a una eficiente ordenación y prestación de los diversos elementos que componen dichas actividades, abarcando al sector portuario público y privado.

k. Redefinición orgánica de la Subsecretaría de Transportes, en la cual se destaca, entre otros cambios, la formalización del funcionamiento de los departamentos de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, Transporte Terrestre y Transporte Ferroviario, como parte de la División de Normas y Operaciones.

FISCALIZACIÓN

A través de su Programa de Fiscalización a la Subsecretaría de Transportes le corresponde velar por el cumplimiento de las normativas que rigen el transporte público y privado de pasajeros, incluyendo entre sus tareas principales la fiscalización de la calidad y seguridad de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público, el transporte escolar, el transporte de carga, las emisiones de todo tipo de vehículos, las plantas de revisión técnica, los gabinetes psicotécnicos de los municipios, las escuelas de conductores y los talleres diesel a lo largo de todo el país; a ello debe agregarse la fiscalización realizada en la Región Metropolitana a los centros BIP! y la fiscalización de frecuencia y evasión en el pago de tarifas, para el Sistema de Transporte Urbano de Santiago, Transantiago.

Durante el 2008, el Programa Nacional de Fiscalización, realizó un total de 380.531 fiscalizaciones a vehículos en vía pública y establecimientos, cifra que

se desglosa en 291.250 controles en la Región Metropolitana y 89.281 controles en las restantes regiones del país.

El año 2008 se continuó con la labor fiscalizadora al sistema de transporte urbano de Santiago, Transantiago, que durante el año experimentó una serie de modificaciones para mejorar el servicio. Medidas que fue necesario fiscalizar para asegurar su correcto cumplimiento. Además, a partir del 27 de agosto, comenzó la fiscalización a los usuarios del Transantiago respecto al pago de la tarifa, tarea que permitió bajar de un 20 a un 15 por ciento la evasión en los buses Transantiago.

Por otro lado, se inició la operación del Centro Estratégico de Fiscalización, CEF, dependiente del Programa de Fiscalización, dotado de tecnología de última generación, lo que permitió durante el 2008 apoyar la atención y resolución de los reclamos y denuncias de los usuarios; complementar la fiscalización en terreno de las vías exclusivas destinadas al transporte público de pasajeros, por medio del uso de cámaras ubicadas en las principales vías de la ciudad, disminuyendo el número de vehículos no autorizados que utilizan estas vías, y en general, ampliar y optimizar la labor fiscalizadora en la Región Metropolitana.

CERTIFICACIÓN Y HOMOLOGACIÓN VEHICULAR (3CV)

Las funciones de homologación y certificación de vehículos son efectuadas por la Subsecretaría a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV). En dicho Centro se realizan también labores de control vinculadas con el ámbito de la fiscalización.

Cabe señalar que fue adjudicada en el año 2008 la licitación pública para la adquisición de equipos de última generación para el 3CV, como son: Equipos Analizadores de Gases; Sistema de Dilución; Túnel de Doble Dilución con Muestreo de Material Particulado; Sistema Integrado de Control y Registro de Información (Host Computer).

De acuerdo a lo programado, a comienzos de 2008 se llevaron a cabo las pruebas de laboratorio de tecnologías de filtros, cuyos resultados se encuentran contenidos en informe del 3CV "Programa filtro para camiones" de abril de 2008.

Por otra parte, a contar de septiembre de 2008 entró en vigencia la norma de emisión de óxidos de nitrógeno aplicable a los vehículos con convertidor catalítico en las revisiones que se efectúen en plantas de revisión técnica de la Región Metropolitana. Con esto, dichas plantas junto con medir los índices de hidrocarburos (HC) y monóxido de carbono (CO), miden un tercer tipo de contaminante, los óxidos de nitrógeno (NOx), el más peligroso para la salud humana debido a que es precursor de material particulado secundario.

PROGRAMA PAÍS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

A partir de los convenios de cooperación suscritos entre el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y la Subsecretaría de Transportes, en el ámbito de este Programa se han venido desarrollando estudios que han permitido la generación de distintas líneas de trabajo, las cuales conjugan los criterios de eficiencia energética con la resolución de problemáticas de transporte. En este ámbito se pueden destacar los siguientes estudios ejecutados durante el año 2008:

- Localización Eficiente de Estacionamientos de Bicicletas en la ciudad de Santiago: se definió un conjunto de criterios de localización que permiten establecer dónde instalar estacionamientos para bicicletas y, junto con ello, se desarrolló un trabajo en terreno que concluyó con la localización de aproximadamente 200 puntos de estacionamientos en el espacio público de la ciudad de Santiago.
- Análisis de Esquemas de Negocios para Estacionamientos de Bicicletas: Este estudio es complementario al anterior, y permitió analizar y proponer esquemas de negocios para la administración eficiente de estacionamientos de bicicletas
- Difusión del sello de certificación de eficiencia energética para vehículos motorizados: Como resultado de este estudio se elaboró un programa de certificación de eficiencia energética aplicable a vehículos nuevos que ingresan al país para su comercialización, cuya finalidad es informar al usuario sobre la eficiencia energética de cada modelo a través de un sello o etiquetado, para incluir este factor en la decisión de compra.

SEGURIDAD DE TRÁNSITO

Las actividades de la Subsecretaría en materia de seguridad de tránsito, se ejecutan principalmente a través de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET).

Durante el año 2008 se avanzó en la conformación de las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito en las regiones de Arica Parinacota, Antofagasta, Atacama, La Araucanía y Los Lagos, cuya finalidad es instalar las capacidades institucionales en diferentes actores territoriales, para contribuir en la prevención y reducción de siniestros en regiones que permita a las diferentes instancias públicas y privadas a nivel regional coordinar sus esfuerzos en pos de bajar las cifras de siniestralidad de sus territorios, para disminuir los costos sociales y humanos.

La difusión de información y apoyo es otra de las prioridades de la CONASET, y es así como se realizaron asesorías técnicas a diferentes municipios a lo largo del país, lo que permitió mejorar y solucionar diferentes puntos negros en las respectivas comunas. Se trata de asesorías solicitadas por las comunas y asesorías técnicas concursables. En el trabajo educativo y de difusión, se llevaron a cabo diferentes campañas comunicacionales a lo largo del año, las cuales se refuerzan en períodos de mayor accidentabilidad. Se desarrolló una

campaña radial de alcance nacional a través de Radio Bío Bío, y de televisión cerrada en el canal SUB TV de Metro S.A. Para complementar lo anterior, se distribuyen materiales de apoyo como volantes y afiches alusivos a las diversas campañas.

En la línea de reforzar la entrega de información que ayude a la promoción de comportamientos seguros en el tránsito, se distribuyeron mil ejemplares del Manual “Conduciendo en La Montaña”, herramienta útil para quienes realicen este tipo de experiencia. La entrega de este documento se realizó de manera gratuita en encuentros, charlas, y actividades donde participaron profesionales de CONASET. Además, se realizaron despachos a regiones, a entidades ligadas a la minería y a tenencias de pasos fronterizos, y también se distribuyó en Argentina a través de la Universidad de Morón con motivo de una actividad efectuada en dicho institución.

Se ejecutó el estudio denominado “Índice de Seguridad de Tránsito INSETRA” en las ciudades de Copiapó, Valdivia y en la Región Metropolitana. La selección de estos puntos obedeció a la mayor accidentabilidad que se registró en estas ciudades, además de su importancia en términos de número de habitantes y parque vehicular. Sus resultados permitieron diagnosticar los riesgos específicos en cada área o zona estudiada.

Por otro lado, entre las normativas destacadas en este periodo, se incluye la entrada en vigencia de la modificación al Decreto Supremo N° 234, que estableció nuevas condiciones para mejorar la implementación de seguridad, tanto del conductor de la motocicleta como de su acompañante.

En el ámbito internacional, CONASET participó en diversas asesorías a países de la región, entre ellos, los Seminarios organizados por CEPAL sobre Buenas Prácticas en materia de seguridad de tránsito y la cooperación con Perú en cuanto medidas calmantes de bajo costo, entre otras acciones.

GESTIÓN DE TRÁNSITO

Las acciones en este ámbito se llevan adelante principalmente a través de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT). Cuyo objetivo es optimizar la utilización de la red vial básica de las ciudades, priorizando aquellas que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación. Para dicho efecto, la UOCT gestiona las redes de semáforos, mediante la operación de un Sistema de Control de Área de Tráfico (SCAT), emplea otras tecnologías de transporte inteligente y aplica medidas de gestión para mantener controlados los problemas de congestión y optimizar las condiciones de circulación de los vehículos y los tiempos de viaje de los usuarios del sistema de transporte urbano.

Sistemas Centrales de Control de Tráfico (SCAT). Sistema automatizado de control de tráfico, cámaras de televisión y semáforos que son regulados por un controlador digital que determinará sus tiempos y operación. Durante el 2008 se encontraban en operación las siguientes ciudades:

- SCAT Santiago, con 2.433 semáforos, 97 cámaras de TV, 10 letreros de mensaje variable y 50 estaciones de conteo.
- SCAT Gran Valparaíso, con 210 semáforos, 27 cámaras de TV y 13 estaciones de conteo.
- SCAT Gran Concepción, con 200 semáforos, 12 cámaras de TV y 12 estaciones de conteo.
- SCAT Antofagasta, con 50 semáforos, 7 cámaras de TV y 6 estaciones de conteo.

Estos sistemas son operados centralizadamente desde los respectivos centros de control de la UOCT.

En cuanto a las principales tareas efectuadas en el año 2008, pueden destacarse las siguientes:

- Incorporación de las Unidades Operativas de Control de Tránsito de las regiones de Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción al Programa Nacional UOCT.
- Inicio del desarrollo de los proyectos para la materialización de los nuevos Centros de Control en las ciudades de La Serena – Coquimbo, Temuco y Rancagua.
- Se licitó y contrató el estudio "Análisis de Incorporación de nuevas Tecnologías de Transporte Inteligente al Sistema de Control de Tránsito de Santiago", en el marco del cual se están analizando diversas tecnologías ITS como facilidades y prioridad especial para el transporte público, implementación de compuertas en zonas de alta saturación, utilización de video para gatillar planes especiales, etc.
- Operación de los sistemas de control de tránsito de las regiones Metropolitana, Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción, y operación y ampliación de los sistemas complementarios de apoyo a la gestión.

- En Santiago se integraron 19 nuevas cámaras al centro de control, totalizando 97; se implementó tecnología de control dinámico en 37 intersecciones semaforizadas; y se renovó con tecnología leds un número importante de intersecciones semaforizadas, lo que permitirá generar grandes ahorros en el consumo energético.
- Se realizaron 42.318 intervenciones al sistema de control de tránsito de Santiago. Estas intervenciones son modificaciones a las programaciones de semáforos, que pueden ser permanentes. Es decir, se realizaron programaciones definitivas, o eventuales, para mitigar los efectos de incidentes puntuales o desvíos de tránsito.

Cabe destacar el número de visitas al sitio web de la UOCT (www.uoct.cl) portal que informa en línea las condiciones de tráfico imperantes en las principales vías de la ciudad de Santiago. Esta página ha tenido un incremento sostenido de visitas, cumpliéndose satisfactoriamente las metas impuestas, alcanzándose en el año 2008 prácticamente a 3 millones doscientas mil visitas.

SUBSIDIOS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

El Programa Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas tiene como su principal objetivo lograr que las comunidades que habitan en lugares aislados del territorio nacional -en condición de pobreza-, puedan acceder mediante el otorgamiento de subsidios a servicios de transporte público, a una mejor integración territorial, económica y social, con centros de mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios.

Lo anterior, debido a que su ubicación geográfica, su escasa población o sus características socioeconómicas, no permiten generar una demanda que produzca rentabilidad a los posibles operadores de medios de transporte (subsidio a la oferta), así como también la necesidad de apoyar a aquellos habitantes de localidades que, a pesar de contar con un servicio de transporte operando, no tienen acceso a dicho servicio debido a su bajo nivel de ingresos (subsidio a la demanda), asegurando de esta forma un nivel mínimo de accesibilidad y equidad territorial.

En este contexto, se realiza un continuo y permanente proceso de evaluación de nuevas necesidades de subsidios a ser cubiertas, así como de la continuidad de los servicios de transporte que están siendo apoyados por el Programa, reevaluando su pertinencia de acuerdo a los cambios que se producen en las condiciones de cada sector o zona y la disponibilidad presupuestaria. El Programa comprende la implementación de servicios de transporte terrestre, lacustre, fluvial, marítimo, aéreo y ferroviario para beneficio de los habitantes de zonas aisladas del país, que han sido evaluadas con aislamiento crítico, alto y regular y que han presentado postulaciones a través de sus autoridades provinciales y/o comunales.

Durante el año 2008, el fondo del programa de subsidios al transporte regional tuvo un presupuesto que alcanzó a los M\$ 6.530.271, ejecutándose en un

100%. Este monto representa un aumento en términos reales de 54%, en relación al gasto ejecutado por este mismo concepto en el presupuesto del año 2007, de acuerdo a las cifras indicadas en el cuadro siguiente. Dichos fondos se destinaron a todas las regiones del país, exceptuando la Región Metropolitana, con el objeto de licitar subsidios para la operación de servicios nuevos y para incentivar el mejoramiento de las condiciones de operación de servicios de arrastre, llegando a un total de 207 servicios subsidiados durante 2008. La población beneficiada por este programa en el año 2008 se estima en 155.000 habitantes de zonas aisladas del país.

Con respecto al mejoramiento de las condiciones de servicios de arrastre, puede indicarse que fue posible aumentar la calidad de éstos en aspectos como: aumento de la frecuencia de viajes, mejoramiento de los vehículos en cuanto a antigüedad y capacidad, reducción de tiempos de viaje, entre otros.

TRANSFERENCIAS DE FONDOS A LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (E.F.E.)

El presupuesto de la Subsecretaría contempla anualmente fondos para ser transferidos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, los que se destinan a diversos propósitos: cubrir la deuda pública avalada por el fisco, pago de indemnizaciones a personal egresado de la empresa y aportes de capital para proyectos de inversión específicos. El monto total de transferencias en el año 2008 alcanzó a \$73.706,6 millones. En cuanto a los aportes para proyectos, del total señalado en el período se transfirieron \$17.978 millones para la empresa Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A., filial de EFE, destinados al financiamiento de las obras de infraestructura, equipamiento urbano y sistema de gestión de transporte necesario para la implementación del proyecto "Sistema integrado de Transportes del Gran Concepción (BIOVÍAS)". Además, se hicieron aportes a EFE ascendentes a \$2.621,3 millones para cubrir los impuestos devengados por el proyecto "Rehabilitación de Señalización, Electrificación y Comunicaciones (SEC)" que lleva adelante la empresa.

TRANSPORTE INTERNACIONAL:

Se tuvo una activa participación en diversas instancias internacionales dedicadas al análisis de la homologación de normas técnicas, tales como la reunión del Sub Grupo Cinco de Transportes de Mercosur que se llevó a efecto en Brasil y la reunión de la Comisión del artículo 16 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que convoca a las autoridades de transportes de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, realizada en la ciudad de Montevideo y que fue presidida por segundo año consecutivo por la delegación chilena, en reconocimiento a la labor realizada en esta materia. Cabe señalar que nuestro país presentó una propuesta en la misma reunión, relativa a obtener el reconocimiento de la firma electrónica en los permisos de transporte internacionales, que se espera sea aprobada próximamente.

Se encuentra en etapa de revisión final el texto que contendrá el Reglamento del Registro de Operadores de Transporte Multimodal, esperando que se encuentre dictado y vigente el primer semestre del año 2009. Asimismo, se concluyó el proceso de preparación del mensaje que se adjunta al Protocolo de Sanciones y Multas del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), estando a la fecha en condiciones de ser enviado al Congreso Nacional para su ratificación.

También se destaca el acuerdo bilateral suscrito con Argentina, sobre reconocimiento de normas de origen en una serie de materias de relevancia para el transporte de carga, que se traducirá en una facilitación de la prestación de este servicio de tanta relevancia para el intercambio comercial.

Finalmente, en la línea de efectuar la simplificación de los trámites que deben realizar los usuarios que deseen obtener permisos para realizar transporte internacional, se desarrolló e implementó un sistema computacional que permite realizar solicitudes en línea, vía web, el cual se encuentra actualmente en etapa de pruebas.

Para información más detallada sobre la gestión 2008 de la Subsecretaría de Transportes, acceda a su [balance de gestión integral 2008](#).