

**APRUEBA CONVENIO DE TRANSFERENCIA ENTRE
AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y EL
GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO PARA LA
EJECUCIÓN DEL PROYECTO "MITIGACIÓN AL CAMBIO
CLIMÁTICO MEDIANTE EL FOMENTO DEL USO DE LAS
BICICLETAS PÚBLICAS EN LAS CIUDADES DE SANTIAGO
Y MÉXICO" Y NOMBRA ENCARGADO.**

RESOLUCIÓN EXENTA N° 2342

SANTIAGO, 28 AGO 2015

VISTOS:

El Decreto Supremo N° 674, de 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; lo dispuesto en las letras g) y ñ) del artículo 24 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, que fijó el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional; Decreto con Fuerza de Ley N° 1-19.653, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575; Ley N° 20.798 de Presupuesto del Sector Público para el año 2015, Ley N° 18.989, Orgánica Constitucional de la Agencia de Cooperación Internacional de Chile; Memorando N° 09 de 05.08.2015, de la Jefa de Departamento de Espacios Públicos de este Gobierno Regional Metropolitano; la Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República; y

CONSIDERANDO:

1. Que, corresponde a este Gobierno Regional en el ejercicio de sus funciones, la superior administración de la Región Metropolitana, cuyo objeto es el desarrollo social, cultural y económico de su territorio, debiendo para ello inspirarse en principios de equidad, eficiencia y eficacia en la asignación y utilización de los recursos públicos.
2. Que, dentro de la naturaleza y objetivos de los Gobierno Regionales, se encuentra el desarrollo equitativo y armónico del territorio en aspectos sociales, junto al fomento de la efectiva participación de la comunidad Regional;
3. Que, para el cumplimiento de tales objetivos, el Gobierno Regional Metropolitano debe participar en acciones de cooperación internacional en la región, dentro de los marcos establecidos por los tratados y convenios que el Gobierno de Chile celebre al efecto y en conformidad a los procedimientos regulados en la legislación respectiva;
4. Que, mediante Memorando N° 09, de 5 de agosto de 2015, la Jefa de Departamento de Espacios Públicos de este Gobierno Regional Metropolitano solicita al Departamento Jurídico la elaboración de Resolución Exenta que aprueba el Convenio de Transferencia entre el Gobierno Regional Metropolitano y la Agencia de Cooperación Internacional, en el marco del proyecto "Mitigación al cambio climático mediante el fomento del uso de las bicicletas públicas en las ciudades de Santiago y México y solicita se nombre al encargado del proyecto,

RESUELVO:

1° APRUÉBESE el Convenio de Transferencia de Recursos celebrado el 06 de julio de 2015, entre el **GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO** y la **AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE CHILE**, que se transcribe a continuación:

En Santiago, a 6 de julio de 2015, entre la **AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE CHILE**, RUT N° 60.108.000-1, en adelante también denominada “la AGCI” o “la Agencia”, representada por su Director Ejecutivo, don Ricardo Herrera Saldías, chileno, cédula de identidad N° 9.008.568-9, ambos domiciliados para estos efectos en calle Teatinos N° 180, Piso 8°, comuna y ciudad de Santiago, por una parte y, por la otra, el **GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO**, RUT N° 61.923.200-3, en adelante también denominado “el Gobierno Regional”, representado por el Intendente de la Región Metropolitana, don Claudio Orrego Larraín, cédula de identidad N° 9.404.352-2, ambos domiciliados para estos efectos en calle Bandera N° 46, comuna y ciudad de Santiago, se ha acordado lo siguiente:

PRIMERA: ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

En el marco del Acuerdo de Asociación Estratégica entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos - en adelante también denominado “el AAE” -, suscrito el 26 de enero de 2006, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 376, de 23 de noviembre del mismo año, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial el 10 de febrero de 2007, el Consejo de Asociación de dicho Acuerdo aprobó, con imputación a los recursos del Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México - en adelante “el Fondo” -, la ejecución del Proyecto “**Mitigación al cambio Climático mediante el Fomento al Uso de Bicicletas Públicas en las ciudades de Santiago (Chile) y México DF (México)**”, en adelante también denominado “el Proyecto”, mediante el Intercambio de Notas del Secretario de Relaciones Exteriores de México de fecha 19 de marzo de 2015 y del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile de fecha 2 de abril del mismo año, seleccionado por la Comisión de Cooperación establecida en el Artículo 5.1.b del AAE, durante su VI Sesión Extraordinaria celebrada el 26 de enero de 2015, todo ello con arreglo a lo dispuesto en la letra f) del Artículo V del Reglamento de la Comisión de Cooperación y en virtud de lo dispuesto en el numeral 4 del Artículo 10 del AAE.

Será responsable de la ejecución del Proyecto, el **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, en su calidad de proponente del mismo y beneficiario de los recursos del Fondo destinados a su financiamiento.

El Proyecto - materia de este Convenio - tiene por objetivo general, desarrollar un programa de incentivo al uso de bicicletas públicas en zonas donde operan los actuales sistemas, que permita a los habitantes utilizar este medio de transporte y, de esta manera, contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, a partir de una propuesta conjunta entre especialistas de Ciudad de México DF y Santiago, como de otras ciudades que aporten elementos al desarrollo de este Proyecto.

Para alcanzar su objetivo, el Proyecto persigue como propósito, desarrollar una campaña de promoción integral que incluya información y aspectos educativos, que permitan promover el uso de la bicicleta en zonas elegidas en las ciudades de México DF y Santiago.

Se espera obtener los siguientes resultados de la ejecución del Proyecto: a) Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades, ya mencionadas; b) Desarrollo de una Estrategia Comunicacional; c) Implementación de productos de fomento en Chile y en México, los que ayudarán a incentivar el uso de la bicicleta; y d) Seminario de Participación Ciudadana.

SEGUNDA: APORTES FINANCIEROS Y TRANSFERENCIAS.

El Proyecto, tiene un presupuesto total de **US\$ 212.500.- (doscientos doce mil quinientos dólares de los Estados Unidos de América)**, los que serán financiados íntegramente con los recursos del Fondo, de acuerdo al siguiente detalle:

- a) **US\$ 108.250.- (ciento ocho mil doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América)**, que serán transferidos a la **Embajada de Chile en México**, para financiar la realización de las actividades que, acorde con el “Documento de Proyecto”, que como Anexo se adjunta al presente instrumento, se efectuarán en México, por la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, en su calidad de contraparte mexicana del mismo.
- b) **Los restantes US\$ 104.250.- (ciento cuatro mil doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio que, tomando como base el fijado por el Banco Central, determine e informe el Banco Estado el día en que se haga efectiva la respectiva transferencia, los que serán

transferidos por la **AGCI**, en su calidad de administrador financiero del Fondo, al **Gobierno Regional**, para la ejecución de las actividades que se señalan en el Anexo adjunto a este convenio denominado "Documento de Proyecto", de acuerdo al siguiente detalle:

1. **Una primera cuota de US\$ 52.125 (cincuenta y dos mil ciento veinticinco dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio establecido de conformidad con lo prevenido en la letra b) precedente, los que serán transferidos por la **AGCI** al **Gobierno Regional**, tan pronto entre en vigencia el presente convenio;
2. **Una segunda cuota ascendente a US\$ 52.125.- (cincuenta y dos mil ciento veinticinco dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio establecido de conformidad con lo prevenido en la letra b) y en el N° 1 precedentes, los que serán transferidos por la **AGCI** al **Gobierno Regional**, una vez reunidas las siguientes condiciones copulativas:
 - i. Se hayan verificado satisfactoriamente en la **AGCI** las rendiciones mensuales de cuenta aludidas en el numeral 3 de la cláusula cuarta de este convenio;
 - ii. Que la **AGCI** haya aprobado todas y cada una de las rendiciones de cuentas que el **Gobierno Regional** haya debido presentar a esa fecha, de acuerdo a lo pactado en el presente convenio; y
 - iii. Que las rendiciones de cuentas aprobadas por la **AGCI** correspondan, al menos, al sesenta por ciento (60%) de la primera cuota.

Los recursos que se transfieran al **Gobierno Regional**, de conformidad a lo prescrito en los numerales 1 y 2 de la letra b) de la presente cláusula, deberán destinarse exclusivamente a la financiación de las actividades o ítems señalados en Cuadro "N° 5 Presupuesto Detallado" que forma parte del "Documento de Proyecto", que se adjunta como Anexo al presente convenio.

Los recursos aportados por el Fondo a través de la **AGCI**, en su calidad de administrador financiero del mismo, no ingresarán al presupuesto del **Gobierno Regional** y deberán ser llevados en una cuenta contable por separado.

TERCERA: PLAZOS.

El Proyecto tendrá una duración de **doce (12) meses** conforme se indica en el los Cuadros "N° 2 Resumen de Proyecto" y "N° 6 Carta Gantt", ambos del Anexo "Documento de Proyecto", adjunto a este instrumento.

El plazo de veinte (20) meses de ejecución de las actividades del Proyecto, comenzará a correr a partir del día hábil siguiente a aquél en que se efectúe la transferencia por parte de la **AGCI** al **Gobierno Regional**, de los recursos correspondientes a la primera de las cuotas a financiar por el Fondo, aludida en el numeral 1 de la letra b) de la Cláusula Segunda.

Para los efectos del cómputo de los plazos establecidos en el presente instrumento, son días inhábiles los sábados, domingos y festivos.

CUARTA: COMPROMISOS DEL EJECUTOR.

El **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, se compromete a ejecutar el Proyecto en los siguientes términos:

1. Ejecutar el Proyecto de acuerdo a lo establecido en el "Documento de Proyecto", que contiene el Cuadro "N° 5 Presupuesto Detallado" y que se adjunta a este convenio como Anexo, declarando las Partes conocerlo y aceptarlo para todos los efectos. El **Gobierno Regional** se responsabilizará por la buena ejecución del Proyecto, especialmente en términos de eficacia, eficiencia, transparencia y buen uso de los recursos.

Se entiende por "ejecución del Proyecto" la realización de todos aquellos actos, materiales y jurídicos, tendientes a materializar los objetivos del Proyecto en cada una de sus etapas y ámbitos de cobertura.

2. Designar a un/a funcionario/a del **Gobierno Regional** a cargo del Proyecto y de la interlocución con la **AGCI** respecto de todas las materias relacionadas con la ejecución del Proyecto y la coordinación de las actividades del mismo. Esta designación deberá ser informada a la **AGCI** al momento de la firma de este convenio, a menos que las Partes hayan acordado acerca de la designación de éste/a con antelación.
3. Presentar mensualmente a la **AGCI** - dentro de los primeros quince (15) días hábiles de cada mes - la rendición de cuenta de los fondos que la **AGCI** le haya transferido según lo estipulado en la Cláusula Segunda de este instrumento, dando cumplimiento a lo señalado en la Resolución N° 30, de 2015, de la Contraloría General de la República, y a los requerimientos de procedimientos que solicite la **AGCI**, de acuerdo con el Manual sobre Rendiciones de Cuentas del Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México, aprobado mediante Resolución Exenta N°702, de AGCI, del 12 de diciembre de 2014.

La rendición de cuentas deberá estar debidamente firmada por el funcionario/a del **Gobierno Regional** que se haya designado como "Encargado/a o Jefe/a del Proyecto", de conformidad con lo establecido en el numeral 2 anterior, quien deberá acompañar a la rendición de cuentas la documentación de respaldo correspondiente y, además, se cerciorará que tales antecedentes cumplan con los siguientes requisitos copulativos:

- a. Ser copias auténticas de los documentos originales, con la identificación del emisor y su Rol Único Tributario.
- b. Estar timbrada por el Servicio de Impuestos Internos, cuando corresponda.
- c. Estar en buenas condiciones de presentación sin enmendaduras y con la fecha, monto y detalle de los servicios prestados o recursos adquiridos, fácilmente visible.
- d. Estar timbrada en lugar visible con la frase: "Rendida a AGCI".

El **Gobierno Regional** deberá mantener los antedichos documentos por un plazo de cinco (5) años, contado desde la fecha de cierre del Proyecto, para su examen por parte de la **AGCI** o de auditores externos.

Para que una rendición de cuentas sea susceptible de ser aprobada por la **AGCI**, el **Gobierno Regional** deberá señalar claramente a qué actividad o ítem del Cuadro "N° 5 Presupuesto Detallado" contenido en el Anexo adjunto "Documento de Proyecto", se imputa el gasto. Los gastos rendidos deberán ser pertinentes, esto es tener directa relación con las acciones ejecutadas y contempladas en el Proyecto.

El **Gobierno Regional** podrá consultar previamente a la **AGCI** respecto de la pertinencia de cualquier gasto. No obstante ello, la **AGCI** podrá rechazar la rendición de todo aquel gasto que estime no pertinente de acuerdo a lo definido anteriormente.

4. En el evento que la ejecución del Proyecto requiera la adquisición de bienes tales como equipamiento, maquinarias y activo fijo en general, el **Gobierno Regional** se compromete a responsabilizarse de la conservación de tales bienes, debiendo dar a éstos la adecuada mantención y usarlos exclusivamente para los fines del Proyecto. La restitución de los bienes adquiridos para la ejecución del Proyecto dependerá de la decisión que, a dicho respecto, adopte la Comisión de Cooperación establecida en el Artículo 5.1.b del AAE, la que será comunicada por escrito al **Gobierno Regional** dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la adopción de la misma.
5. En el evento que la ejecución del Proyecto requiera el financiamiento de viáticos a personas que no sean funcionarios públicos, se aplicará un monto diario de viático de US\$ 250.- (doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América). En el caso de estadías mayores a 21 días, el viático deberá ser calculado desde el inicio de la actividad a US\$ 60.- (sesenta dólares de los Estados Unidos de América) diarios, para participantes que no tengan la calidad de funcionarios públicos, salvo casos excepcionales previamente calificados por la Comisión de Cooperación del Acuerdo de Asociación Estratégica.

6. Presentar a la **AGCI**, dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles siguientes al término del Proyecto, un Informe Técnico Final del Proyecto.
7. Entregar a la **AGCI**, de manera oportuna y completa, toda la información adicional que aquella le solicite en relación con la ejecución del Proyecto.
8. Entregar a la **AGCI** copia simple de todos los documentos relacionados con el Proyecto que ésta le solicite.
9. Facilitar que representantes de la Comisión de Cooperación del AAE puedan conocer y fiscalizar los temas de gestión del Proyecto que estimen pertinentes. Para estos efectos, el **Gobierno Regional** se compromete a permitirles el acceso a la información correspondiente y a adoptar todas las medidas que puedan facilitar su trabajo.
10. Restituir a la **AGCI**, en el plazo que ésta le fije para estos efectos, los recursos que esta **Agencia** le haya transferido y que el **Gobierno Regional** no haya utilizado o no haya rendido oportunamente, como también aquéllos cuyas rendiciones de cuentas sean rechazadas por la **AGCI** o que, habiendo otorgado la **Agencia** un plazo al **Gobierno Regional** para subsanar las observaciones efectuadas, aquello no se hubiese verificado.
11. Ejecutar las acciones necesarias, tanto jurídicas como administrativas, para recuperar los recursos que hayan sido indebidamente utilizados.
12. Dar cumplimiento, en toda contratación que se efectúe en el marco del Proyecto, a las normas que rigen estos procedimientos en el derecho chileno (Ley N° 19.886 y su Reglamento).
13. Dar cumplimiento a las normas de visibilidad que la **AGCI** imparta y que digan relación con la publicidad del Proyecto y sus actividades, en las que deberá quedar siempre establecida la contribución del "Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México" y participar en las actividades de visibilidad que la **AGCI** organice.

Asimismo y en el evento que el **Gobierno Regional** requiera celebrar convenios con otras entidades para la ejecución del Proyecto, ésta se obliga a dar cabal cumplimiento a lo señalado en la presente cláusula y será responsable de toda la utilización de los recursos que la **AGCI**, en el marco del presente convenio, le haya transferido para la ejecución del Proyecto.

Los actos y/o contratos que el **Gobierno Regional** requiera celebrar con otras entidades o personas para efectos de la ejecución del Proyecto, no generarán vínculo ni obligación alguna para la **AGCI** y no obstará al cumplimiento de las obligaciones que el **Gobierno Regional** contrae con la **Agencia** por este instrumento.

QUINTA: SUPERVISIÓN, MONITOREO Y AUDITORÍAS.

La **AGCI** estará facultada para realizar las actividades de supervisión y monitoreo del Proyecto del modo que estime pertinente. Para estos efectos, la **AGCI** podrá realizar las evaluaciones que estime convenientes y cualquier otra acción tendiente a comprobar el respeto, en la ejecución del Proyecto, de lo establecido en el presente convenio y en su anexo adjunto "Documento de Proyecto".

Por su parte, el **Gobierno Regional** se compromete a disponer de todas las medidas que faciliten las actividades que la **AGCI** realice en virtud de lo acordado en el párrafo anterior.

Sin perjuicio de las atribuciones de la Contraloría General de la República, las Partes se comprometen a prestar toda la colaboración necesaria para la realización de las auditorías que se practiquen respecto del Proyecto y de los recursos destinados a su financiamiento.

SEXTA: COMUNICACIÓN ENTRE LAS PARTES.

Todas las comunicaciones entre la **AGCI** y el **Gobierno Regional** relativas a la ejecución del Proyecto o al presente convenio y su anexo adjunto, deberán realizarse por escrito y dirigirse al Director Ejecutivo de la **Agencia** y al Intendente de la Región Metropolitana de Santiago.

quienes los subroguen o remplacen en sus cargos, según el caso, con copia al/a Encargado/a del Proyecto en el **Gobierno Regional**.

Para todas las gestiones relacionadas con la ejecución del Proyecto en Chile, sólo la **AGCI** será la interlocutora de la Comisión de Cooperación del AAE.

SÉPTIMA: MODIFICACIONES.

En el caso que se requiera modificar de cualquier forma el presente convenio, ya sea en los términos establecidos en su Anexo adjunto "Documento de Proyecto", el **Gobierno Regional** deberá presentar por escrito a la **AGCI** una propuesta en tal sentido, la que, en todo caso, deberá ser remitida con no menos de sesenta (60) días hábiles de anticipación a la fecha de término del Proyecto, o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en el cual se origine el evento fortuito o imprevisto que motive fundadamente la solicitud de una modificación al tenor o contenido de los documentos ya señalados. Respecto de lo anterior, el **Gobierno Regional** podrá solicitar hasta por un máximo de dos (2) veces a la **AGCI** la modificación del convenio conforme a lo señalado precedentemente, responsabilizándose, en lo que corresponda, de cualesquiera perjuicios o gastos que se generen por el retraso en el cumplimiento oportuno de las actividades del Proyecto.

En este caso, la **AGCI** tendrá que comunicar al **Gobierno Regional** su decisión respecto a su solicitud de modificación, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que dicha decisión haya sido adoptada formalmente por el Jefe Superior del Servicio, la cual será definitiva y no estará sujeta a ulterior reconsideración. En el caso que se requiera un pronunciamiento de la Comisión de Cooperación del AAE respecto de la solicitud de modificación presentada por el **Gobierno Regional**, dicho plazo se contará a partir del día hábil siguiente a aquél en que la Dirección Ejecutiva de la **AGCI** reciba la correspondiente comunicación escrita de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID).

No obstante ello, el **Gobierno Regional** estará impedida de requerir a la **AGCI** alguna modificación en los términos anteriormente señalados, cuando ésta altere el objetivo del Proyecto materia del presente convenio o implique un aumento del Presupuesto total asignado al mismo.

Sin perjuicio de lo anterior, sólo en casos excepcionales y previa aceptación expresa de la **AGCI** otorgada por escrito, ante una petición fundada del **Gobierno Regional** que detalle las razones del cambio, se permitirán fluctuaciones o acomodados menores entre los ítems y montos del Presupuesto del Proyecto, siempre y cuando permanezca inalterable el monto total asignado al mismo.

Por otro lado y no obstante lo señalado en el primer párrafo de la presente cláusula, el **Gobierno Regional** no podrá efectuar una propuesta de modificación en cuanto a la duración del Proyecto, salvo que dicha solicitud sea fundada en caso fortuito o fuerza mayor, lo cual será calificado por la **AGCI** y no obstará al pronunciamiento que, a dicho respecto, pueda efectuar la Comisión de Cooperación del AAE.

No será considerado para los efectos de los párrafos precedentes, como causal para solicitar la modificación del convenio o su anexo, el retraso en el cumplimiento de las actividades del Proyecto por la demora que pudiese suscitarse en la realización de trámites administrativos.

OCTAVA: TÉRMINO ANTICIPADO Y CLÁUSULA ANTICORRUPCIÓN.

En el caso que el **Gobierno Regional** no ejecute adecuada y oportunamente las actividades del Proyecto y/o los recursos transferidos por la **AGCI** para su realización y no mediando previamente una aceptación a la propuesta efectuada en el marco de lo estipulado en la cláusula anterior, la **AGCI** podrá poner término anticipado al presente convenio, lo cual será notificado al **Gobierno Regional** mediante el envío de una carta certificada de conformidad a las reglas generales. Ocurrido tal evento, el **Gobierno Regional** no podrá programar nuevas actividades de ejecución del Proyecto que impliquen la utilización de los recursos del Fondo y, si lo hiciere, la **AGCI** quedará impedida de pagarlas.

La decisión de poner término anticipado al presente convenio o de rechazar la solicitud de modificación, no estarán sujetas a ulterior reconsideración.

Sin perjuicio de las normas contenidas en anexos y otros documentos que formen parte del presente instrumento, las Partes declaran que cualquier acto calificable de cohecho o constitutivo de corrupción activa o pasiva, sea interna o llevada a cabo fuera del país, cometida por cualquiera de los funcionarios o empleados encargados o que intervengan en la ejecución o materialización del presente convenio, ejecutada respecto de funcionarios públicos extranjeros o nacionales, pondrá término al mismo, sin derecho a indemnización de ningún tipo e impedirá la celebración de nuevos convenios o contratos que representen o materialicen cooperación en el futuro con los involucrados, ello sin perjuicio de las normas estatutarias que en el orden interno sean aplicables a los funcionarios públicos chilenos. Serán aplicables a este respecto las "Propuestas Anticorrupción para la Obtención de la Ayuda Bilateral" (Anticorruption Proposals for Bilateral Aid Procurement) adoptadas por el Comité de Asistencia al Desarrollo de la OCDE, en sesiones de 6 y 7 de mayo de 1996 contenidas en la dirección electrónica <http://www.oecd.org/dataoecd/56/29/28321276.pdf>".

NOVENA: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.

En caso de surgir alguna controversia, ya sea respecto del contenido, interpretación o cualesquiera otras materias que guarden relación con este instrumento o se deriven de su aplicación o cumplimiento, las Partes, para todos los efectos legales, acuerdan resolverla amigablemente y de común acuerdo. De lo contrario, acuerdan someter la resolución de los conflictos que pudieran suscitarse a la competencia de los tribunales ordinarios de justicia de la comuna de Santiago.

En caso de conflicto entre las disposiciones del presente convenio y las de su anexo adjunto, prevalecerán las primeras.

DÉCIMA: PRINCIPIOS DE IGUALDAD DE GÉNERO.

En el diseño, planificación, ejecución y monitoreo de las actividades y/o acciones de cooperación que se adopten para la implementación del presente convenio, las Partes se comprometen a:

- Respetar el principio de igualdad y no discriminación de sexo.
- Procurar contribuir a la eliminación de la discriminación hacia la mujer y a la ampliación de la participación equitativa de hombres y mujeres en todos los sectores y ámbitos relacionados con el cumplimiento del convenio.
- Considerar las implicancias para hombres y mujeres que importen el desarrollo de las acciones y/o actividades derivadas de su cumplimiento.
- En general, adoptar todas las medidas que se estimen pertinentes destinadas a promover la equidad de género.

UNDÉCIMA: VIGENCIA DEL CONVENIO.

El presente convenio entrará en vigencia en la fecha en que quede totalmente tramitado el acto administrativo de la **AGCI** que lo apruebe y registrará hasta el último día hábil del mes siguiente a aquél en que la **AGCI** haya aprobado el Informe Técnico Final a que se alude en el numeral 6 de la Cláusula Cuarta precedente. Lo anterior, es sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula Octava de este instrumento.

De la resolución que apruebe el presente instrumento, la **AGCI**, una vez cumplido el trámite de toma de razón cuando correspondiere, remitirá una copia al **Gobierno Regional** para su conocimiento.

No obstante lo anterior y sin perjuicio del término anticipado establecido en la cláusula octava, el presente convenio mantendrá su vigencia en tanto subsistan obligaciones pendientes de cumplimiento entre las Partes.

DUODÉCIMA: PERSONERÍAS.

La personería de don Ricardo Herrera Saldías para comparecer en representación de la **AGCI**, consta en el Decreto Supremo N° 35, de fecha 16 de marzo de 2015, del Ministerio de Relaciones Exteriores; ello en relación a lo establecido en el artículo 22, Título III, de la Ley N° 18.989, Orgánica de la AGCI, modificado por el artículo 3° de la Ley N° 19.999.

Por su parte, la personería de don Claudio Orrego Larraín, para actuar en representación del **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, consta en el Decreto Supremo N° 674, del 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, publicado en el Diario Oficial el 9 de mayo del mismo año; que lo nombra Intendente de la Región metropolitana de Santiago; ello en relación con lo establecido en los artículos 2° letra i), 22, 23 y 24 letra h), todos del D.F.L N° 1/19.175, de 2005, del Ministerio del Interior, que fijó el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N° 19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

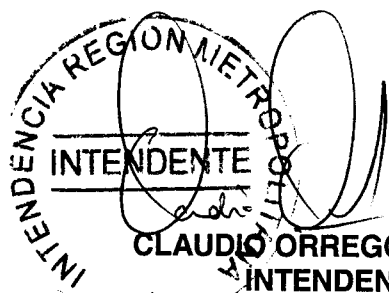
El presente convenio se firma en cuatro (4) ejemplares con sus respectivos Anexos adjuntos, quedando dos en poder de la **AGCI** y dos en poder del **Gobierno Regional**.

Firmas: Ricardo Herrera Saldías/ Director Ejecutivo/ Agencia de Cooperación Internacional// Claudio Orrego Larraín/ Intendente/ Región Metropolitana de Santiago

2° Los montos transferidos deberán ser ingresados en la correspondiente cuenta contable de administración de fondos de administración del Gobierno Regional Metropolitano;

3° Designase como encargado del proyecto, de acuerdo con lo indicado en el numeral 2 de la cláusula cuarta del convenio que por este acto se aprueba, al funcionario Andrés Díaz Seguel, Profesional del Departamento de Espacios Públicos y en su ausencia a la Jefa del mencionado Departamento.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE



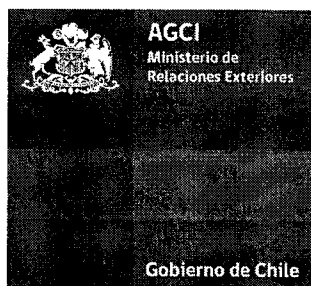
INTENDENTE
CLAUDIO ORREGO LARRAÍN
INTENDENTE
REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO



SANTIAGO/INTENDENTE/CLAUDETO/FCR/SGA
Distribución:

- Agencia de Cooperación Internacional
- Departamento Jurídico GORE RM
- División de Planificación y Desarrollo GORE RM
- División de Administración y Finanzas GORE RM
- Oficina de Partes GORE RM





CONVENIO DE TRANSFERENCIA

Entre

LA AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE CHILE

Y

EL GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO

Proyecto:

“MITIGACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO MEDIANTE EL FOMENTO AL USO DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LAS CIUDADES DE SANTIAGO (CHILE) Y MÉXICO DF (MÉXICO)”

En Santiago, a 6 de julio de 2015, entre la **AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE CHILE**, RUT N° 60.108.000-1, en adelante también denominada “la AGCI” o “la Agencia”, representada por su Director Ejecutivo, don Ricardo Herrera Saldías, chileno, cédula de identidad N° 9.008.568-9, ambos domiciliados para estos efectos en calle Teatinos N° 180, Piso 8°, comuna y ciudad de Santiago, por una parte y, por la otra, el **GOBIERNO REGIONAL METROPOLITANO DE SANTIAGO**, RUT N° 61.923.200-3, en adelante también denominado “el Gobierno Regional”, representado por el Intendente de la Región Metropolitana, don Claudio Orrego Larraín, cédula de identidad N° 9.404.352-2, ambos domiciliados para estos efectos en calle Bandera N° 46, comuna y ciudad de Santiago, se ha acordado lo siguiente:



[Handwritten signature]

PRIMERA: ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

En el marco del Acuerdo de Asociación Estratégica entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos - en adelante también denominado "el AAE" -, suscrito el 26 de enero de 2006, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 376, de 23 de noviembre del mismo año, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial el 10 de febrero de 2007, el Consejo de Asociación de dicho Acuerdo aprobó, con imputación a los recursos del Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México - en adelante "el Fondo" -, la ejecución del Proyecto "**Mitigación al cambio Climático mediante el Fomento al Uso de Bicicletas Públicas en las ciudades de Santiago (Chile) y México DF (México)**", en adelante también denominado "el Proyecto", mediante el Intercambio de Notas del Secretario de Relaciones Exteriores de México de fecha 19 de marzo de 2015 y del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile de fecha 2 de abril del mismo año, seleccionado por la Comisión de Cooperación establecida en el Artículo 5.1.b del AAE, durante su VI Sesión Extraordinaria celebrada el 26 de enero de 2015, todo ello con arreglo a lo dispuesto en la letra f) del Artículo V del Reglamento de la Comisión de Cooperación y en virtud de lo dispuesto en el numeral 4 del Artículo 10 del AAE.

Será responsable de la ejecución del Proyecto, el **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, en su calidad de proponente del mismo y beneficiario de los recursos del Fondo destinados a su financiamiento.

El Proyecto - materia de este Convenio - tiene por objetivo general, desarrollar un programa de incentivo al uso de bicicletas públicas en zonas donde operan los actuales sistemas, que permita a los habitantes utilizar este medio de transporte y, de esta manera, contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, a partir de una propuesta conjunta entre especialistas de Ciudad de México DF y Santiago, como de otras ciudades que aporten elementos al desarrollo de este Proyecto.

Para alcanzar su objetivo, el Proyecto persigue como propósito, desarrollar una campaña de promoción integral que incluya información y aspectos educativos, que permitan promover el uso de la bicicleta en zonas elegidas en las ciudades de México DF y Santiago.

Se espera obtener los siguientes resultados de la ejecución del Proyecto: a) Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades, ya mencionadas; b) Desarrollo de una Estrategia Comunicacional; c) Implementación de productos de fomento en Chile y en México, los que ayudarán a incentivar el uso de la bicicleta; y d) Seminario de Participación Ciudadana.

SEGUNDA: APORTES FINANCIEROS Y TRANSFERENCIAS.

El Proyecto, tiene un presupuesto total de **US\$ 212.500.- (doscientos doce mil quinientos dólares de los Estados Unidos de América)**, los que serán financiados íntegramente con los recursos del Fondo, de acuerdo al siguiente detalle:



- a) **US\$ 108.250.- (ciento ocho mil doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América)**, que serán transferidos a la **Embajada de Chile en México**, para financiar la realización de las actividades que, acorde con el "Documento de Proyecto", que como Anexo se adjunta al presente instrumento, se efectuarán en México, por la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, en su calidad de contraparte mexicana del mismo.
- b) **Los restantes US\$ 104.250.- (ciento cuatro mil doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio que, tomando como base el fijado por el Banco Central, determine e informe el Banco Estado el día en que se haga efectiva la respectiva transferencia, los que serán transferidos por la **AGCI**, en su calidad de administrador financiero del Fondo, al **Gobierno Regional**, para la ejecución de las actividades que se señalan en el Anexo adjunto a este convenio denominado "Documento de Proyecto", de acuerdo al siguiente detalle:
1. **Una primera cuota de US\$ 52.125 (cincuenta y dos mil ciento veinticinco dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio establecido de conformidad con lo prevenido en la letra b) precedente, los que serán transferidos por la **AGCI** al **Gobierno Regional**, tan pronto entre en vigencia el presente convenio;
 2. **Una segunda cuota ascendente a US\$ 52.125.- (cincuenta y dos mil ciento veinticinco dólares de los Estados Unidos de América)** o su equivalente en moneda nacional de acuerdo al tipo de cambio establecido de conformidad con lo prevenido en la letra b) y en el N° 1 precedentes, los que serán transferidos por la **AGCI** al **Gobierno Regional**, una vez reunidas las siguientes condiciones copulativas:
 - i. Se hayan verificado satisfactoriamente en la **AGCI** las rendiciones mensuales de cuenta aludidas en el numeral 3 de la cláusula cuarta de este convenio;
 - ii. Que la **AGCI** haya aprobado todas y cada una de las rendiciones de cuentas que el **Gobierno Regional** haya debido presentar a esa fecha, de acuerdo a lo pactado en el presente convenio; y
 - iii. Que las rendiciones de cuentas aprobadas por la **AGCI** correspondan, al menos, al sesenta por ciento (60%) de la primera cuota.

Los recursos que se transfieran al **Gobierno Regional**, de conformidad a lo prescrito en los numerales 1 y 2 de la letra b) de la presente cláusula, deberán destinarse exclusivamente a la financiación de las actividades o ítems señalados en Cuadro "N° 5



[Handwritten signature]

Presupuesto Detallado” que forma parte del “Documento de Proyecto”, que se adjunta como Anexo al presente convenio.

Los recursos aportados por el Fondo a través de la **AGCI**, en su calidad de administrador financiero del mismo, no ingresarán al presupuesto del **Gobierno Regional** y deberán ser llevados en una cuenta contable por separado.

TERCERA: PLAZOS.

El Proyecto tendrá una duración de **doce (12) meses** conforme se indica en el los Cuadros “Nº 2 Resumen de Proyecto” y “Nº 6 Carta Gantt”, ambos del Anexo “Documento de Proyecto”, adjunto a este instrumento.

El plazo de veinte (20) meses de ejecución de las actividades del Proyecto, comenzará a correr a partir del día hábil siguiente a aquél en que se efectúe la transferencia por parte de la **AGCI** al **Gobierno Regional**, de los recursos correspondientes a la primera de las cuotas a financiar por el Fondo, aludida en el numeral 1 de la letra b) de la Cláusula Segunda.

Para los efectos del cómputo de los plazos establecidos en el presente instrumento, son días inhábiles los sábados, domingos y festivos.

CUARTA: COMPROMISOS DEL EJECUTOR.

El **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, se compromete a ejecutar el Proyecto en los siguientes términos:

1. Ejecutar el Proyecto de acuerdo a lo establecido en el “Documento de Proyecto”, que contiene el Cuadro “Nº 5 Presupuesto Detallado” y que se adjunta a este convenio como Anexo, declarando las Partes conocerlo y aceptarlo para todos los efectos. El **Gobierno Regional** se responsabilizará por la buena ejecución del Proyecto, especialmente en términos de eficacia, eficiencia, transparencia y buen uso de los recursos.

Se entiende por “ejecución del Proyecto” la realización de todos aquellos actos, materiales y jurídicos, tendientes a materializar los objetivos del Proyecto en cada una de sus etapas y ámbitos de cobertura.

2. Designar a un/a funcionario/a del **Gobierno Regional** a cargo del Proyecto y de la interlocución con la **AGCI** respecto de todas las materias relacionadas con la ejecución del Proyecto y la coordinación de las actividades del mismo. Esta designación deberá ser informada a la **AGCI** al momento de la firma de este



convenio, a menos que las Partes hayan acordado acerca de la designación de éste/a con antelación.

3. Presentar mensualmente a la **AGCI** - dentro de los primeros quince (15) días hábiles de cada mes - la rendición de cuenta de los fondos que la **AGCI** le haya transferido según lo estipulado en la Cláusula Segunda de este instrumento, dando cumplimiento a lo señalado en la Resolución N° 30, de 2015, de la Contraloría General de la República, y a los requerimientos de procedimientos que solicite la **AGCI**, de acuerdo con el Manual sobre Rendiciones de Cuentas del Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México, aprobado mediante Resolución Exenta N°702, de AGCI, del 12 de diciembre de 2014.

La rendición de cuentas deberá estar debidamente firmada por el funcionario/a del **Gobierno Regional** que se haya designado como "Encargado/a o Jefe/a del Proyecto", de conformidad con lo establecido en el numeral 2 anterior, quien deberá acompañar a la rendición de cuentas la documentación de respaldo correspondiente y, además, se cerciorará que tales antecedentes cumplan con los siguientes requisitos copulativos:

- a. Ser copias auténticas de los documentos originales, con la identificación del emisor y su Rol Único Tributario.
- b. Estar timbrada por el Servicio de Impuestos Internos, cuando corresponda.
- c. Estar en buenas condiciones de presentación sin enmendaduras y con la fecha, monto y detalle de los servicios prestados o recursos adquiridos, fácilmente visible.
- d. Estar timbrada en lugar visible con la frase: "Rendida a AGCI".

El **Gobierno Regional** deberá mantener los antedichos documentos por un plazo de cinco (5) años, contado desde la fecha de cierre del Proyecto, para su examen por parte de la **AGCI** o de auditores externos.

Para que una rendición de cuentas sea susceptible de ser aprobada por la **AGCI**, el **Gobierno Regional** deberá señalar claramente a qué actividad o ítem del Cuadro "N° 5 Presupuesto Detallado" contenido en el Anexo adjunto "Documento de Proyecto", se imputa el gasto. Los gastos rendidos deberán ser pertinentes, esto es tener directa relación con las acciones ejecutadas y contempladas en el Proyecto.

El **Gobierno Regional** podrá consultar previamente a la **AGCI** respecto de la pertinencia de cualquier gasto. No obstante ello, la **AGCI** podrá rechazar la rendición de todo aquel gasto que estime no pertinente de acuerdo a lo definido anteriormente.



[Handwritten signature]

4. En el evento que la ejecución del Proyecto requiera la adquisición de bienes tales como equipamiento, maquinarias y activo fijo en general, el **Gobierno Regional** se compromete a responsabilizarse de la conservación de tales bienes, debiendo dar a éstos la adecuada mantención y usarlos exclusivamente para los fines del Proyecto. La restitución de los bienes adquiridos para la ejecución del Proyecto dependerá de la decisión que, a dicho respecto, adopte la Comisión de Cooperación establecida en el Artículo 5.1.b del AAE, la que será comunicada por escrito al **Gobierno Regional** dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la adopción de la misma.
5. En el evento que la ejecución del Proyecto requiera el financiamiento de viáticos a personas que no sean funcionarios públicos, se aplicará un monto diario de viático de US\$ 250.- (doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América). En el caso de estadías mayores a 21 días, el viático deberá ser calculado desde el inicio de la actividad a US\$ 60.- (sesenta dólares de los Estados Unidos de América) diarios, para participantes que no tengan la calidad de funcionarios públicos, salvo casos excepcionales previamente calificados por la Comisión de Cooperación del Acuerdo de Asociación Estratégica.
6. Presentar a la **AGCI**, dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles siguientes al término del Proyecto, un Informe Técnico Final del Proyecto.
7. Entregar a la **AGCI**, de manera oportuna y completa, toda la información adicional que aquella le solicite en relación con la ejecución del Proyecto.
8. Entregar a la **AGCI** copia simple de todos los documentos relacionados con el Proyecto que ésta le solicite.
9. Facilitar que representantes de la Comisión de Cooperación del AAE puedan conocer y fiscalizar los temas de gestión del Proyecto que estimen pertinentes. Para estos efectos, el **Gobierno Regional** se compromete a permitirles el acceso a la información correspondiente y a adoptar todas las medidas que puedan facilitar su trabajo.
10. Restituir a la **AGCI**, en el plazo que ésta le fije para estos efectos, los recursos que esta **Agencia** le haya transferido y que el **Gobierno Regional** no haya utilizado o no haya rendido oportunamente, como también aquéllos cuyas rendiciones de cuentas sean rechazadas por la **AGCI** o que, habiendo otorgado la **Agencia** un plazo al **Gobierno Regional** para subsanar las observaciones efectuadas, aquello no se hubiese verificado.
11. Ejecutar las acciones necesarias, tanto jurídicas como administrativas, para recuperar los recursos que hayan sido indebidamente utilizados.



81

12. Dar cumplimiento, en toda contratación que se efectúe en el marco del Proyecto, a las normas que rigen estos procedimientos en el derecho chileno (Ley N° 19.886 y su Reglamento).
13. Dar cumplimiento a las normas de visibilidad que la **AGCI** imparta y que digan relación con la publicidad del Proyecto y sus actividades, en las que deberá quedar siempre establecida la contribución del "Fondo Conjunto de Cooperación Chile-México" y participar en las actividades de visibilidad que la **AGCI** organice.

Asimismo y en el evento que el **Gobierno Regional** requiera celebrar convenios con otras entidades para la ejecución del Proyecto, ésta se obliga a dar cabal cumplimiento a lo señalado en la presente cláusula y será responsable de toda la utilización de los recursos que la **AGCI**, en el marco del presente convenio, le haya transferido para la ejecución del Proyecto.

Los actos y/o contratos que el **Gobierno Regional** requiera celebrar con otras entidades o personas para efectos de la ejecución del Proyecto, no generarán vínculo ni obligación alguna para la **AGCI** y no obstará al cumplimiento de las obligaciones que el **Gobierno Regional** contrae con la **Agencia** por este instrumento.

QUINTA: SUPERVISIÓN, MONITOREO Y AUDITORÍAS.

La **AGCI** estará facultada para realizar las actividades de supervisión y monitoreo del Proyecto del modo que estime pertinente. Para estos efectos, la **AGCI** podrá realizar las evaluaciones que estime convenientes y cualquier otra acción tendiente a comprobar el respeto, en la ejecución del Proyecto, de lo establecido en el presente convenio y en su anexo adjunto "Documento de Proyecto".

Por su parte, el **Gobierno Regional** se compromete a disponer de todas las medidas que faciliten las actividades que la **AGCI** realice en virtud de lo acordado en el párrafo anterior.

Sin perjuicio de las atribuciones de la Contraloría General de la República, las Partes se comprometen a prestar toda la colaboración necesaria para la realización de las auditorías que se practiquen respecto del Proyecto y de los recursos destinados a su financiamiento.

SEXTA: COMUNICACIÓN ENTRE LAS PARTES.

Todas las comunicaciones entre la **AGCI** y el **Gobierno Regional** relativas a la ejecución del Proyecto o al presente convenio y su anexo adjunto, deberán realizarse por escrito y dirigirse al Director Ejecutivo de la **Agencia** y al Intendente de la Región Metropolitana de Santiago, o a quienes los subroguen o remplacen en sus cargos, según el caso, con copia al/a Encargado/a del Proyecto en el **Gobierno Regional**.



A handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.

Para todas las gestiones relacionadas con la ejecución del Proyecto en Chile, sólo la **AGCI** será la interlocutora de la Comisión de Cooperación del AAE.

SÉPTIMA: MODIFICACIONES.

En el caso que se requiera modificar de cualquier forma el presente convenio, ya sea en los términos establecidos en su Anexo adjunto "Documento de Proyecto", el **Gobierno Regional** deberá presentar por escrito a la **AGCI** una propuesta en tal sentido, la que, en todo caso, deberá ser remitida con no menos de sesenta (60) días hábiles de anticipación a la fecha de término del Proyecto, o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en el cual se origine el evento fortuito o imprevisto que motive fundadamente la solicitud de una modificación al tenor o contenido de los documentos ya señalados. Respecto de lo anterior, el **Gobierno Regional** podrá solicitar hasta por un máximo de dos (2) veces a la **AGCI** la modificación del convenio conforme a lo señalado precedentemente, responsabilizándose, en lo que corresponda, de cualesquiera perjuicios o gastos que se generen por el retraso en el cumplimiento oportuno de las actividades del Proyecto.

En este caso, la **AGCI** tendrá que comunicar al **Gobierno Regional** su decisión respecto a su solicitud de modificación, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a aquél en que dicha decisión haya sido adoptada formalmente por el Jefe Superior del Servicio, la cual será definitiva y no estará sujeta a ulterior reconsideración. En el caso que se requiera un pronunciamiento de la Comisión de Cooperación del AAE respecto de la solicitud de modificación presentada por el **Gobierno Regional**, dicho plazo se contará a partir del día hábil siguiente a aquél en que la Dirección Ejecutiva de la **AGCI** reciba la correspondiente comunicación escrita de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID).

No obstante ello, el **Gobierno Regional** estará impedida de requerir a la **AGCI** alguna modificación en los términos anteriormente señalados, cuando ésta altere el objetivo del Proyecto materia del presente convenio o implique un aumento del Presupuesto total asignado al mismo.

Sin perjuicio de lo anterior, sólo en casos excepcionales y previa aceptación expresa de la **AGCI** otorgada por escrito, ante una petición fundada del **Gobierno Regional** que detalle las razones del cambio, se permitirán fluctuaciones o acomodos menores entre los ítems y montos del Presupuesto del Proyecto, siempre y cuando permanezca inalterable el monto total asignado al mismo.

Por otro lado y no obstante lo señalado en el primer párrafo de la presente cláusula, el **Gobierno Regional** no podrá efectuar una propuesta de modificación en cuanto a la duración del Proyecto, salvo que dicha solicitud sea fundada en caso fortuito o fuerza mayor, lo cual será calificado por la **AGCI** y no obstará al pronunciamiento que, a dicho respecto, pueda efectuar la Comisión de Cooperación del AAE.



No será considerado para los efectos de los párrafos precedentes, como causal para solicitar la modificación del convenio o su anexo, el retraso en el cumplimiento de las actividades del Proyecto por la demora que pudiese suscitarse en la realización de trámites administrativos.

OCTAVA: TÉRMINO ANTICIPADO Y CLÁUSULA ANTICORRUPCIÓN.

En el caso que el **Gobierno Regional** no ejecute adecuada y oportunamente las actividades del Proyecto y/o los recursos transferidos por la **AGCI** para su realización y no mediando previamente una aceptación a la propuesta efectuada en el marco de lo estipulado en la cláusula anterior, la **AGCI** podrá poner término anticipado al presente convenio, lo cual será notificado al **Gobierno Regional** mediante el envío de una carta certificada de conformidad a las reglas generales. Ocurrido tal evento, el **Gobierno Regional** no podrá programar nuevas actividades de ejecución del Proyecto que impliquen la utilización de los recursos del Fondo y, si lo hiciere, la **AGCI** quedará impedida de pagarlas.

La decisión de poner término anticipado al presente convenio o de rechazar la solicitud de modificación, no estarán sujetas a ulterior reconsideración.

Sin perjuicio de las normas contenidas en anexos y otros documentos que formen parte del presente instrumento, las Partes declaran que cualquier acto calificable de cohecho o constitutivo de corrupción activa o pasiva, sea interna o llevada a cabo fuera del país, cometida por cualquiera de los funcionarios o empleados encargados o que intervengan en la ejecución o materialización del presente convenio, ejecutada respecto de funcionarios públicos extranjeros o nacionales, pondrá término al mismo, sin derecho a indemnización de ningún tipo e impedirá la celebración de nuevos convenios o contratos que representen o materialicen cooperación en el futuro con los involucrados, ello sin perjuicio de las normas estatutarias que en el orden interno sean aplicables a los funcionarios públicos chilenos. Serán aplicables a este respecto las "Propuestas Anticorrupción para la Obtención de la Ayuda Bilateral" (Anticorruption Proposals for Bilateral Aid Procurement) adoptadas por el Comité de Asistencia al Desarrollo de la OCDE, en sesiones de 6 y 7 de mayo de 1996 contenidas en la dirección electrónica <http://www.oecd.org/dataoecd/56/29/28321276.pdf>.

NOVENA: SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.

En caso de surgir alguna controversia, ya sea respecto del contenido, interpretación o cualesquiera otras materias que guarden relación con este instrumento o se deriven de su aplicación o cumplimiento, las Partes, para todos los efectos legales, acuerdan resolverla amigablemente y de común acuerdo. De lo contrario, acuerdan someter la resolución de los conflictos que pudieran suscitarse a la competencia de los tribunales ordinarios de justicia de la comuna de Santiago.



En caso de conflicto entre las disposiciones del presente convenio y las de su anexo adjunto, prevalecerán las primeras.

DÉCIMA: PRINCIPIOS DE IGUALDAD DE GÉNERO.

En el diseño, planificación, ejecución y monitoreo de las actividades y/o acciones de cooperación que se adopten para la implementación del presente convenio, las Partes se comprometen a:

- Respetar el principio de igualdad y no discriminación de sexo.
- Procurar contribuir a la eliminación de la discriminación hacia la mujer y a la ampliación de la participación equitativa de hombres y mujeres en todos los sectores y ámbitos relacionados con el cumplimiento del convenio.
- Considerar las implicancias para hombres y mujeres que importen el desarrollo de las acciones y/o actividades derivadas de su cumplimiento.
- En general, adoptar todas las medidas que se estimen pertinentes destinadas a promover la equidad de género.

UNDÉCIMA: VIGENCIA DEL CONVENIO.

El presente convenio entrará en vigencia en la fecha en que quede totalmente tramitado el acto administrativo de la **AGCI** que lo apruebe y regirá hasta el último día hábil del mes siguiente a aquél en que la **AGCI** haya aprobado el Informe Técnico Final a que se alude en el numeral 6 de la Cláusula Cuarta precedente. Lo anterior, es sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula Octava de este instrumento.

De la resolución que apruebe el presente instrumento, la **AGCI**, una vez cumplido el trámite de toma de razón cuando correspondiere, remitirá una copia al **Gobierno Regional** para su conocimiento.

No obstante lo anterior y sin perjuicio del término anticipado establecido en la cláusula octava, el presente convenio mantendrá su vigencia en tanto subsistan obligaciones pendientes de cumplimiento entre las Partes.

DUODÉCIMA: PERSONERÍAS.

La personería de don Ricardo Herrera Saldías para comparecer en representación de la **AGCI**, consta en el Decreto Supremo N° 35, de fecha 16 de marzo de 2015, del Ministerio

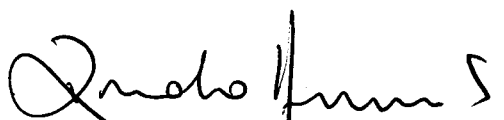


Handwritten mark or signature.

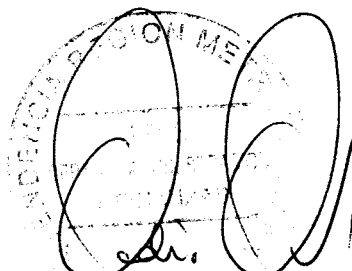
de Relaciones Exteriores; ello en relación a lo establecido en el artículo 22, Título III, de la Ley N° 19.989, Orgánica de la AGCI, modificado por el artículo 3° de la Ley N° 19.999.

Por su parte, la personería de don Claudio Orrego Larraín, para actuar en representación del **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago**, consta en el Decreto Supremo N° 674, del 11 de marzo de 2014, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, publicado en el Diario Oficial el 9 de mayo del mismo año; que lo nombra Intendente de la Región metropolitana de Santiago; ello en relación con lo establecido en los artículos 2° letra i), 22, 23 y 24 letra h), todos del D.F.L N° 1/19.175, de 2005, del Ministerio del Interior, que fijó el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N° 19.175 Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

El presente convenio se firma en cuatro (4) ejemplares con sus respectivos Anexos adjuntos, quedando dos en poder de la **AGCI** y dos en poder del **Gobierno Regional**.



RICARDO HERRERA SALDÍAS
Director Ejecutivo
Agencia Cooperación Internacional de
Chile



CLAUDIO ORREGO LARRAÍN
Intendente Regional
Gobierno Regional Metropolitano de
Santiago



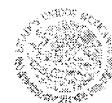
SVT/RZE/FMA/LTC/VBO/ADS





FONDO DE COOPERACIÓN
**CHILE
MÉXICO**

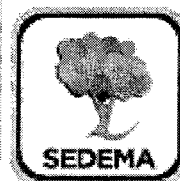
AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO



Título del Proyecto:

Proyecto Mitigación al Cambio Climático
mediante el Fomento al uso de Bicicletas Públicas
en las ciudades de Santiago (Chile) y Ciudad de México DF (México)

Fecha de elaboración:
20 de octubre de 2014





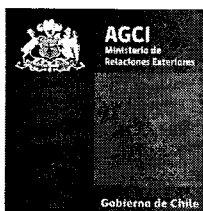
INDICE

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROPONENTE	3
1.2 IDENTIFICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN CONTRAPARTE	4
2. RESUMEN DEL PROYECTO	6
3. JUSTIFICACION DEL PROYECTO	7
• Contexto del proyecto	7
• Problemática a abordar	9
• Descripción del proyecto	12
• Relación y vinculación con las políticas públicas nacionales, regionales y/o sectoriales	13
• Características del sector y partes involucradas	16
• Beneficiarios	18
• Temas transversales	20
• Proyecciones, sostenibilidad y réplica del proyecto	21
• Supervisión y Sistematización	22
4. Marco Lógico del Proyecto	23
5. PRESUPUESTO DETALLADO	25
6. CARTA GANTT	28

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROPONENTE

Si en el Proyecto participan más de una institución, debe completarse **una ficha por institución**, en primer lugar la ficha de la institución pública que presenta el proyecto y a continuación la/s ficha/s de la/s Institución/es asociada/s

Nombre legal de la institución	Gobierno Regional Metropolitano de Santiago
Misión principal de la institución	Liderar, coordinar y planificar la Región mediante políticas, financiamiento y supervisión de la inversión, con el fin de contribuir al desarrollo del territorio y de sus habitantes, considerando la diversidad de éstos.
Tipo* y nivel** al que pertenece la institución Secretaría, Gobierno Estatal y/o Municipal (*Ministerio, Servicio, Gobierno Regional) (**Nivel Central o Regional)	Gobierno Regional
Ubicación de la institución y datos de identificación (dirección postal, teléfono, fax, sitio Web, e-mail)	Bandera N°46, comuna de Santiago Fono: 56-2-2509230/ 56-2-2509210 www.gobiernosantiago.cl adiazs@gobiernosantiago.cl
Autoridad responsable de la Institución (nombre y cargo)	Sr. Claudio Orrego Larraín Intendente Región Metropolitana de Santiago
Unidad ejecutora y autoridad responsable de la unidad (nombre y cargo, dirección postal, teléfono, fax, sitio Web, e-mail)	División de Planificación y Desarrollo Departamento de Espacios Públicos Sra. Valeria López Olivares Arquitecto Jefa del Departamento de Espacios Públicos 56-2-22509193 vlopez@gobiernosantiago.cl
Jefe del proyecto (nombre y breve descripción de su cargo actual y experiencia) (dirección postal, teléfono, fax, sitio Web, e-mail)	Sr. Andrés Díaz Seguel Profesional del Departamento de Espacios Públicos Ingeniero Ejecución en Transporte Ingeniero Civil Industrial Fono: 56-2-22509230 adiazs@gobiernosantiago.cl
Rol de la institución en el Proyecto (institución principal responsable o institución asociada)	Coordinar y supervisar las acciones relacionadas al planteamiento del proyecto, su ejecución, operación y seguimiento

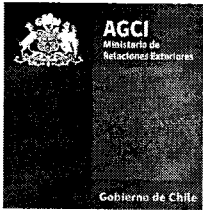


1.2 IDENTIFICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN CONTRAPARTE

En este espacio se debe identificar a la institución que hará de contraparte del Proyecto, si el proponente es una institución chilena se debe identificar a la contraparte mexicana, si el proponente es una institución mexicana se debe identificar a la contraparte chilena.

Si participan más de una institución contraparte, se debe completar **una ficha por institución**

Nombre legal de la institución	Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal
Misión principal de la institución	Es la Secretaría del Gobierno del Distrito Federal a la que corresponde la formulación, ejecución y evaluación de la política del Distrito Federal en materia ambiental y de recursos naturales.
Tipo* y nivel** al que pertenece la institución (*Ministerio, Servicio, Gobierno Regional) (**Nivel Central o Regional)	La Secretaría del Medio Ambiente es una dependencia de la Administración Pública Centralizada del Distrito Federal
Ubicación de la institución y datos de identificación (dirección postal, teléfono, fax, sitio Web)	Plaza de la Constitución N° 1, Tercer Piso, Centro Histórico, Delegación Cuauhtémoc, Distrito Federal, C.P. 06068 Tel: +(52) 5553458187 y +(52) 5553458188 www.sedema.df.gob.mx
Autoridad responsable de la Institución (nombre y cargo, dirección postal, teléfono, fax, e-mail)	Mtra. Tanya Müller García Secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal Plaza de la Constitución N° 1, Tercer Piso, Centro Histórico, Delegación Cuauhtémoc, Distrito Federal, C.P. 06068 Tel: +(52) 5553458187 y +(52) 5553458188 tmullergarcia@gmail.com
Unidad responsable Persona responsable como contraparte del Proyecto (nombre y breve descripción de su cargo actual y experiencia) (dirección postal, teléfono, fax, e-mail)	Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, perteneciente a la Dirección General de Bosques Urbanos y Educación Ambiental Lic. Iván de la Lanza Gamíz Actualmente encargado de la implementación de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, la cual busca promover el uso de la bicicleta como



FONDO DE COOPERACIÓN

CHILE MÉXICO

AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO

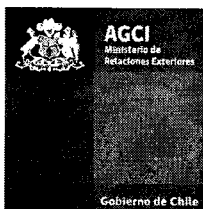


	forma de movilidad sustentable dentro de la Ciudad de México, a través del fomento e impulso del transporte multimodal Circuito Correr es Salud esq. Paseo de los Compositores S/N, 2a Sección del Bosque de Chapultepec, Col. América, Del. Miguel Hidalgo, C.P. 11800; México, Distrito Federal +(52) 5526142922 ilanza.sma@gmail.com
Rol de la institución en el Proyecto, como contraparte del ejecutor	Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, a través de su Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, se coordinará con el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago para el adecuado desarrollo y supervisión de los resultados y las actividades manifiestas en el planteamiento del programa.

2. RESUMEN DEL PROYECTO

El resumen debe presentar de manera sucinta los rasgos y elementos principales y generales del proyecto, con base en la tabla siguiente:

Título del Proyecto	Proyecto Mitigación al Cambio Climático mediante el Fomento al uso de Bicicletas Públicas en las ciudades de en Santiago (Chile) y Ciudad de México DF (México)
Área(s) temática(s)	Medio Ambiente: Mitigación al Cambio Climático
Beneficiario(s) (tipos y cantidades de beneficiarios directos e indirectos)	Usuarios potenciales de bicicletas entre 18 y los 65 años, ya que corresponde a un grupo cuya principal actividad es estudios superiores – laboral. Santiago: Directos = 3.565.180 Indirectos= 5.832.126 Ciudad de México: Directos = 6.027.661 Indirectos= 8.851.080
Objetivo General	Desarrollar un programa de incentivo al uso de bicicletas públicas en zonas donde opera los actuales sistemas, que permita a los habitantes utilizar este medio de transporte y, de esta manera, contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, a partir de una propuesta conjunta entre especialistas de Ciudad de México y de Santiago y otras ciudades que aporten elementos al desarrollo de este proyecto
Propósito	Propósito: Desarrollar campaña de promoción integral que incluyan aspectos de información y educativos que permitan promover el uso de la bicicleta en zonas elegidas en ambas ciudades.
Resultados Esperados	1.- Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades. 2.- Desarrollo de Estrategia Comunicacional 3.- Implementación de productos de fomento en Chile y México, los cuales ayudarán a incentivar el uso de la bicicleta. 4.- Seminario de Participación Ciudadana.
Duración Total del Proyecto en Meses	12 meses
Presupuesto Global del Proyecto en USD	\$ 212.500 USD aporte del Fondo (CLP \$131.325.000)
Aporte solicitado al Fondo	
Aporte nacional Costo total del proyecto	Valor Dólar (23 de abril 2015): CLP \$618



3. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

- Contexto del proyecto

Características de la Región Metropolitana de Santiago, Chile

La Región Metropolitana de Santiago (RMS) es la región más pequeña del país, con una superficie de 15.403,2 km². A pesar de esto, es la región más habitada, con una población de 6.683.852 habitantes según los resultados preliminares del Censo 2012, representando así el 40,33% de la población total del país. La Provincia de Santiago, compuesta por 32 comunas, concentra el 74,44% de la población regional al año 2012. A nivel regional, existe una disminución significativa de la tasa de crecimiento de la población en las últimas décadas. (Ver Grafico N° 1 Anexos e Ilustraciones Santiago).

A nivel económico, la RMS es el principal centro económico y funcional del país. Constituye el 44,4% del PIB nacional, gracias al dinamismo que tienen, principalmente, los servicios financieros, y en menor medida, el comercio, los servicios personales y la industria. (Ver Grafico N° 2 Anexos e Ilustraciones Santiago).

Junto con ello, Chile ha pasado de un ingreso per cápita de US\$3.283 en 1992 a prácticamente US\$17 mil al 2012¹, lo que ha derivado en un mayor poder adquisitivo frente a un mercado con cada vez más alternativas de financiación y acceso al crédito. Ambos efectos, sumado al mal desempeño del Transantiago, han llevado a que el parque automotriz haya crecido un 8,27 anual² desde el año 2011 con su consecuente efecto en el tráfico y contaminación.

En la Región, se realizan en promedio 17 millones de viajes diarios, siendo la consecuencia más importante el nivel de congestión, que se mide con la evolución de tiempos promedio de viaje y el porcentaje de la red saturada al 90 % de capacidad. Según la Encuesta Origen Destino del año 2006 (EOD), el tiempo promedio de viaje es de 28 minutos, pero existen variaciones importantes, desde 21 minutos en promedio en transporte privado hasta 51 minutos en transporte público. El porcentaje de red saturada al 90% de la capacidad de una vía capacidad se triplicó entre 1997 y 2010, siendo de un 17.4%³. La congestión es agravada por el hecho de que un 72.1% de los vehículos particulares en la punta

¹ Banco Central 2012

² "Informe Parque Vehicular" Instituto Nacional de Estadística de Chile

³ Fuente: Estudio Estrategia de Transporte para Santiago, Steer Davies Gleave p. 27



mañana transitan con el chofer como único pasajero, mientras que menos de un 22% de los automóviles circula con dos pasajeros a bordo⁴.

Sistema de Bicicletas Públicas

A partir de diciembre de 2014, el Gran Santiago tendrá un sistema de bicicletas públicas que estará conformada por las comunas de Santiago, Providencia, Macul, Maipú, Estación Central, San Joaquín, La Florida, Recoleta, Independencia, San Miguel y Lo Prado. Este proyecto tendrá un stock de 2.100 bicicletas, que estarán disponibles en 140 puntos de distribución a lo largo de las comunas participantes.

Para utilizar el sistema, las personas podrán optar por ser usuario frecuente - pagando una mensualidad que no supera los \$ 5.600 y que da derecho a una tarjeta de socio- o en modalidad de uso casual, cancelando cada servicio, cuando lo requiera, a través de tarjetas de crédito o empresas de retail.

Según se ha definido, el cobro de las bicicletas se efectuará por cada 30 minutos, tanto para usuarios casuales como frecuentes. Pasado este tiempo, se cobrará una tarifa adicional.

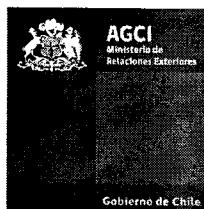
Características de la Ciudad de México, México.

La Ciudad de México o Distrito Federal, es la capital de México. Sede de los tres poderes federales, la Ciudad de México es centro político, económico y cultural del país, está ubicada en el centro de México (99°09' longitud oeste, 19°24' latitud norte, GMT-6), a una altura promedio de 2,300 metros sobre el nivel del mar. Colinda al Norte, Este y Oeste con el Estado de México y a Sur con el Estado de Morelos. Al estar enclavada en el centro histórico y geográfico de país, la capital está conectada por tierra a todos sus destinos.

La Ciudad de México está compuesta por 16 Delegaciones Políticas. Su población es de aproximadamente 8.8 millones de habitantes. La Zona Metropolitana del Valle de México, que incluye en conjunto de los municipios del área conurbada suma una población de más de 21 millones de habitantes, lo que la convierte en la tercera aglomeración urbana más grande del mundo y la más grande del continente americano.

La Ciudad de México es el principal centro económico de México, produce aproximadamente una tercera parte del PIB Nacional. En 2011 la el PIB de la

⁴ Encuesta Origen Destino 2006, p. 508



Ciudad de México fue de 470 000 millones de dólares (INEGI). En 2012 obtuvo un crecimiento medio de 3,5% con lo cual incrementó su PIB a 486 450 millones de dólares.

Con aproximadamente 5.6 millones de viviendas, más de 64 mil industrias y 641 mil establecimientos de servicios, la Ciudad de México tiene un consumo energético de aproximadamente 554 PetaJoules PJ anuales, lo que genera 42 millones de Toneladas Anuales de CO₂, que afectan la calidad del aire de la Ciudad y, por lo tanto, la calidad de vida de sus habitantes.

El Gobierno de la Ciudad de México a través de la Secretaría del Medio Ambiente, ha establecido como prioridad el desarrollo urbano sustentable por medio de estrategias y acciones concretas para la protección del suelo de conservación, la gestión y monitoreo y la calidad del aire, la movilidad, la protección y creación de espacios verdes, así como la creación de un programa de combate al cambio climático.

Ciudad de México transita hacia una nueva etapa de desarrollo en la que el objetivo central es elevar de manera sustancial y tangible la calidad de vida y bienestar de sus habitantes.

- **Problemática a abordar**

La problemática en el Gran Santiago, Chile

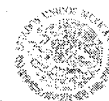
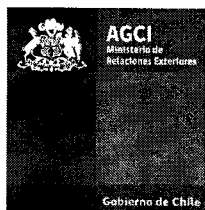
Actualmente la Región Metropolitana de Santiago se encuentra saturada ambientalmente⁵, dado por sus altos y crecientes índices de congestión, debido principalmente al creciente aumento anual del parque automotriz de un 8,27%⁶. En efecto, actualmente la velocidad de desplazamiento se ha reducido considerablemente y con ello ha aumentado los tiempos promedios mínimos de desplazamiento de las personas, desde 22,9 minutos del año 1997 a 36,9 minutos el año 2010⁷, con su consecuente efecto en la contaminación y con costos sociales por pérdida de tiempo por persona/hora de \$ 8.466⁸ (Aprox. U\$ 16) . Se proyecta que esta situación va en aumento, de acuerdo al Plan de Transporte para Santiago, desarrollado por la Secretaría de Planificación de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el parque automotriz existente en la Región Metropolitana se duplicará para el año 2025.

⁵ De acuerdo al Decreto Supremo Nº 131 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.

⁶ "Informe Parque Vehicular" Instituto Nacional de Estadística de Chile

⁷ Estudio Tarifación Vial por Congestión para la Ciudad de Santiago, PNUD

⁸ "Precios Sociales Vigentes", Ministerio de Desarrollo Social



Así, nace la necesidad de promover la movilidad no motorizada como un medio de transportes armónico y sustentable. Actualmente solo el 4%⁹ de los viajes que se realizan en la Región se utiliza la bicicleta. Es un hecho que el uso de la bicicleta constituye un medio eficaz y económico para desplazarse. Asimismo, esta actividad incorpora un sin número de beneficios ambientales, económicos, sociales y saludables. Los efectos negativos que se han venido presentando y que se podrían agravar si no existe una estrategia integral y de largo plazo se ven reflejados en los siguientes indicadores:

- El escaso uso del transporte no motorizado, sólo el 27,2% de la población se desplaza a pie y el 4% en bicicleta (EOD, 2006).
- Elevados niveles de tiempos de viajes, tiempos promedio mínimos de viaje de 36,9 minutos.
- Alta ocupación de vehículos, existe en promedio un vehículo por cada 4,7 persona (INE).
- Altas emisiones de CO₂, 242 alertas ambientales durante el año 2012.
- Elevado costo social, costo social de tiempo es de \$ 8.466¹⁰ persona/horas (Aprox. U\$ 16).
- Daños a la salud pública, 67% de la población nacional con exceso de peso¹¹.
- Extrema vulnerabilidad física para el peatón y el ciclista.

La problemática en la Ciudad de México, México

Actualmente, en la Ciudad de México prevalece un rápido crecimiento del transporte automotor individual y de carga en la Ciudad de México y su zona metropolitana, aunado a la falta de controles efectivos sobre su uso y gestión racional y de otras alternativas de transporte. Esto genera enormes pérdidas sociales, económicas y ambientales por congestión, enfermedades, accidentes, contaminación.

En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) el número de automóviles particulares creció 3 veces, pasando de 1.7 millones en 1980 a 5.3 millones en el año 2010. Por otro lado, el número de automóviles en el Distrito Federal ha crecido a una velocidad de 5.3% anual de 1980 a 2010,¹² además sólo el 20% de los viajes¹³ se realizan en este modo que beneficia a 1 de cada 3 hogares.¹⁴

⁹ De acuerdo a Encuesta Origen Destino del año 2006

¹⁰ "Precios Sociales Vigentes", Ministerio de Desarrollo Social

¹¹ Encuesta Nacional de Salud 2010, Ministerio de Salud

¹² ITDP, 2012.

¹³ INEGI, Encuesta 2007 Origen Destino.

¹⁴ ITDP, Más allá del auto.

Respecto al parque vehicular de carga, el número de unidades inscritas en el Distrito Federal ha descendido de 187,205 unidades en 1980 a 98,990 en 2010.¹⁵ Sin embargo, esto no implica que no circule un gran número de unidades, por el contrario en la entidad transitan con registro de otros estados, es decir, se observa que este tipo de transporte es un problema de índole metropolitano, e incluso federal.

Las externalidades del uso excesivo del transporte automotor en el Distrito Federal son diversas e implican daños sociales debido a que incrementan la congestión y generan enfermedades, accidentes, contaminación, entre otros, es decir:

- El tiempo de traslado promedio ha aumentado de 53 minutos (2007) a 1 hora con 21 minutos.¹⁶
- La velocidad de circulación se ha reducido 55% en tres décadas, es decir de 1990 a 2007, pasó de 38 km/h a 17 km/h.¹⁷
- Se estima que se producen 4,000 muertes prematuras por mala calidad del aire y 2.5 millones de días perdidos por enfermedades.¹⁸
- Durante el año 2012 se registraron aproximadamente 13 mil incidentes viales, destacando que el 64.34% y el 30.75% corresponden a choques y atropellamientos, respectivamente,¹⁹ asimismo durante 2010 se registraron 2.81 fallecimientos y 22.87 heridos por día en promedio, debido a accidentes viales.²⁰
- Los 2.1 millones de vehículos registrados en el Distrito Federal, generan anualmente casi un millón de toneladas de contaminantes criterio y 12.1 millones de toneladas de gases de efecto invernadero (GEI); de estas emisiones los autos particulares que representan el 80% del parque vehicular, aportan el 42% de los contaminantes criterio y el 51% de los GEI, mientras que el transporte de carga (8% del parque), aportan 12% y 16% de las emisiones, respectivamente.²¹
- Los daños sociales son tan altos, que se estima que el uso del automóvil particular genera pérdidas económicas por un valor del 4.6% del PIB de la ZMVM.²²
- De acuerdo a la Encuesta IBM 2011, la ZMVM es la ciudad del mundo en la que más malestar causa el traslado en automóvil al trabajo.²³

Asimismo, persiste un servicio público de transporte desarticulado, inaccesible e ineficiente que genera excesivos tiempos de traslado, una mala experiencia de

¹⁵ INEGI.

¹⁶ SETRAVI.

¹⁷ Ídem.

¹⁸ INE, 2005.

¹⁹ SSP, 2012.

²⁰ Secretaría de Salud, 2012.

²¹ SEDEMA, 2010.

²² TDP, 2012.

²³ IBM, 2011.

viaje, contaminación ambiental, exclusión social y un impacto negativo en la economía familiar y en la competitividad urbana

Por otra parte, la infraestructura dedicada al transporte incluye 243.19 Km de líneas de metro y tren ligero;²⁴ 161.90 Km de carriles exclusivos;²⁵ 10,182.21 Km de red vial de tránsito mixto²⁶ por las que circulan 217 rutas²⁷ con 1,271 ramales de transporte público,²⁸ así como 46 Centros de Transferencia Modal, en donde destacan Pantitlán, Indios Verdes y Tasqueña que atienden aproximadamente a 973,104; 847,080 y 500,000 pasajeros al día, respectivamente²⁹

Es importante mencionar que el uso de la bicicleta en la Ciudad de México ha resultado ser una estrategia potencial si se considera que el 50% de los viajes diarios, que se realizan en la entidad son menores a 8 Km, distancia que puede ser recorrida en este modo de transporte en aproximadamente 25 minutos.³⁰ De acuerdo con datos obtenidos en la Encuesta Origen Destino 2007, en el Distrito Federal solamente se realizaba el 1% de los viajes totales en bicicleta.³¹

- **Descripción del proyecto**

La problemática en común

En la actualidad las ciudades capitales de Chile y México cuentan con problemas de saturación ambiental, particularmente la del aire. De acuerdo a un estudio realizado por la organización mundial de la salud (OMS), se desprende del ranking que las ciudades más contaminadas en Latino América son: Ciudad de México, Santiago y Sao Paolo. Este es un tema de importancia global, que genera no sólo daños graves en la salud de las personas, particularmente de los niños, y en la calidad de vida, sino también se generan millonarias pérdidas económicas cuando los niveles de contaminación superan los establecidos por la norma, ya que se paraliza la actividad de industrias y aumentan los niveles de ausentismo laboral, producto de enfermedad.

Una manera de combatir la contaminación atmosférica móvil, debido al aumento de la tasa de motorización y a la congestión que ello genera, es el uso de la bicicleta como transporte alternativo. Esta forma parte de la acción que consiste

²⁴ STC y STE (longitudes de operación), 2013.

²⁵ Metrobús (Km de corredores) y STE (longitudes de operación), 2013.

²⁶ SETRAVI. Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006.

²⁷ STE, RTP y SETRAVI, 2013 (Cero emisiones, trolebuses, RTP y transporte concesionado y corredores de transporte concesionado).

²⁸ SETRAVI, 2013 (Transporte concesionado).

²⁹ Idem.

³⁰ Encuesta Origen Destino. 2007

³¹ Idem.

en disminuir la intensidad del forzante radiactivo, cualquier cambio en la radiación (calor) entrante o saliente de un sistema climático, y reducir los efectos potenciales del calentamiento global, de esta manera sustentable ayuda a mitigar la reducción de las concentraciones de gases de efecto invernadero, la posible reducción en el consumo de petróleo y las emisiones de dióxido de carbono.

La estrategia en común

El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) de Ciudad de México han identificado su problemática en un área común de oportunidad para contribuir a la mitigación medio ambiental, que busca promover el uso de los sistemas de bicicletas públicas que existen actualmente en ambas ciudades y que prestan servicio a los habitantes. De esta manera, se busca disminuir la tasa de motorización y mejorar la calidad de vida de las personas. Los principales objetivos tiene el proyecto son:

- 1.- Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades.
- 2.- Desarrollo de Estrategia Comunicacional
- 3.- Implementación de productos de fomento en Chile y México, los cuales ayudarán a incentivar el uso de la bicicleta.
- 4.- Promoción a través de la ciudadanía.

Por último, se busca también dar un enfoque participativo al proyecto, integrando al Gobierno, la Academia y Organismos de la Sociedad Civil e Iniciativa Privada, sobre los problemas y soluciones de la movilidad no motorizada en ambas ciudades. Para ello, se aplicaran técnicas cuantitativas y cualitativas de recolección de información, como el análisis documental, la entrevista en profundidad y la encuesta.

- **Relación y vinculación con las políticas públicas nacionales, regionales y/o sectoriales**

Gran Santiago, Chile

El principal instrumento de planificación de la Región es la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región Metropolitana de Santiago (ERD 2012-2021)³², el cual

³² Desarrollado por El Gobierno Regional Metropolitano de Santiago y aprobado por el Consejo Regional en Diciembre de 2012.



FONDO DE COOPERACIÓN

**CHILE
MÉXICO**

AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO



constituye un marco sobre el cual se deben orientar las acciones ligadas al crecimiento, desarrollo y mejoramiento de las condiciones de vida de grupos y personas habitantes de los territorios de la región. Este instrumento cuenta con el Lineamiento Estratégico “Santiago – Región Limpia y Sustentable”, donde uno de sus objetivos operaciones es incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Por otro lado, el Plan Preventivo de Descontaminación Atmosférica para la Región Metropolitana (PPDA)³³, Plan que tiene como objetivo disminuir el material particulado respirable, partículas totales en suspensión, y monóxido de carbono, y zona latente por dióxido de nitrógeno correspondiente a la Región Metropolitana, Establece en el punto G) un “Programa de incentivo al uso de vehículos no motorizados (ciclorutas)”.

Ciudad de México, México

La Estrategia de Movilidad en Bicicleta es una estrategia integral que se vincula con políticas nacionales y locales concretas:

PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018

VI. 2. México Incluyente

Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.

Estrategia 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.

Línea de acción: Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.

VI. 4. México Próspero

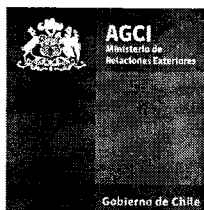
Objetivo 4.9: Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Línea de acción: Transporte Urbano Masivo

Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.

³³ Decreto 66 año 2010, Ministerio Secretaría General de La Presidencia



PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2013 - 2018

Eje 4: Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura

Área de oportunidad 3. Transporte Público

Persisten desarticulaciones, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público, lo que genera tiempos excesivos de traslado, una mala experiencia de viaje, contaminación ambiental y exclusión social, así como un impacto negativo en la economía familiar y la competitividad urbana.

Objetivo 1. Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.

Meta 2. Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios.

Línea de Acción. Consolidar y expandir el Sistema de Transporte Urbano Individual ECOBICI, promover convenios de cooperación público-privados para fomentar el uso de la bicicleta, así como ampliar las facilidades para el ingreso de bicicletas al metro, Metrobús y tren ligero.

Área de oportunidad 4. Transporte Automotor

Prevalece un rápido crecimiento del transporte automotor individual y de carga en la capital y la Zona Metropolitana del Valle de México, aunado a la falta de controles efectivos sobre su uso y gestión racional, así como de otras alternativas de transporte.

Objetivo 2. Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.

Meta 1. Priorizar el traslado de personas mediante el uso de modos más eficientes de transporte.

Línea de Acción. Impulsar esquemas como los de auto compartido, préstamo de auto, taxi seguro, ECOBICI, entre otros.

PROGRAMA DE ACCIÓN CLIMÁTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2014-2020

Eje 3. "Mejoramiento Ambiental"

MITIGACIÓN.

REC. 6 Implementación de esquemas para la movilidad intermodal en zonas estratégicas de la Ciudad



FONDO DE COOPERACIÓN

**CHILE
MÉXICO**

AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO



Objetivo

Optimizar el transporte en la ciudad, reduciendo así las emisiones de compuestos de efecto invernadero

Descripción

Modernizar la infraestructura para promover y difundir la movilidad intermodal.

Esta acción incluye:

Expansión del sistema de transporte individual ECOBICI: Fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta en la ciudad, expandiendo la zona de influencia del polígono de ECOBICI.

Construcción de biciestacionamientos en Centros de Transferencia Modal: Construir biciestacionamientos masivos y semimasivos que fomenten y faciliten la intermodalidad de la bicicleta, convirtiéndola en una opción de transporte cómodo y seguro.

Extensión de la red de ciclovías: Expandir la red de infraestructura vial ciclista, garantizando que cuente con todas las soluciones técnicas necesarias para hacer de la bicicleta una alternativa cómoda y segura de transporte.

Eje 6. "Comunicación y Educación"

ADAPTACIÓN

EC5. Movi-escuelas

Objetivo

Informar y capacitar al mayor número de personas posible para utilizar la bicicleta de manera segura como medio de transporte, así como promover y difundir el uso de la bicicleta de manera recreativa para crear usuarios potenciales de la bicicleta como forma de transporte

Descripción

Informar y capacitar al mayor número de personas posible para utilizar la bicicleta de manera segura como medio de transporte, así como promover y difundir el uso de la bicicleta de manera recreativa para crear usuarios potenciales de la bicicleta como forma de transporte.

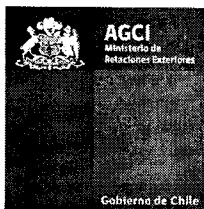
PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD (PIM) 2013 - 2018:

Eje estratégico 3: Más movilidad con menos autos.

Meta 1: Aumentar el uso de la bicicleta. Impulsar la bicicleta como una opción intermodal que resuelva trayectos cortos, y el primer y último tramo de los viajes.

- **Características del sector y partes involucradas**

Gran Santiago, Chile



FONDO DE COOPERACIÓN

**CHILE
MÉXICO**

AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO



De acuerdo a la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y administración Pública (Ley N° 19.175) indica que el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago tiene como objetivo principal observar como principio básico, el desarrollo armónico y equitativo de sus territorios, tanto en aspectos de desarrollo económico, como social y cultural.

Así el artículo N° 18 b) indica que se debe velar por la participación en coordinación con las autoridades nacionales y comunales competentes, en programas y proyectos de dotación. Además en el punto d) se señala que debe fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo en la región.

Por ello, el Gobierno Regional se ha coordinado con distintos organismos competentes en movilidad no motorizada (Secretaría de Transportes (SECTRA) del Ministerio de Transportes, Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de la Vivienda y Urbanismo) desarrollando un Plan Maestro de Infraestructura de Ciclovías, Estudio de Concesión de Bicicletas Públicas e inversión en Ciclovías.

De esta manera, el programa de fomento al sistema de bicicletas públicas permite complementar las inversiones que se han realizado en infraestructura en conjunto con los Ministerios, permitiendo explorar otro tipo de iniciativa no estudiada, ni tampoco implementada, como es el fomento.

Ciudad de México, México

Esta propuesta se identifica con un instrumento de planeación, que plantea objetivos, estrategias y actividades en materia de movilidad urbana, consideradas en el Plan General de Desarrollo del Distrito Federal, que es el eje rector de las políticas públicas urbanas.

Asimismo, la Secretaría del Medio Ambiente a través de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, es el ente encargado de fomentar la movilidad no motorizada con base en la Estrategia de Movilidad en Bicicleta, asumiendo el rol de responsable en la ejecución de políticas públicas para el correcto cumplimiento de los objetivos del Programa General de Desarrollo Urbano y el Programa de Acción Climática de la Ciudad de México.

El Gobierno del Distrito Federal está implementando acciones para fomentar el uso cotidiano, masivo y seguro de la bicicleta en la ciudad. Para alentar el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo y generar con ello una ciudad

más equitativa, competitiva y sustentable, es necesario instrumentar medidas para superar las barreras que desalientan su uso.

La movilidad en bicicleta contribuye de manera positiva a las ciudades. La presente administración promueve el uso de la bicicleta de manera decisiva con la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista bajo los siguientes ejes rectores:

- Crear una red de infraestructura ciclista en la ciudad;
- Hacer accesible la bicicleta a toda la población;
- Fomentar la intermodalidad;
- Crear una cultura y socialización del uso de la bicicleta.

Bajo este escenario, se formula esta propuesta que integra la visión de grupos estratégico del sector de la movilidad, en la que se espera consultar y sistematizar la opinión y experiencia del Gobierno, enriqueciéndola con la visión académica, empresarial y la opinión de la ciudadanía, a través de los Organismos de la Sociedad Civil.

▪ **Beneficiarios**

Beneficiarios directos del Gran Santiago

El Programa se encuentra dirigido a la población del Gran Santiago, sin discriminación de sexo ni segmentación económica, la que incluye las 32 comunas de la Provincia de Santiago más Puente Alto y San Bernardo, ya que ambas son consideradas dentro del Gran Santiago como comunas urbanas.

Sin embargo, para determinar el tamaño de beneficiarios potenciales del proyecto, resulta necesario determinar la segmentación etárea relevante. Si se considera que internacionalmente se acepta que el rango de edad de usuarios potenciales de bicicletas es de 18 a los 65 años, ya que corresponde a un grupo cuya principal actividad es estudios superiores – laboral, la cantidad de beneficiarios directos son:

Tabla 1 Población en el Gran Santiago entre 18 y 65 años, 2010

Población total		Porcentaje
Gran Santiago	5.832.126	
Población beneficiaria entre 18 y 65 años	3.565.180	61.13%

Fuente: INE, 2010

Beneficiarios indirectos del Gran Santiago:

Sin perjuicio de lo anterior, como beneficiario indirecto se considera a niños y adultos mayores que serán favorecidos con programas de fomento recreacional y también de educación vial sobre el comportamiento del usuario peatón y ciclista en la vía.

Beneficiarios directos de la ciudad de México

Los beneficios generales de la bicicleta están relacionados con la disminución de la congestión, mitigación de la escasez de estacionamiento, reducción de la contaminación del aire y efectos en la salud. A su vez, promueve un buen estado físico y sobre todo se convierte en un excelente complemento del transporte público, esto permite que las personas que viajen diariamente a su trabajo, puedan montar bicicleta desde y hacia las principales estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro o Metrobús. Uno de los principales beneficiarios es la población joven entre 18-65 años, como se muestra en la siguiente tabla:

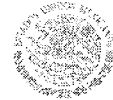
Tabla 1 Población, por sexo, de entre 18 y 65 años de la Ciudad de México, 2010³⁴

Población total		Porcentaje
Ciudad de México	8.851.080	100%
Población beneficiaria entre 15 y 65 años	6.027.661	68.1%
Mujeres	4.617.297	52.10%
Hombres	4.233.783	47.72%

Fuente: Censo de población y vivienda, INEGI 2010

Por lo tanto, 6.027.661 habitantes de la Ciudad de México serán los beneficiarios directos, de los cuales el 3.134.383 son mujeres y 2.833.000 son hombres. Este Programa atiende las necesidades de una población esencialmente joven, por lo tanto una población potencialmente participativa de la movilidad no motorizada, usuaria de la bicicleta y con capacidad física para desplazarse a pie. No obstante, cabe resaltar que a estas características le acompaña también las de una población con vulnerabilidad económica y carencia social, a la que el uso del transporte motorizado le supone una carga económica significativa dados sus

³⁴ INEGI, Censo de Población y vivienda 2010. Panorama Sociodemográfico del Distrito Federal



bajos ingresos. Por ello, el Programa de movilidad no motorizada habrá de considerar estos aspectos de tipo sociocultural y económico.

Asimismo, al promover el uso de un modo de transporte eficiente y no contaminante como lo es la bicicleta, se demuestra que desde la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas ECOBICI se ha tenido una gran afluencia de usuarios, incrementándose en un 77% de 2010 a 2011 y aumentando en más de tres veces el número de viajes en bicicleta durante el mismo periodo.

Con esto se ha reducido la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), el total de emisiones evitadas por ECOBICI en el 2010-2015 es de 1,395 toneladas de CO₂. Esta reducción es equivalente a la plantación de 4,184 árboles (Calculadora Mexicana de CO₂, 2012).

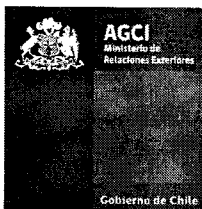
La reducción total de emisiones en el periodo 2010-2020 sería de 13,212 Ton CO₂e, lo que equivaldría a la plantación de 39,637 árboles durante este lapso de tiempo.

▪ Temas transversales

La protección al medio ambiente es el principal tema a transversal en este Programa, y se dicta desde la visión estratégica de los instrumentos nacionales y locales de las ciudades de Ciudad de México y Santiago que orientan programas como el presente. En este sentido, el proyecto busca hacer un valor complementario a este aspecto a través de la inclusión del respeto y cuidado al entorno natural en cada una de las etapas del ciclo del programa: su diagnóstico, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación.

De esta manera, desde que se realizaron trabajos de diagnóstico en las ciudades de Ciudad de México y Santiago para la presente propuesta, este valor se ha considerado de manera transversal, identificando en los árboles de problemas las causas y efectos que la problemática central presenta en materia de impacto ambiental, a la par, los árboles de objetivos reflejan la identificación de soluciones sostenibles ambientalmente. Así mismo, las matrices de alternativas establecen como criterio de selección la “viabilidad ambiental”, esto es, la estrategia que presenta una menor afectación negativa sobre el medio ambiental, y que a su vez, contemple acciones de fomento a su cuidado.

A su vez, se asegurará que cada una de las acciones contempladas atienda y promueva el respeto y cuidado al entorno natural a través de líneas de análisis que permitirán conocer el estado en que se encuentra este tipo de movilidad. A la par, se formularán indicadores con enfoque ambiental, que permitan medir y



FONDO DE COOPERACIÓN

**CHILE
MÉXICO**

AMEXCID
AGENCIA MEXICANA DE COOPERACIÓN
INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO



verificar el comportamiento del programa en este sentido. Algunos de ellos orientados a medir a corto plazo, la toma de conciencia de los beneficiarios directos e indirectos sobre las implicaciones y beneficios de la movilidad no motorizada; a mediano plazo el impacto de este programa sobre la salud pública y a largo plazo, disminuyendo:

- La tasa de motorización
- La tasa de viajes
- Los viajes por modo
- El parque vehicular
- Emisiones de CO² por hidrocarburos

Por su parte, la ejecución de este programa buscará poner en marcha los acuerdos planteados en el diseño, en función de actividades, resultados y objetivos con viabilidad ambiental. Mientras tanto, el seguimiento y evaluación verificarán los indicadores formulados en el diseño, en materia de respeto y cuidado al entorno natural.

Por su parte, también se abrirán **espacios de participación ciudadana** abriendo procesos participativos con organizaciones ciudadanas no gubernamentales que representan para la definición de lineamientos y acciones del programa.

Además, el desarrollo del Programa no sólo beneficiará a los ciclistas actuales, si no en mayor medida a los usuarios potenciales que realizan viajes menores a 10 KM, donde en gran medida se encuentra la **población de grupos vulnerables**, debido a que tanto la bicicleta como la caminata son medios que no requieren gastos para transportarse, permitiendo así la reducción de gasto de combustibles.

▪ **Proyecciones, sostenibilidad y réplica del proyecto**

Una vez desarrollados los contenidos estratégicos del programa, se tienen contempladas actividades de carácter comunicacional que aseguren la proyección, posicionamiento y ejecución del programa propuesto.

En primera instancia se llevaran a cabo mecanismos legales orientados a la validación jurídica del programa, mediante acuerdos y dictámenes que reconozcan el esfuerzo como una política pública vigente, encaminada a convertirse en una acción gubernamental. Esto, siempre y cuando se entienda la iniciativa como un instrumento de gestión que abarca el planteamiento, el análisis, la evaluación y la implementación de la política a favor de la movilidad no motorizada.

Para la parte comunicacional, se comienza por un profundo análisis de los actores beneficiados, pertenecientes a los sectores público, privado y social, que permita identificar sus principales características y facilite la implementación de una estrategia de comunicación, en la cual participe un equipo especializado, generador de materiales idóneos para transmitir la relevancia del proyecto a público activo y público en general.

Para finalizar este proceso de comunicación que procure la apertura e integración, se establece como actividad un proceso de participación pública que aporte información, fortalezca el proceso y valide el instrumento.

Es bajo este conjunto de actividades que se busca consolidar el proceso mediante el cual habrá de darle proyección, sostenibilidad y replica al proyecto.

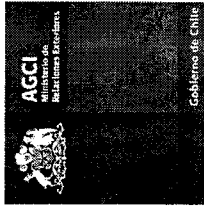
▪ **Supervisión y Sistematización**

Para el desarrollo del proyecto se seguirán los siguientes pasos:

- La selección de personal con el perfil apropiado de acuerdo a las tareas de investigación, administrativas y de operación que se desarrollaran.
- Establecimiento de políticas de operación internas donde se establezca funciones, jerarquías, tiempos de entrega de tareas asignadas y periodicidad
- Delegación de manera clara y concisa de las tareas y funciones del personal.
- Asignación de responsables por áreas de operación así como un responsable ejecutivo.
- Comunicación constante entre ambas instituciones, a través de video conferencia (Skype), teléfono y/o correo electrónico.
- Conocimiento de los alcances y atribuciones con la que cuenta el equipo de trabajo.
- Reuniones de trabajo ejecutivas que permitan tomar decisiones claras y con soluciones a corto plazo.
- Entrega de actas de trabajo donde se describan los acuerdos tomados y establecer los pasos siguientes.
- Plantear un escenario, generar alternativas y evaluar los posibles obstáculos y riesgos.
- Supervisar que la implementación del proyecto se realice conforme a lo planeado mediante reuniones periódicas.
- Crear un ambiente de trabajo que permita el pensamiento creativo y retroalimentación.

4. Marco Lógico del Proyecto

Título del Proyecto: Proyecto Mitigación al Cambio Climático mediante el Fomento al uso de bicicletas públicas en las ciudades de Santiago (Chile) y Ciudad de México DF(México)				
Fecha de elaboración:				
Objetivos	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos	
Objetivo General: Desarrollar un programa de incentivo al uso de bicicletas públicas en zonas donde opera los actuales sistemas, que permita a los habitantes utilizar este medio de transporte y, de esta manera, contribuir a la reducción de la contaminación atmosférica, a partir de una propuesta conjunta entre especialistas de Ciudad de México y de Santiago y otras ciudades que aporten elementos al desarrollo de este proyecto.	1.- N° de usuarios que utilizan el transporte en bicicletas públicas. 2.- Encuestas a la población para conocer su las mejoras al sistema. 3.- Monitoreo mensual de la contaminación atmosférica.	1.- Guías, folletos o publicaciones con los beneficios y buen uso del sistema, acompañado de educación vial. 2.- Informe de las respectivas instituciones gubernamentales ambientales.	1.- Mala coordinación y gestión conjunta de entidades públicas y privadas. 2.- Inexistencia de educación para el uso adecuado. 3.- Desinformación de la población sobre los beneficios en salud y ambientales. 4.- Problemas de contaminación ambiental y de congestión en ambas ciudades.	
Propósito: Desarrollar campaña de promoción integral que incluyan aspectos de información y educativos que permitan promover el uso de la bicicleta en zonas elegidas en ambas ciudades.	1.- Campaña de promoción en ambas ciudades. 2.- Incremento en 5% en la cantidad de usuarios de los sistemas de bicicletas públicas. 3.- Disminución en la tasa de accidentes.	1.- Estudios de Percepción de la población. 2.- Estadísticas Gubernamentales (Ministerios y Policías). 3.- Folletos y Publicaciones de la campaña.	1.- Falta de financiamiento gubernamental. 2.- Falta de interés en el sector público o privado 3.- Aumento de accidentes viales por desinformación de la normativa	
Resultados 1.- Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades. 2.- Desarrollo de Estrategia Comunicacional 3.- Implementación de productos de fomento en Chile y México, los cuales ayudarán a incentivar el uso de la bicicleta. 4.- Seminario de Participación Ciudadana.	1.- Disminución de la tasa de motorización. 2.- Aumento de los viajes por modo no motorizado 3.- Disminución accidentes en modo bicicleta 4.- Disminución de las emisiones de CO ₂ por hidrocarburos	1.- Encuesta Origen Destino desarrollada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 2.- Documentos de relatoría de entrevistas a actores clave de cada ciudad 3.- Reportes, material promocional de los circuitos, registros	Prevalece la voluntad política e institucional de impulsar la movilidad no motorizada en las ciudades de Santiago y Ciudad de México.	



FONDO DE COOPERACIÓN
**CHILE
MÉXICO**



fotográficos.	
Actividades 1.1 Levantamiento de la información en Ciudad de México 1.2 Levantamiento de la información en Santiago de Chile 2.1.- Estudio comunicacional para el fomento del uso de la bicicleta. 2.2.- Estudio de mediciones y preferencia a usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas 3.1.-Generación de productos de promoción a través de campaña de promoción sobre los beneficios en conjunto con las organizaciones ciudadanas. 3.2.-Edición de guías educativas. 4.1 Seminario de Participación Ciudadana en Santiago de Chile. 4.1 Seminario de Participación Ciudadana en Ciudad de México.	Costos: \$ 212.500 USD aporte del Fondo (CLP \$131.325.000) Valor Dólar (23 de abril de 2015): CLP \$618 Prevalece la voluntad política e institucional de impulsar la movilidad no motorizada en las ciudades de Santiago y Ciudad de México.



5. PRESUPUESTO DETALLADO

Todos los montos deben ser expresados en dólares de los Estados Unidos de América. Se debe especificar todos los gastos involucrados para el logro de cada resultado y de cada actividad. Se puede adjuntar una explicación narrativa de estos gastos, si se estima pertinente.

PRESUPUESTO RESUMEN DEL PROYECTO

PRESUPUESTOS POR RESULTADOS	DETALLE	APORTE DEL FONDO		APORTE DEL SOLICITANTE	MODALIDAD*
		Gastos en Chile	Gastos en México		
RESULTADO 1 Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades.					
Actividad 1.1 Levantamiento de la información en Ciudad de México.	Vuelo y viáticos de dos profesionales de Santiago de Chile a Ciudad de México, para estancia de 5 días para generar levantamiento de programa a desarrollar y evaluar funcionamiento del Sistema de Bicicletas Públicas en Ciudad de México.	\$ 3.500 USD (viáticos) \$ 3.000 USD (vuelos)			A - Asistencia técnica B- Intercambio de expertos y funcionarios
Actividad 1.2 Levantamiento de la información en Santiago de Chile.	Vuelo y viáticos de dos profesionales de Ciudad México a Santiago de Chile, para estancia de 5 días para generar levantamiento de programa a desarrollar y evaluar funcionamiento del Sistema de Bicicletas Públicas en Santiago.		\$ 3.500 USD (viáticos) \$ 3.000 USD (vuelos)		A - Asistencia técnica B- Intercambio de expertos y funcionarios

RESULTADO 2 Desarrollo de Estrategia Comunicacional					
Actividad 2.1 Estudio comunicacional para el fomento del uso de la bicicleta	Contratar a través de licitación pública un estudio comunicacional en cada ciudad, para el fomento y buen uso de los sistemas de bicicletas pública. Objetivo General: El estudio debe proponer una campaña comunicacional que permita mejorar la convivencia entre los distintos usuarios de las vías urbanas, esto son: peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados. Objetivo Secundario: 1. Generar impacto, que el mensaje propuesto se internalice y sea retenido por el público. 2. Educar y difundir las normas de tránsito que rigen el uso del espacio vial. 3. Transmitir valores cívicos pertinentes a la convivencia vial, tales como: tolerancia, empatía, respeto, entre otros. 4. Provocar e incentivar el respaldo social, promoviendo la difusión en medios y redes sociales, desde un enfoque positivo. 5. Motivar al uso respetuoso de espacios compartidos 6. Sensibilizar a los conductores de los vehículos motorizados sobre la presencia de ciclistas y su impacto sobre ellos.	\$25.000 USD	\$25.000 USD		e) Estudios

Actividad 2.2 Estudio de mediciones y preferencia a usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas.	Contratar Estudio de mediciones y preferencia a usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas, de manera de seleccionar el público objetivo donde se orientará la campaña	\$10.000 USD	\$10.000 USD	e) Estudios
RESULTADO 3 Desarrollo de productos de fomento en Chile y México.				
Actividad 3.1 Implementar campaña de fomento	Desarrollo de la campaña de fomento con la participación de las autoridades y mediante intervenciones en el espacio público (según se defina en estudio comunicacional).	\$40.000 USD	\$40.000 USD	h) Información /Difusión
Actividad 3.2 Edición de guías educativas.	Guía para el usuario de bicicleta que permita fomentar y guiar sobre el uso de la bicicleta.	\$8.000 USD	\$12.000 USD	h) Información /Difusión
RESULTADO 4 Seminario de Participación Ciudadana				
Actividad 4.1 Seminario de Participación Ciudadana en Santiago de Chile	Taller de participación ciudadana sobre Movilidad No Motorizada en Santiago de Chile. Con participación de tres profesionales Mexicanos Gubernamentales relacionados con trabajos institucionales en modos no motorizados. (6 días)	\$ 5.000 USD (Seminario)	\$ 4.500 USD (vuelos) \$ 5.250 USD (viáticos)	b) Intercambio de expertos y funcionarios; f) Participación en organizaciones de reuniones técnicas
Actividad 4.2 Seminario de Participación Ciudadana en Ciudad de México	Taller de participación ciudadana sobre Movilidad No Motorizada en Ciudad de México. Con participación de tres profesionales Chilenos Gubernamentales relacionados con trabajos institucionales en modos no motorizados. (6 días)	U\$ 4.500 USD (vuelos) \$ 5.250 USD (viáticos)	\$ 5.000 USD (Seminario)	b) Intercambio de expertos y funcionarios; f) Participación en organizaciones de reuniones técnicas
TOTAL		\$104.250 USD	\$108.250 USD	\$212.500 USD

*** Es importante señalar la modalidad de cooperación que se llevará a cabo, según lo descrito en el 1.4 de las Bases Convocatoria**

6. CARTA GANTT

Debe presentar la programación total del proyecto, incluyendo etapas de planificación, preparación y capacitación de los equipos; ejecución de las actividades; sistematización y difusión de las experiencias y resultados finales; tiempos administrativos de licitación y cierre, entre otros. La Carta Gantt corresponde al Proyecto como un todo, y no es necesario individualizar la programación de cada institución participante.

Componentes	M 1	M 2	M 3	M 4	M 5	M 6	M 7	M 8	M 9	M 10	M 11	M 12
Resultados												
1.- Diagnóstico de la situación base en ambas ciudades.												
1.1 Levantamiento de la información en Ciudad de México.												
1.2 Levantamiento de la información en Santiago de Chile.												
2.- Desarrollo de Estrategia Comunicacional												
2.1 Estudio comunicacional para el fomento del uso de la bicicleta.												
2.2 Estudio de mediciones y preferencia a usuarios del Sistema de Bicicletas Públicas.												
3.- Desarrollo de productos de fomento en Chile y México.												
3.1 Implementar campaña de fomento												
3.2 Edición de guías educativas												
4.- Seminario de Participación Ciudadana.												
4.1 Seminario de Participación Ciudadana en Santiago												
4.2 Seminario de Participación Ciudadana en Ciudad de México												