



CIS TRANSPORTE

ENERO 2025

INFORME FINAL



**ESTUDIO DE RESULTADO DE DENUNCIAS POR EVASIÓN
CURSADAS POR EL PROGRAMA NACIONAL DE
FISCALIZACIÓN, ENVIADAS A LOS JUZGADOS DE
POLICÍA LOCAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA**

DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

ÍNDICE

ANEXOS DIGITALES	4
GLOSARIO	5
1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE REGISTROS.....	8
2.1 REVISIÓN DE ANTECEDENTES.....	8
2.2 CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DE LA MUESTRA.....	12
2.3 MUESTRA SELECCIONADA	13
2.3.1 Muestra Principal.....	13
2.3.2 Muestra de Sancionados	15
2.3.3 Muestra de Reemplazo.....	16
3. LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN EN LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL.....	17
3.1 SOBRE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL	17
3.2 PROCESO DE LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN.....	17
4. DEFINICIONES DE LA BASE DE DATOS	21
5. REPORTE DE RESULTADOS	22
5.1 ADMISIBILIDAD DE LAS DENUNCIAS.....	25
5.2 COMPARECENCIA ANTE EL TRIBUNAL	25
5.3 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LOS INFRACTORES	28
5.3.1 Sexo y Edad de los Infractores.....	28
5.3.2 Domicilio de los Infractores.....	29
5.3.3 Comuna de Residencia y Comuna de Infracción	33
5.4 APLICACIÓN Y PAGO DE MULTAS	34
5.4.1 Resultados Generales	34
5.4.2 Pago de Multa Anticipado	36
5.4.3 Pago de Multa según Domicilio del Infractor	38
5.5 APLICACIÓN DE MEDIDAS DE APREMIO	38
5.6 ABSOLUCIONES.....	40
5.7 ENVÍO DE INFORMACIÓN A RPI	41
5.7.1 Estadísticas de Envío a RPI.....	41
5.7.2 Discrepancia de Registros de Envío a RPI	44
5.8 DEVOLUCIÓN DE CARTAS	46
5.9 MONTOS QUE SE DEJAN DE PERCIBIR.....	47
5.9.1 Normativa Asociada a la Recaudación del Pago de Multas	47
5.9.2 Resultados de Montos que se Dejan de Percibir	49
5.10 REBAJAS DE MULTAS EN EL RANGO LEGAL	54
5.11 RESUMEN DE PROCESO SANCIONATORIO	57

5.11.1	Cumplimiento del Proceso Sancionatorio.....	57
5.11.2	Ranking de Desempeño por JPL	60
5.12	REGISTRO DE SANCIONADOS.....	63
6.	CASO DE ESTUDIO – SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE CAUSAS EN PAÍSES BAJOS	64
6.1	CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE PAÍSES BAJOS.....	64
6.2	APRENDIZAJES PARA EL CASO DE SANTIAGO.....	65
7.	APRENDIZAJES DEL ESTUDIO Y PROPUESTAS DE MEJORA	67
7.1	CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y TRAMITACIÓN DE CAUSAS POR EVASIÓN	67
7.1.1	Gestiones para Obtención de la Información y Tratamiento de los Datos	67
7.1.2	Diferencia de Criterios y Procedimientos de Tramitación de Causas	68
7.1.3	Irregularidades e Ineficiencias en los Procesos de Tramitación de Causas.....	68
7.2	SUGERENCIAS DE MEJORA.....	69
7.2.1	Resumen de Sugerencias.....	69
7.2.2	Detalle de Sugerencias.....	71
8.	BIBLIOGRAFÍA	76
9.	ANEXO: RESULTADOS A NIVEL DE JUZGADO DE POLICÍA LOCAL	77

ANEXOS DIGITALES

Anexo 1. Muestra seleccionada

Anexo 2. Oficios y cartas de presentación

Anexo 3. Base de datos de citaciones

Anexo 4. Expedientes de causas

Anexo 5. Cartas por Ley del Lobby

GLOSARIO

DTPM	Directorio de Transporte Público Metropolitano
JPL	Juzgado de Policía Local
MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
PDI	Policía de Investigaciones de Chile
PNF	Programa Nacional de Fiscalización
RM	Región Metropolitana
RPI	Registro de Pasajeros Infractores
RUT	Rol Único Tributario
UTM	Unidad Tributaria Mensual

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento corresponde al Informe Final Corregido en segunda versión (v2) del “**Estudio de Resultado de Denuncias por Evasión Cursadas por el Programa Nacional De Fiscalización, Enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana**”, solicitado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), a través de la Resolución Exenta N° 89 de fecha 22 de marzo de 2024.

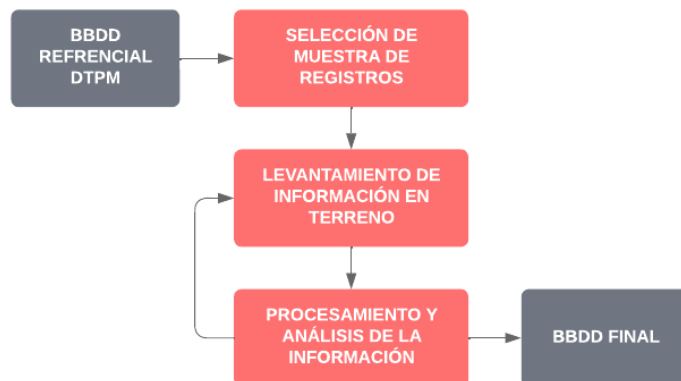
El objetivo de este estudio es disponibilizar información sistematizada, confiable y oportuna acerca del resultado de las citaciones cursadas por evasión derivadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana (JPL-RM), durante el año 2022 y 2023, en el marco del desarrollo de la actividad fiscalizadora del Programa Nacional de Fiscalización (PNF) de la Subsecretaría de Transportes.

Considerando el objetivo central del estudio se desprenden los siguientes objetivos específicos:

1. Conocer el porcentaje de citaciones enviadas por el PNF que son declaradas admisibles/inadmisibles por parte de los JPL-RM.
2. Levantar información sobre la cantidad de personas citadas a los JPL-RM, por evadir el pago de la tarifa en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Santiago, que efectivamente acuden en mérito de la citación del PNF, ante el tribunal respectivo.
3. Conocer el rango etario y género de los evasores del pago de tarifa, en el Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago y que han sido parte de un procedimiento infraccional.
4. Conocer cuál es el porcentaje de las personas citadas ante los JPL-RM, que pagan la multa impuesta dentro de plazo o con anticipación a la fecha de citación.
5. Conocer la aplicación de apercibimientos o medidas de apremio de parte de los JPL-RM para perseguir el cumplimiento de las sanciones impuestas.
6. Identificar la cantidad y motivo de absoluciones y archivo de causas ingresadas en los JPL-RM, que tratan sobre la materia en referencia.
7. Conocer el porcentaje de casos que se envían por los JPL-RM al Registro de Pasajeros Infractores (RPI) con relación a los ingresos sobre la materia en referencia.
8. Conocer la cantidad de cartas certificadas devueltas al remitente por no existir o no corresponder el domicilio indicado por el infractor de evasión del pago de la tarifa en el transporte público de la ciudad de Santiago.
9. Conocer las incidencias o dificultades constatadas en la tramitación de los procedimientos infraccionales sobre la materia en referencia.
10. Conocer los montos que se dejan de percibir por no cursar las sanciones correspondientes.
11. Conocer los criterios para determinar el valor de la multa dentro del rango entre valor mínimo y máximo establecido en la ley (% de rebaja).
12. Conocer si se aplican multas menores al rango establecido en la ley y el criterio para aplicarla.

El esquema metodológico propuesto para el desarrollo del estudio es coherente con las especificaciones establecidas en los Términos de Referencia en cuanto a la estructura y secuencia de actividades y contenido de las distintas etapas, que se pueden resumir en el siguiente esquema.

FIGURA 1-1: METODOLOGÍA DE TRABAJO



2. SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE REGISTROS

2.1 REVISIÓN DE ANTECEDENTES

La Planilla Base entregada por el DTPM contiene las denuncias/citaciones cursadas por concepto de evasión, por el PNF y que son enviadas a los JPL-RM.

Esta muestra se divide en los siguientes registros:

1. **Registro General:** Corresponde a las denuncias/citaciones presentadas en los JPL por evasión que han sido informadas al RPI.
2. **Registro de no informados:** Corresponde a denuncias/citaciones efectuadas por el PNF cuyos resultados no han sido informados al RPI.
3. **Registro Indocumentados:** Corresponde a las denuncias/citaciones ingresadas a los JPL por evasión, respecto de los cuales no es posible identificar por el RUT.
4. **Registro de sancionados:** Corresponde a personas que han sido sancionadas por evasión, que no tienen asociada una denuncia efectuada por el PNF.

El total de causas por cada tipo de registros se presenta en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 2-1: TIPOS DE REGISTROS EN BASE DE DATOS

Tipo de Registro	RUT's Reales	RUT's Ficticios	Sin Info.	Total
Registro General	3.114 (8,33%)	5.316 (14,22%)	N/A (-)	8.430 (22,55%)
No Informados a RPI	28.723 (76,85%)	183 (0,49%)	N/A (-)	28.906 (77,34%)
Sancionados	N/A (-)	N/A (-)	41 (0,11%)	41 (0,11%)
Total	31.837 (85,18%)	5.499 (14,71%)	41 (0,11%)	37.377 (100,00%)

Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

La tipificación de las faltas en la base de datos del DTPM se basa en la codificación que ha empleado el PNF, presentada en la siguiente tabla:

CUADRO Nº 2-2: CODIFICACIÓN DE FALTAS DEL PNF

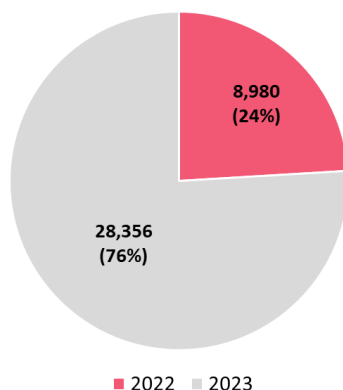
Código	Tipificación	No paga	Fraude
8001	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (no porta tarjeta de validación)	x	
8002	Pasajero de transporte público no paga la tarifa	x	
8003	Pasajero de transporte público, no paga la tarifa correspondiente. Utiliza un pase escolar o estudiantil que no le pertenece. Se retiene TNE, para ser remitida a JUNAEB.		x
8004	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (tarjeta de validación dañada)	x	
8005	Accede servicios de transporte público utilizando tarjeta adulto mayor (TAM) sin ser su titular.		x

Fuente: Información entregada por DTPM.

A continuación, se presentan resultados obtenidos a partir de un análisis exploratorio de los datos entregados por el DTPM.

En primer lugar, se presenta la composición por año de infracción. En la figura, se observa un crecimiento considerable durante el período analizado: en 2022 se tienen 8.980 infracciones, mientras que en 2023 se tienen 28.356, lo que se traduce en más del triple. Los dos posibles motivos de este comportamiento son (1) el crecimiento de la cantidad de viajes producto del retorno a la normalidad de las actividades postpandemia; y (2) la implementación del Plan Anti Evasión, la cual inició en enero de 2023 y tiene, entre otras medidas, un aumento en las fiscalizaciones.

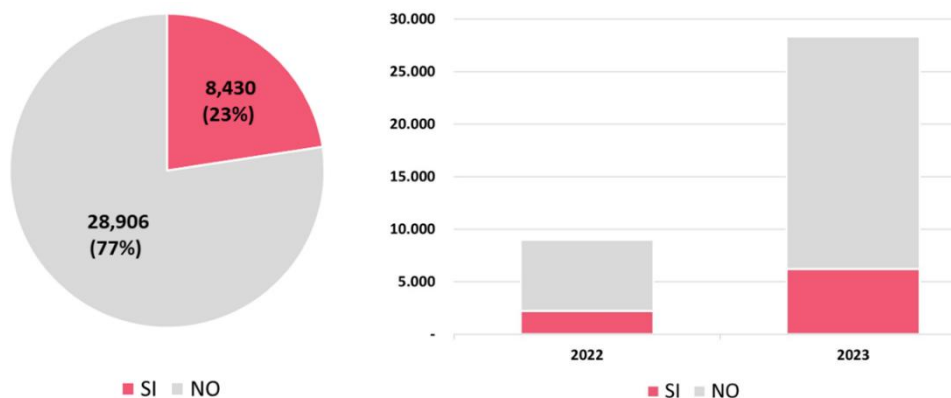
FIGURA 2-1: COMPOSICIÓN POR AÑO DE INFRACCIÓN



Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

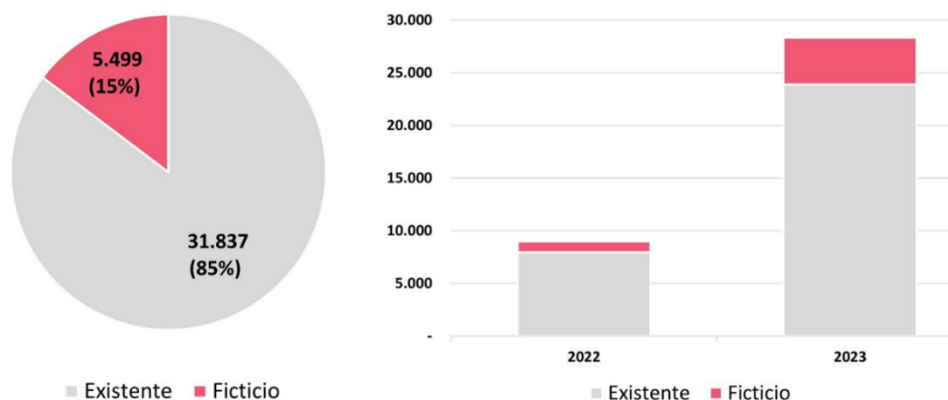
En las figuras que se reportan a continuación, se muestran diversas composiciones de la base de datos analizada, en particular por infracciones reportadas en RPI, tipo de RUT y tipo de infracción. En todos ellos, se reporta la composición tanto a nivel global como por año: un resultado relevante en este aspecto es que las proporciones se mantienen similares tanto en 2022 como en 2023, lo que refuerza las hipótesis planteadas anteriormente.

FIGURA 2-2: INFRACCIONES REPORTADAS EN RPI



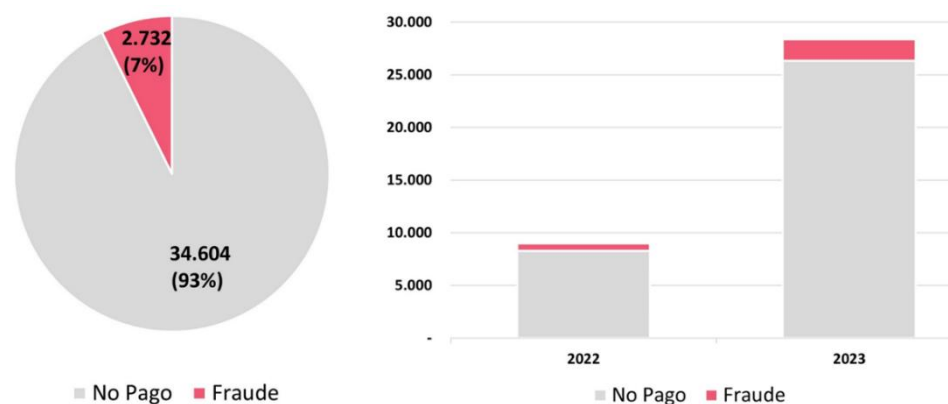
Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

FIGURA 2-3: COMPOSICIÓN POR TIPO DE RUT



Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

FIGURA 2-4: COMPOSICIÓN POR TIPO DE INFRACCIÓN

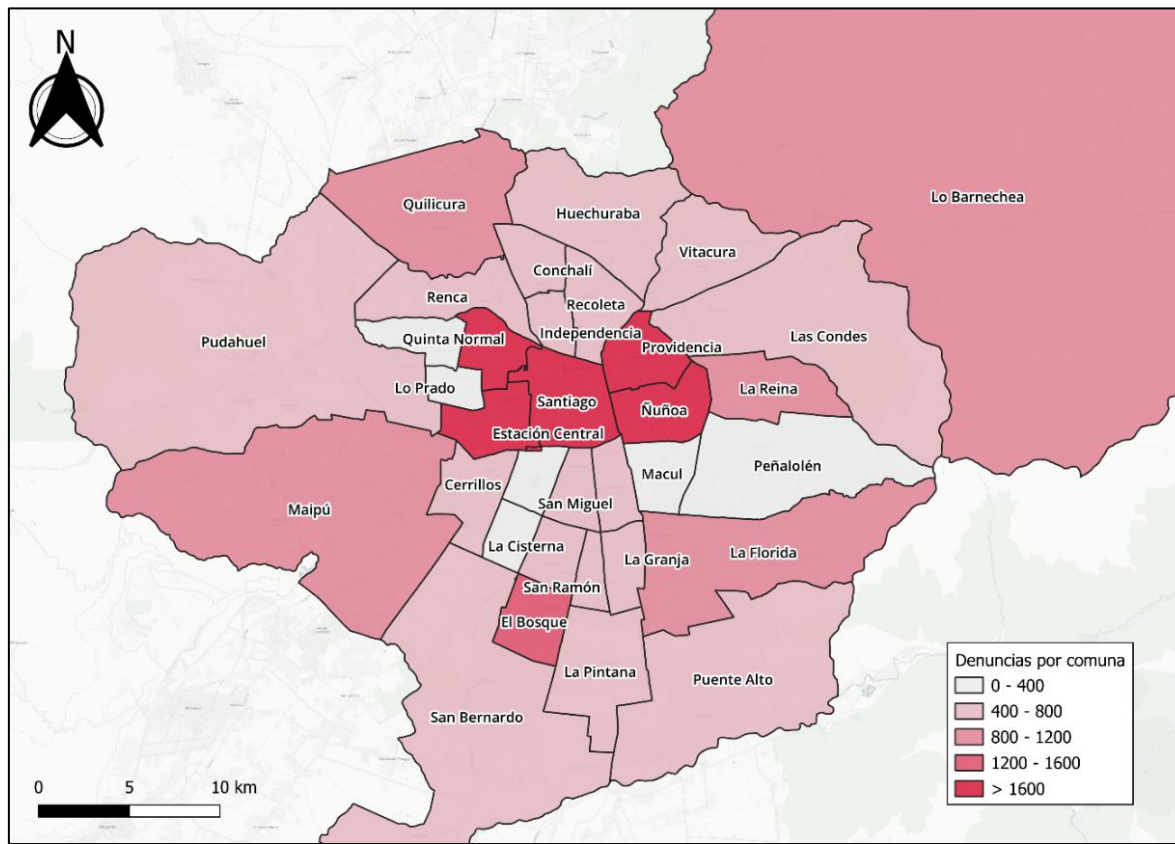


Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

Además, en la siguiente figura se muestra un mapa de la RM con la distribución espacial de las denuncias efectuadas en cada comuna.

Es importante señalar que las denuncias son derivadas a la comuna en donde se detecta la infracción, lo cual no necesariamente coincide con la comuna en donde se cometió la infracción, o donde reside el denunciado. Por lo tanto, el hecho de que exista una mayor concentración de denuncias en las comunas del centro del Gran Santiago posiblemente se debe a que en dicho sector se lleva a cabo una mayor cantidad de fiscalizaciones.

FIGURA 2-5: DISTRIBUCIÓN DE DENUNCIAS POR COMUNA



Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

2.2 CRITERIOS PARA LA SELECCIÓN DE LA MUESTRA

Siguiendo las bases de licitación, los criterios básicos para seleccionar las causas son:

- Las causas involucran a todos los JPL-RM de cada una de las comunas que forman parte de la muestra (54 JPL en total).
- Debe revisar como mínimo 1.029 causas y de acuerdo con la distribución por JPL, presentada a continuación.

CUADRO Nº 2-3: DISTRIBUCIÓN DE MUESTRA POR COMUNA Y JPL

Comunas	Cantidad Requerida	%	JPL1	JPL2	JPL3	JPL4	JPL5
CERRILLOS	17	1,6%	17	-	-	-	-
CERRO NAVIA	11	1,0%	11	-	-	-	-
CONCHALI	14	1,3%	14	-	-	-	-
EL BOSQUE	44	4,3%	44	-	-	-	-
ESTACION CENTRAL	88	8,5%	49	38	-	-	-
HUECHURABA	11	1,1%	11	-	-	-	-
INDEPENDENCIA	21	2,0%	21	-	-	-	-
LA CISTERNA	12	1,1%	12	-	-	-	-
LA FLORIDA	29	2,8%	8	8	13	-	-
LA GRANJA	16	1,5%	16	-	-	-	-
LA PINTANA	18	1,7%	18	-	-	-	-
LA REINA	28	2,8%	28	-	-	-	-
LAS CONDES	20	1,9%	6	7	7	-	-
LO BARNECHEA	22	2,2%	22	-	-	-	-
LO ESPEJO	8	0,8%	8	-	-	-	-
LO PRADO	10	1,0%	10	-	-	-	-
MACUL	11	1,1%	11	-	-	-	-
MAIPU	25	2,4%	6	8	12	-	-
ÑUÑO A	61	5,9%	13	47	-	-	-
PEDRO AGUIRRE CERDA	9	0,9%	9	-	-	-	-
PEÑALOLEN	9	0,9%	9	-	-	-	-
PROVIDENCIA	82	8,0%	34	29	20	-	-
PUDAHUEL	12	1,2%	8	5	-	-	-
PUENTE ALTO	17	1,6%	10	7	-	-	-
QUILICURA	23	2,2%	23	-	-	-	-
QUINTA NORMAL	77	7,5%	77	-	-	-	-
RECOLETA	17	1,7%	14	4	-	-	-
RENC A	21	2,1%	21	-	-	-	-
SAN BERNARDO	21	2,0%	9	12	-	-	-
SAN JOAQUIN	14	1,3%	14	-	-	-	-
SAN MIGUEL	13	1,3%	10	3	-	-	-
SAN RAMON	18	1,7%	18	-	-	-	-
SANTIAGO	216	21,0%	43	46	41	43	42
VITACURA	14	1,4%	6	8	-	-	-
Total	1.029	100,0%	629	221	93	43	42

Fuente: DTPM.

- La selección por cada JPL considera causas correspondientes a todos los registros mencionados anteriormente (Registro General; Registro de no informados; Registro Indocumentados y Registro de Sancionados).

- Las causas seleccionadas corresponden a los años 2022 y 2023, considerando ambos años. Para la selección, se mantuvo la proporción de causas levantadas cada año (24% y 76%, respectivamente).
- El 5% de los registros corresponden a la tipificación de Fraude y 95% a la de No Pago.
- Se incluye una muestra de pasajeros del Registro de sancionados, esto es, aquellos que se encuentran anotados en el RPI pero no aparecen en los registros del PNF (10 casos).

Sobre estos últimos casos, se destaca que las causas se encuentran en el RPI, pero no es el PNF quien ha cursado la infracción.

Con lo anterior, el **tamaño muestral mínimo** asciende a 1.039 causas: 1.029 causas de acuerdo a la distribución por JPL y 10 casos que se encuentran en el RPI, pero no se encuentran en los registros del PNF.

2.3 MUESTRA SELECCIONADA

2.3.1 Muestra Principal

La muestra principal contiene los registros tipo 1, 2 y 3: general, de no informados y de indocumentados, respectivamente. Esta se genera a partir de un muestreo aleatorio estratificado según JPL, de manera de cumplir en primer lugar la distribución indicada por la contraparte. Una vez generada la muestra, se verifica el cumplimiento del 5% de registros tipificados como fraude: en caso de que no se cumpla la cantidad requerida, se genera una nueva muestra usando el mismo método de muestreo. El proceso se repite hasta garantizar el cumplimiento de esta condición.

El resultado de este proceso es una muestra compuesta por 1.030 observaciones.¹ A continuación, en los siguientes cuadros se presenta una comparación entre la composición del universo entregado por la contraparte y la muestra seleccionada, usando como criterios el JPL, el año de la infracción, la tipificación de la infracción y su clasificación por tipo de RUT y presencia en RPI.

CUADRO N° 2-4: COMPOSICIÓN DE POBLACIÓN Y MUESTRA SEGÚN JPL, MUESTRA PRINCIPAL

JPL (Comuna_Num)	Población		Muestra	
	Cantidad	%	Cantidad	%
CERRILLOS_1	602	1,61%	17	1,65%
CERRO NAVIA_1	386	1,03%	11	1,07%
CONCHALI_1	492	1,32%	14	1,36%
EL BOSQUE_1	1.600	4,29%	44	4,27%
ESTACION CENTRAL_1	1.790	4,79%	49	4,76%
ESTACION CENTRAL_2	1.396	3,74%	38	3,69%
HUECHURABA_1	411	1,10%	11	1,07%
INDEPENDENCIA_1	752	2,01%	21	2,04%
LA CISTERNA_1	421	1,13%	12	1,17%
LA FLORIDA_1	287	0,77%	8	0,78%
LA FLORIDA_2	278	0,74%	8	0,78%
LA FLORIDA_3	474	1,27%	13	1,26%
LA GRANJA_1	570	1,53%	16	1,55%
LA PINTANA_1	652	1,75%	18	1,75%
LA REINA_1	1.027	2,75%	28	2,72%

¹ Por una cuestión de aproximación numérica, para mantener la distribución de muestra a nivel de JPL definida por el Mandante se considera una causa adicional a la solicitada en las Bases de Licitación.

JPL (Comuna_Num)	Población		Muestra	
	Cantidad	%	Cantidad	%
LAS CONDES_1	208	0,56%	6	0,58%
LAS CONDES_2	248	0,66%	7	0,68%
LAS CONDES_3	266	0,71%	7	0,68%
LO BARNECHEA_1	815	2,18%	22	2,14%
LO ESPEJO_1	301	0,81%	8	0,78%
LO PRADO_1	376	1,01%	10	0,97%
MACUL_1	393	1,05%	11	1,07%
MAIPU_1	202	0,54%	6	0,58%
MAIPU_2	291	0,78%	8	0,78%
MAIPU_3	421	1,13%	12	1,17%
NUNOA_1	488	1,31%	13	1,26%
NUNOA_2	1.721	4,61%	47	4,56%
PEDRO AGUIRRE CERDA_1	332	0,89%	9	0,87%
PENALOEN_1	335	0,90%	9	0,87%
PROVIDENCIA_1	1.229	3,29%	34	3,30%
PROVIDENCIA_2	1.035	2,77%	29	2,82%
PROVIDENCIA_3	718	1,92%	20	1,94%
PUDAHUEL_1	281	0,75%	8	0,78%
PUDAHUEL_2	170	0,46%	5	0,49%
PUENTE ALTO_1	348	0,93%	10	0,97%
PUENTE ALTO_2	268	0,72%	7	0,68%
QUILICURA_1	840	2,25%	23	2,23%
QUINTA NORMAL_1	2.801	7,50%	77	7,48%
RECOLETA_1	498	1,33%	14	1,36%
RECOLETA_2	129	0,35%	4	0,39%
RENCA_1	776	2,08%	21	2,04%
SAN BERNARDO_1	326	0,87%	9	0,87%
SAN BERNARDO_2	439	1,18%	12	1,17%
SAN JOAQUIN_1	496	1,33%	14	1,36%
SAN MIGUEL_1	363	0,97%	10	0,97%
SAN MIGUEL_2	105	0,28%	3	0,29%
SAN RAMON_1	643	1,72%	18	1,75%
SANTIAGO_1	1.570	4,21%	43	4,17%
SANTIAGO_2	1.668	4,47%	46	4,47%
SANTIAGO_3	1.493	4,00%	41	3,98%
SANTIAGO_4	1.568	4,20%	43	4,17%
SANTIAGO_5	1.532	4,10%	42	4,08%
VITACURA_1	222	0,59%	6	0,58%
VITACURA_2	283	0,76%	8	0,78%
TOTAL	37.336	100,00%	1.030	100,00%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 2-5: COMPOSICIÓN DE POBLACIÓN Y MUESTRA SEGÚN AÑO DE INFRACCIÓN, MUESTRA PRINCIPAL

Año	Población		Muestra	
	Cantidad	%	Cantidad	%
2022	8.980	24,1%	241	23,4%
2023	28.356	75,9%	789	76,6%
Total	37.336	100,0%	1.030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 2-6: COMPOSICIÓN DE POBLACIÓN Y MUESTRA SEGÚN AÑO DE INFRACCIÓN, MUESTRA PRINCIPAL

Tipo Infracción	Población		Muestra	
	Cantidad	%	Cantidad	%
No Pago	34.604	92,7%	979	95,0%
Fraude	2.732	7,3%	51	5,0%
Total	37.336	100,0%	1.030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 2-7: COMPOSICIÓN DE POBLACIÓN Y MUESTRA SEGÚN TIPO DE RUT Y PRESENCIA EN RPI, MUESTRA PRINCIPAL

RUT/RPI	Población			Muestra		
	Si	No	Total	Si	No	Total
Existente	8,3%	76,9%	85,3%	9,3%	77,0%	86,3%
Ficticio	14,2%	0,5%	14,7%	13,2%	0,5%	13,7%
Total	22,6%	77,4%	100,0%	22,5%	77,5%	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

A partir de los cuadros anteriores se observa que la composición de la población y la de la muestra son similares, mostrando diferencias que no superan el 2,5%. Esta diferencia, producida en la proporción de fraudes, posiblemente se debe a las limitaciones en la distribución por JPL.

2.3.2 Muestra de Sancionados

En cuanto a los datos de los sancionados (registros tipo 4), se seleccionan aleatoriamente 10 observaciones, estratificando únicamente por año de infracción, dado que no se cuenta con los atributos que condicionan el muestro de los datos anteriores (tipo de infracción – no pago o fraude, tipo de RUT, presencia en RPI). Estos casos son adicionales a los 1.030 seleccionados para la muestra principal.

CUADRO Nº 2-8: COMPOSICIÓN DE POBLACIÓN Y MUESTRA SEGÚN AÑO DE INFRACCIÓN, MUESTRA DE SANCIONADOS

Año	Población		Muestra	
	Cantidad	%	Cantidad	%
2022	26	63,4%	7	70,0%
2023	15	36,6%	3	30,0%
Total	41	100,0%	10	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

En el siguiente cuadro se presenta la distribución de la muestra de sancionados por JPL.

CUADRO Nº 2-9: DISTRIBUCIÓN POR JPL, MUESTRA DE SANCIONADOS

JPL* (Comuna_Num)	Cantidad
MAIPU-1	1
PUENTE ALTO-1	1
SANTIAGO-1	2
SANTIAGO-2	4
VITACURA-2	2
Total	10

Fuente: Elaboración Propia (*) JPL es referencial, y es validado en terreno.

Como se verá más adelante, en la sección 5.11, todos estos casos fueron fiscalizados por Carabineros de Chile, a excepción de tres de ellos (una en Puente Alto y dos en Vitacura), que fueron multados por fiscalizadores del PNF. Al momento de levantar la información, estos casos no estaban registrados en el RPI y, por lo tanto, forman parte de la muestra considerada para el estudio.

Con lo anterior, **la muestra seleccionada asciende a 1.040 causas**: 1.030 causas de acuerdo a la distribución por JPL¹ y 10 casos que se encuentran en el RPI, pero no se encuentran en el PNF. La muestra seleccionada se presenta en el Anexo Digital 1.

2.3.3 Muestra de Reemplazo

Adicionalmente, se genera una muestra de reemplazo del mismo tamaño de la muestra original (la principal y la de sancionados), para así cubrir eventualidades durante el levantamiento de información. El método de construcción de esta muestra difiere parcialmente del utilizado en la primera muestra, puesto que el objetivo es reproducir la composición de la misma.

Concretamente, el proceso consiste en asignar a cada observación una categoría basada en el JPL, el año y el tipo de infracción, para luego realizar un muestreo estratificado basado en dichas categorías. De esta manera, cada observación de la muestra original cuenta con un reemplazo individual.

En el caso de la base de datos de sancionados, el muestreo se realiza seleccionando infracciones que se hayan efectuado en la misma comuna que la observación original. De esta manera, se espera resolver con mayor eficacia los eventuales inconvenientes durante el levantamiento de información.

La muestra de reemplazo se presenta en el Anexo Digital 1, junto con la muestra principal y la de sancionados.

3. LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN EN LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL

3.1 SOBRE LOS JUZGADOS DE POLICÍA LOCAL

Los JPL-RM son tribunales que dependen administrativamente de las Municipalidades. Las dos leyes sectoriales que regulan de manera general la organización, atribuciones y procedimientos de los JPL son:

- Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.
- Ley N° 18.287, que Establece los Procedimientos ante los Juzgados Policía Local.

Sus jueces son independientes de toda autoridad municipal y están bajo la supervigilancia directiva, correccional y económica de la Corte de Apelaciones. Los Jueces de Policía Local pertenecen a la dotación de la respectiva municipalidad. Para el nombramiento de un Juez de Policía Local interviene el Poder Judicial, a través de la Corte de Apelaciones, y el alcalde de la Municipalidad correspondiente. Los requisitos para ser juez son ser chileno/a y poseer el título de abogado/a.

Dentro de las competencias de los JPL se incluyen, entre otras:

- Infracciones a la Ley del Tránsito Ley N° 18.290.
- Infracciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones y su ordenanza.
- Infracciones a las Ordenanzas Municipales.
- Infracciones a la Ley de Rentas Municipales Decreto N°3.063.
- Ley de Alcoholes N° 19.925, consumo alcohol en la vía pública y manifiesto estado de ebriedad.
- Infracciones a la Ley de Copropiedad Ley N° 19.537.
- Infracciones a la Ley del Consumidor Ley N° 19.496.
- Infracciones a la Ley de Votaciones y Escrutinios Ley N° 18.700.
- Infracciones a la Ley de Vigilantes Privados Ley N° 3.607 Decreto Supremo 1773 y 93.

Por lo anterior, un juez de Policía Local tiene diversas atribuciones, principalmente relacionadas con la aplicación de la ley en materias que no son de naturaleza penal grave, sino más bien de índole administrativa o de orden público. Estos jueces se encargan de resolver situaciones que afectan la convivencia social, la seguridad pública, el orden municipal y ciertos aspectos de la legislación laboral o civil en su ámbito territorial.

3.2 PROCESO DE LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN

Con posterioridad a la adjudicación del estudio, se empezó a delinear la estrategia de trabajo, considerando tanto el levantamiento de información en tribunales como el análisis requerido de los datos.

Para el proceso de levantamiento de información fue fundamental contar con el apoyo del MTT y del DPTM, quienes informaron con antelación a los JPL a través de un oficio (ver Anexo Digital 2)

que el equipo consultor los visitaría para solicitar la información de las citaciones. Dicho oficio fue enviado antes del inicio del estudio y, una vez comenzado el estudio, DTPM emitió una credencial de presentación para el equipo de terreno.

Dada la gran cantidad de JPL a visitar, se priorizaron los juzgados que concentraban la mayor cantidad de causas: estos son los ubicados en las comunas de Providencia, Ñuñoa, Santiago, Estación Central y Quinta Normal. Posteriormente, se acudió a los JPL donde el equipo conocía, por trabajos anteriores, al personal de Tribunales y, por último, se cubrieron el resto de los JPL.

El equipo de trabajo en terreno estaba compuesto por 6 personas, que fueron supervisadas directamente por el Abogado que forma parte de la presente consultoría. Este equipo visitó en reiteradas ocasiones cada JPL, en una primera oportunidad para presentarse y solicitar formalmente la información, y posteriormente para obtener los datos solicitados.

Con respecto a la obtención de datos propiamente tal, en la mayoría de los JPL-RM los expedientes judiciales corresponden a un documento material (no digital) que se conserva en las oficinas o bodegas del tribunal, usualmente almacenadas en cajas o archivadores numerados. Luego, para identificar su ubicación física es necesario conocer, por medio de los sistemas de gestión documental de los JPL, dónde están estos guardados. Una vez que se encontraban los expedientes de la muestra del presente estudio, se sacaba una fotografía del mismo para poder contar con un respaldo digital. En aquellos JPL donde había sistemas electrónicos de causas,² se solicitaron directamente los expedientes en formato digital.

En términos generales, el trabajo en terreno se desarrolló sin mayores contratiempos. Sin embargo, es importante resaltar la necesidad de contar con el RUT y nombre del denunciado. En las primeras visitas el equipo solo tenía a su disposición el número de la causa y, dado que la mayoría de los Tribunales tienen sus sistemas de búsqueda basados en la identificación del denunciado, no se pudo acceder a la información. Solo una vez que el equipo pudo relacionar cada causa de la muestra con el RUT y nombre del denunciado, fue posible levantar los datos.

Dado que los sistemas de búsqueda se basan en el RUT del infractor, en algunos juzgados específicos (1º JPL de Estación Central, 1º JPL de Independencia, 3º JPL de La Florida, 1º JPL de Providencia, y 2º JPL y 3º JPL de Santiago) no fue posible hacer seguimiento a causas con RUT ficticios: al no poder individualizar al infractor, estos Tribunales no mantenían un registro de la causa en sus sistemas.³ Por lo anterior, para estos tribunales específicos, se modificó la muestra de reemplazo por causas con RUT válidos (estas corresponden a solo 12 causas de la muestra, que representan el 1,2% del total de causas consideradas para el estudio).

Se destaca que el equipo trató la información personal entregada por DTPM con la más absoluta reserva, en consistencia con las cláusulas del contrato al respecto y con el Programa de Integridad de la empresa, que plantea un compromiso con el respeto de la privacidad de los datos entregados por nuestros clientes.

² Santiago, Vitacura, Las Condes, Recoleta y Lo Barnechea.

³ Cuando las causas no se ingresan al sistema documental del tribunal, el acceso a sus expedientes se ve considerablemente dificultado, ya que estos se almacenan de manera física en cajas o archivadores dentro de bodegas. Dado que no se dispone de un registro preciso de su ubicación, acceder a dichas causas resulta inviable.

El levantamiento de información se inició el 12 de agosto y terminó el 17 de octubre de 2024. A continuación se presenta el calendario de visitas a los JPL. Como se observa, en la mayoría de los casos los tribunales debieron ser visitados más de una vez, dependiendo de la facilidad para encontrar la información solicitada.

CUADRO Nº 3-1: BITÁCORA DE VISITAS A TRIBUNALES

Fecha	Tribunal	Fecha	Tribunal
Lunes 12 de agosto	1º, 2º, 3º, 4º y 5º JPL de Santiago	Viernes 30 de agosto	3º JPL de Las Condes
Martes 13 de agosto	1º JPL de Lo Espejo 1º JPL de Renca 1º y 2º JPL de San Bernardo	Lunes 02 de septiembre	1º JPL de Quinta Normal 1º JPL de Las Condes 1º, 2º y 3º JPL de Providencia
Viernes 16 de agosto	1º JPL de Lo Espejo 1º JPL de Quilicura 1º JPL de Providencia 2º JPL de Providencia 3º JPL de Providencia 1º JPL de Recoleta	Martes 03 de septiembre	2º y 5º JPL de Santiago
Lunes 19 de agosto	1º y 2º JPL de Estación Central 2º JPL de Ñuñoa 1º JPL de Macul 1º JPL de Quinta Normal 1º JPL de Cerro Navia	Miércoles 04 de septiembre	1º JPL de Santiago 2º y 3º JPL de La Florida 1º JPL de La Reina
Martes 20 de agosto	1º JPL de La Pintana 1º JPL de El Bosque	Jueves 05 de septiembre	1º JPL de Cerrillos
Miércoles 21 de agosto	1º JPL de La Cisterna 1º y 2º JPL de San Miguel 1º JPL de Lo Espejo	Viernes 06 de septiembre	1º JPL de El Bosque 1º JPL de La Florida 1º y 2º JPL de Providencia
Jueves 22 de agosto	1º y 2º JPL de San Bernardo 3º JPL de Providencia 1º, 2º y 3º JPL de Las Condes 2º JPL de Estación Central 1º JPL de San Joaquín 1º JPL de Ñuñoa 1º JPL de Cerro Navia 3º y 4º JPL de Santiago	Lunes 09 de septiembre	1º JPL de Cerrillos 1º JPL de La Florida 1º JPL de Providencia
Viernes 23 de agosto	1º JPL de La Reina 1º JPL de Peñalolén 1º y 2º JPL de Vitacura 1º JPL de San Miguel 4º JPL de Santiago	Martes 10 de septiembre	1º JPL de Macul 3º JPL de Providencia
Lunes 26 de agosto	4º JPL de Santiago 1º JPL de la Pintana 1º JPL de Lo Barnechea 1º y 2º JPL de Pudahuel 1º JPL de San Ramón 1º JPL de La Granja 1º, 2º y 3º JPL de La Florida	Miércoles 11 de septiembre	2º y 3º JPL de Maipú 1º JPL de Renca 1º JPL de Conchalí 1º JPL de La Cisterna 1º JPL de La Pintana 1º y 2º JPL de Estación Central
Martes 27 de agosto	1º JPL de Cerrillos 1º JPL de Peñalolén 1º JPL de Pedro Aguirre Cerda	Jueves 12 de septiembre	1º JPL de La Florida 1º JPL de Providencia 1º JPL de San Joaquín 1º JPL de La Pintana 1º JPL de Cerro Navia 1º JPL de Peñalolén 1º JPL de La Reina
Miércoles 28 de agosto	3º JPL de Santiago 2º JPL de Estación Central 2º y 3º JPL de Providencia	Viernes 13 de septiembre	1º y 2º JPL de Ñuñoa 1º JPL de La Pintana 1º JPL de Lo Espejo 1º JPL de Cerrillos 1º JPL de San Miguel
Jueves 29 de agosto	1º JPL de La Granja	Lunes 16 de septiembre	2º y 3º JPL de La Florida 1º JPL de Huechuraba 1º JPL de Maipú 1º JPL de Cerro Navia
		Martes 17 de septiembre	1º JPL de La Reina 1º JPL de La Cisterna 1º JPL de Puente Alto 1º JPL de La Florida
		Miércoles 25 de septiembre	1º JPL de Lo Espejo 1º JPL de La Reina 1º JPL de Lo Prado 1º JPL de Huechuraba

**Estudio de Resultado de Denuncias por Evasión Cursadas por el Programa Nacional De Fiscalización,
Enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana** **Informe Final**

Fecha	Tribunal
Jueves 26 de septiembre	2º y 3º JPL de La Florida 1º JPL de Estación Central 1º JPL de San Joaquín
Viernes 27 de septiembre	1º JPL de Renca
Martes 01 de octubre	1º JPL de San Joaquín 1º, 2º, 3º y 5º JPL de Santiago 1º JPL de Independencia
Jueves 03 de octubre	1º JPL de Conchalí 1º JPL de La Florida 2º JPL de Ñuñoa

Fecha	Tribunal
Viernes 04 de octubre	1º y 3º JPL de La Florida 3º JPL de Maipú 1º JPL de San Joaquín
Jueves 10 de octubre	1º JPL de La Florida
Lunes 14 de octubre	1º JPL de Providencia 1º JPL de Estación Central
Martes 15 de octubre	2º JPL de La Florida 1º JPL de Cerrillos
Miércoles 16 de octubre	1º JPL de Cerrillos 1º JPL de Conchalí
Jueves 17 de octubre	1º JPL de Cerrillos 1º JPL de Conchalí

Fuente: Elaboración Propia

4. DEFINICIONES DE LA BASE DE DATOS

A partir de levantamiento de causas, fue posible construir una base de datos que provea información sobre el resultado de las citaciones cursadas por evasión. En el Anexo Digital 3 se presenta la Base de Datos generada, cuyo contenido se describe a continuación:

CUADRO N° 4-1: CONTENIDO DE LA BASE DE DATOS

Nombre	Contenido
Num	Número de observación
id_parte	ID del parte cursado
tipo_rut	Caracterización de RUT del infractor (existente o ficticio)
num_jpl	Número del Juzgado
nombre_jpl	Nombre del juzgado (dado por la comuna a la que pertenece)
fecha_citacion	Fecha para la cual se ha establecido la citación del infractor al JPL
hora_citacion	Hora para la cual se ha establecido la citación del infractor al JPL
num_boleta	Número de Boleta
fecha_infraccion	Fecha en la cual se cometió la infracción
cod_infraccion	Código de Infracción según la tipificación establecida por DTPM
tipo_infraccion	Tipo de Infracción (No Pago o Fraude)
rut_infractor	Rut del Infractor
sexo_infractor	Sexo/Género oficial del Infractor
tipificación	Tipo de Infracción registrado en la causa respectiva
denuncia	Número de denuncia
rol	Número de rol
admisibilidad	Admisibilidad de la denuncia (SI, NO, S/I)
causal_inadmisibilidad	Motivo de inadmisibilidad de la denuncia
comparecencia_1	Infractor compareció al JPL por notificación presencial (SI, NO, S/I)
notif_tribunal	JPL envió notificación una vez que el infractor no compareció al JPL (SI, NO, S/I)
comparecencia_2	Infractor compareció al JPL por notificación enviada por el tribunal
carta_devuelta	La notificación por carta certificada fue devuelta al remitente por no existir domicilio del infractor (SI, NO, S/I)
multa_app	Se aplicó multa al infractor (SI, NO, S/I)
monto_multa_app	Monto de la multa aplicada por el juez (UTM)
multa_paga	Infractor pagó la multa aplicada (SI, NO, S/I)
dcto_ley	Infractor recibió descuento de 50% por Ley 18287
monto_multa_paga	Monto efectivo de la multa pagada por el infractor (UTM)
rebaja	Monto que se deja de percibir por multa rebajada o no pagada
motivo_rebaja	Motivo por el cual se rebajó el monto total de la multa
medida_apremio	Se aplicaron medidas de apercibimiento/apremio al infractor (SI, NO, S/I)
tipo_medida_apremio	Tipo de medida de apercibimiento/apremio aplicada al infractor
absolucion	Infractor fue absuelto (SI, NO, S/I)
motivo_absolucion	Motivo por el cual el infractor fue absuelto
causa_archivada	La causa fue archivada (SI, NO, S/I)
motivo_causa_archivada	Motivo por el cual la causa fue archivada
rpi_jpl	Se envió información al RPI (SI, NO, S/I)
motivo_no_rpi	Motivo por el cual no se envió la información al RPI

Fuente: Elaboración propia.

5. REPORTE DE RESULTADOS

En esta sección se presentan los resultados obtenidos a partir del proceso de levantamiento de información descrito anteriormente, siguiendo los objetivos planteados por los Términos de Referencia. En este capítulo, el reporte se realiza a nivel global, considerando todos los JPL-RM en conjunto. En el Anexo 9 se presentan los mismos resultados, pero desagregados a nivel de JPL.

Como resultado de las tres etapas de levantamiento de información, se recopilaron 1.030 causas para la muestra principal y 10 de la base de datos de sancionados, lo que corresponde al 100% de lo solicitado en las bases. En el siguiente cuadro se resume el número de causas por las 5 tipificaciones del PNF para la muestra principal. En el caso de la muestra de sancionados, no se utiliza la tipificación anterior, sino que se clasifica en 1) infracción asociada a TNE y 2) infracción asociada a Tarjeta BIP.

CUADRO Nº 5-1: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN TIPIFICACIÓN DE LA INFRACCIÓN – MUESTRA PRINCIPAL

Código Infracción	Descripción	No Pago	Fraude	Total
8001	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (no porta tarjeta de validación)	517 (50,19%)	- (0,00%)	517 (50,19%)
8002	Pasajero de transporte público no paga la tarifa	447 (43,40%)	- (0,00%)	447 (43,40%)
8003	Pasajero de transporte público utiliza un pase escolar o estudiantil que no le pertenece. Se retiene TNE, para ser remitida a JUNAEB.	4 (0,39%)	35 (3,40%)	39 (3,79%)
8004	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (tarjeta de validación dañada)	15 (1,46%)	- (0,00%)	15 (1,46%)
8005	Accede servicios de transporte público utilizando tarjeta adulto mayor (TAM) sin ser su titular.	- (0,00%)	12 (1,17%)	12 (1,17%)
Total		983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración propia.

Los datos recopilados han pasado por un proceso de limpieza, refinamiento y revisión, con el fin de asegurar que cumplan con los requisitos del procedimiento realizado en los JPL, cuyo esquema se presenta en la figura siguiente.⁴ Todo este proceso se rige bajo la Ley Nº 21.083, que adopta medidas de seguridad y control en medios de pago del Transporte Público de pasajeros, que introdujo modificaciones tanto en la Ley Nº 18.290 sobre Tránsito, como en la Ley Nº 18.287, que establece el Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

Siguiendo la estructura de la figura, una vez que una persona comete una infracción y es citada a tribunales por el fiscalizador del PNF, el infractor puede o no asistir a dicha citación.

- a) La Ley Nº 21.083 establece que las personas que pagan la multa anticipadamente, esto es, hasta el quinto día hábil inmediatamente anterior a la fecha de la citación efectuada por los denunciantes, tienen derecho a que se les rebaje en un 50% el valor de la multa. Este corresponde al primer caso en la figura.

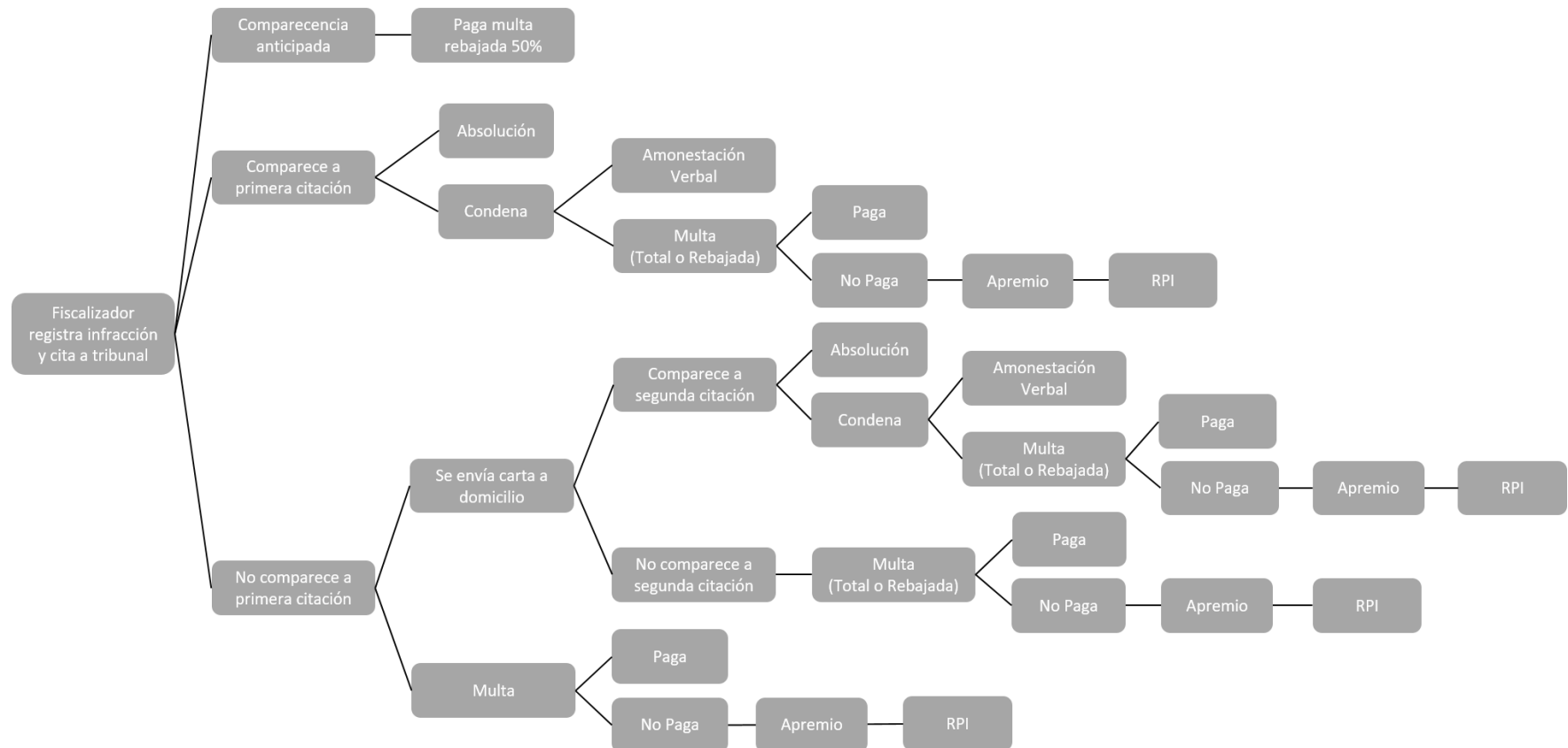
⁴ Debido a estos procesos de tratamiento de datos, es posible que existan algunas diferencias con respecto a lo entregado en los informes de avance Nº1 y Nº2: al contar con un número mayor de causas, fue posible identificar algunas inconsistencias que no eran evidentes en la muestra reducida de los informes de avance. Así, como parte del desarrollo del Informe Final, se realizó una completa revisión de la totalidad de la información disponible, y se corrigió y/o actualizó la base de datos.

- b) En caso de comparecer al JPL, y una vez presentados los descargos, el infractor puede ser absuelto o condenado por el juez. Las condenas observadas a la fecha son amonestación verbal y pago de multa (total o parcial). En ésta última situación, si el infractor paga la multa se cierra la causa. En caso contrario, el juez debe ingresar al infractor al RPI luego de emitir una medida de apremio.
- c) Cuando el infractor no asiste al JPL en primera citación, dado que los inspectores fiscales del PNF tienen la calidad de ministros de fe, el juez puede resolver condenarlo inmediatamente al pago de la multa total, o bien citarlo nuevamente al tribunal. Cuando opta por esta segunda citación, se aplica el procedimiento descrito en el punto b) precedente.

Una vez que se han desarrollado todas las etapas del procedimiento infraccional, atendido que no quedan más trámites que realizar, se dicta una resolución que ordena el archivo de la causa, y que deriva en que se guarde el expediente en las bodegas del propio Tribunal. Para que se dicte esta resolución, como se observa en la figura, debe ocurrir 1) la absolución del denunciado, 2) el pago de la multa o 3) el no pago de la multa y la respectiva inscripción del infractor en el RPI.

Sin embargo, en la muestra levantada para el presente estudio, se ha observado que algunos infractores que no pagan la multa no son ingresadas al RPI, lo que puede explicarse por una inadvertencia del tribunal en dictar la resolución y emitir el posterior oficio. Más detalles en la sección 5.7.

FIGURA 5-1: MANEJO REGULAR DE CAUSAS DE EVASIÓN EN JPL



Fuente: Elaboración propia.

5.1 ADMISIBILIDAD DE LAS DENUNCIAS

En primer lugar, se revisa el porcentaje de citaciones enviadas por el PNF que son consideradas como admisibles por parte de los JPL.

Es importante mencionar que para estas infracciones no se realiza un examen de admisibilidad: no se ha encontrado en ningún JPL una resolución que declare explícitamente si las denuncias son admisibles, ya que los jueces consideran que las denuncias realizadas por los fiscalizadores cuentan con todos los requisitos legales para que sean declaradas como tales.

Luego, para efectos de la base de datos y presentación, se asume que todas las denuncias que logran continuar con el proceso en su respectivo tribunal son admisibles. Es importante recalcar que la continua revisión y procesamiento de los datos ha permitido categorizar todas las causas como admisibles.⁵

En el cuadro que se presenta a continuación se presenta el detalle de la admisibilidad de las citaciones según la tipificación de la infracción.

CUADRO Nº 5-2: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN ADMISIBILIDAD DE LA DENUNCIA

Denuncia Admisible*	No Pago	Fraude	Total
SI	983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)
NO	0 (0,00%)	0 (0,00%)	0 (0,00%)
Total	983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro anterior se han clasificado las faltas entre no pago del pasaje y fraude, usando los códigos definidos por el PNF (ver cuadro n°2-2). En el caso específico del código 8003, que considera simultáneamente dos faltas,⁶ se revisaron los expedientes para determinar si las causas eran efectivamente fraudes o bien situaciones de no pago. Este análisis encontró que de las 39 causas bajo el código 8003, 4 correspondían a casos de no pago, mientras que 35 eran efectivamente fraude. Esto fue corregido en la base de datos y también en el reporte del presente capítulo.

5.2 COMPARECENCIA ANTE EL TRIBUNAL

A continuación, se presenta el detalle de las personas citadas que efectivamente acuden al JPL respectivo. En el siguiente cuadro se muestran los totales de infractores que comparecieron por la citación cursada presencialmente por el fiscalizador del PNF que detectó el hecho infraccional.

5 En los Informes de Avance N°1 y N°2 se categorizaron algunas causas como sin información (S/I). Para el presente informe, se revisó en detalle la información disponible de estas causas constatando que se contaba con suficiente información para su análisis y, por lo tanto, son admisibles bajo la definición para tales efectos.

6 La tipificación del código 8003 es: "Pasajero de transporte público, no paga la tarifa correspondiente. Utiliza un pase escolar o estudiantil que no le pertenece. Se retiene TNE, para ser remitida a JUNAEB."

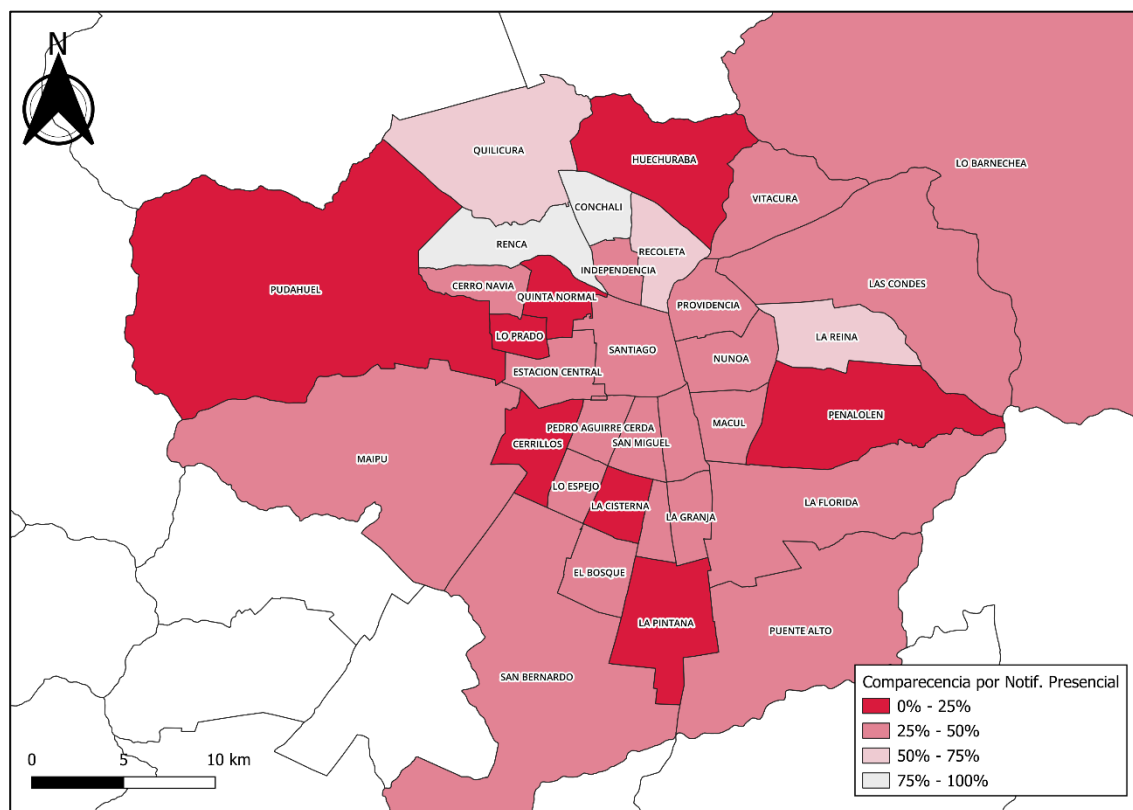
CUADRO N° 5-3: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMPARECENCIA AL TRIBUNAL POR CITACIÓN DEL PNF

Comparecencia	No Pago	Fraude	Total
SI	330 (32,04%)	25 (2,43%)	355 (34,47%)
NO	641 (62,23%)	22 (2,14%)	663 (64,37%)
S/I*	12 (1,16%)	0 (0,00%)	12 (1,16%)
Total	983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

(*) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

FIGURA 5-2: COMPARECENCIA AL TRIBUNAL POR CITACIÓN DEL PNF



Fuente: Elaboración Propia

En la muestra se tiene un bajo porcentaje de comparecencia en esta primera citación. En efecto, se observa que tan solo un 34,47% de los infractores citados por el PNF comparece ante el tribunal correspondiente.

Existen situaciones en las cuales el tribunal convoca por segunda vez a los infractores, con el fin de otorgarles una oportunidad para efectuar sus descargos. Este procedimiento se lleva a cabo mediante el envío de una notificación al domicilio del infractor, conforme a la información registrada en el Registro Civil. De acuerdo con la normativa aplicable, la decisión de enviar dicha notificación está sujeta al criterio del juez, quien podrá declarar la rebeldía del infractor en caso de inasistencia a la primera citación, procediendo de esta forma a la tramitación inmediata de la sentencia correspondiente, que implica el pago de la multa establecida.

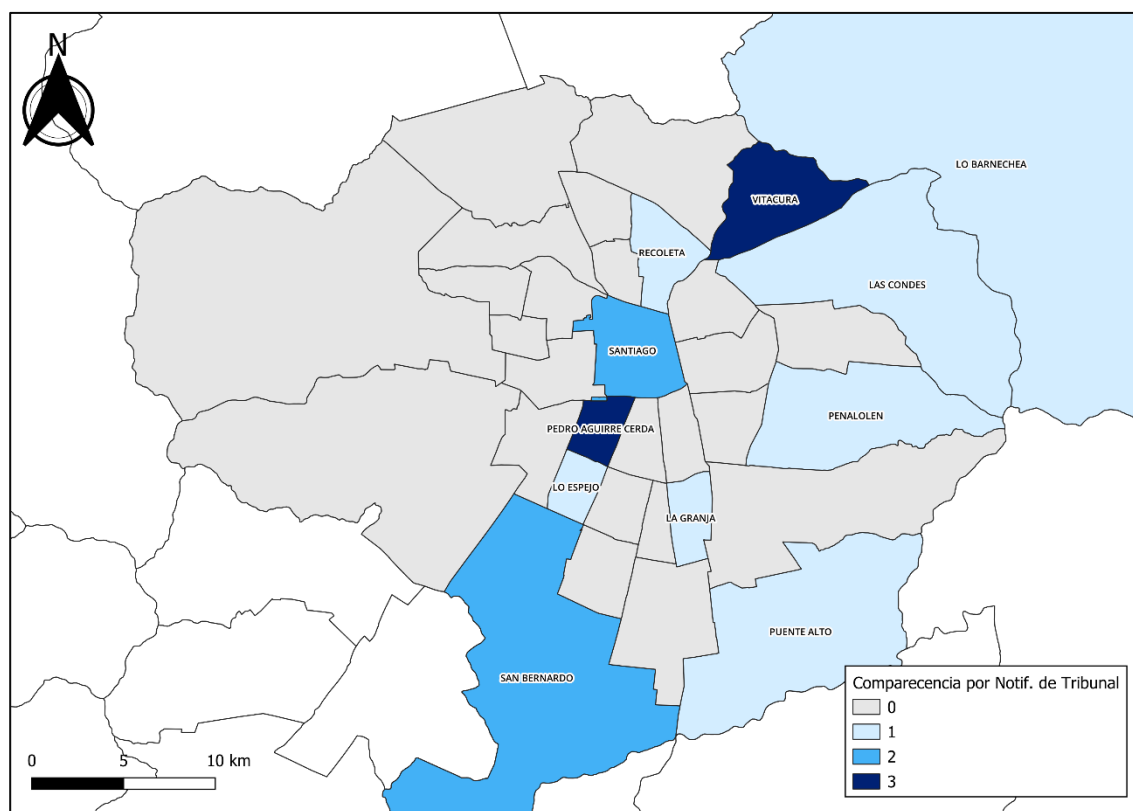
Para la muestra levantada, se tiene que 557 de los 663 infractores (84,01%) que no asistieron en la primera citación fueron notificados para una segunda citación. En el cuadro que se presenta a continuación se muestra la distribución de causas según su comparecencia a esta segunda citación.

CUADRO Nº 5-4: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMPARECENCIA POR NOTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL

Notificación	Comparecencia	No Pago	Fraude	Total
SI	SI	16 (2,41%)	1 (0,15%)	17 (2,56%)
	NO	522 (78,73%)	18 (2,71%)	540 (81,45%)
NO	NO	103 (15,54%)	3 (0,45%)	106 (15,99%)
Total		641 (96,68%)	22 (3,32%)	663 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-3: COMPARECENCIA POR NOTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL



Fuente: Elaboración Propia

Nuevamente se observa una baja asistencia a la citación efectuada, de hecho, el porcentaje de comparecencia es considerablemente menor al observado para la primera citación.

5.3 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LOS INFRACTORES

5.3.1 Sexo y Edad de los Infractores

En las causas levantadas se ha verificado que no se encuentra información sociodemográfica de los infractores: solo se caracteriza a las personas mediante su RUT y nombre. Por lo anterior, para obtener información adicional, es necesario recurrir a otras fuentes que permitan complementar la base de datos.

En este contexto, se ha obtenido el sexo y la edad de los infractores a partir de los certificados de nacimiento que se pueden conseguir del Registro Civil. Estos certificados solo están disponibles para personas nacidas en territorio nacional; para los extranjeros, se ha solicitado información de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) mediante Ley de Transparencia. A la fecha, dicha solicitud aún se encuentra en proceso y la documentación correspondiente se encuentra disponible en el Anexo Digital 5.

En el siguiente cuadro se presenta la distribución por sexo y edad de los infractores seleccionados en la muestra.

CUADRO Nº 5-5: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN SEXO Y EDAD DEL INFRACTOR

Sexo/Edad	18-29	30-44	45-59	60+	S/I*	N/A**	Total
Masculino	218 (21,17%)	191 (18,54%)	81 (7,87%)	15 (1,45%)	- -	- -	505 (49,03%)
Femenino	113 (10,97%)	107 (10,39%)	65 (6,31%)	5 (0,49%)	- -	- -	290 (28,16%)
S/I*	- -	- -	- -	- -	174 (16,89%)	- -	174 (16,89%)
N/A**	- -	- -	- -	- -	- -	61 (5,92%)	61 (5,92%)
Total	331 (32,14%)	298 (28,93%)	146 (14,18%)	20 (1,94%)	174 (16,89%)	61 (5,92%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

(*) S/I corresponden a infractores cuyo Rut existe, pero cuyo Certificado de Nacimiento no está en el Registro Civil.

(**) N/A corresponden a infractores sin Rut real.

A partir de la metodología descrita, se logró caracterizar al 77,2% de los infractores. Teniendo en consideración la información disponible en este ámbito, se observa una mayor proporción de infractores masculinos en la muestra seleccionada, cubriendo casi la mitad de las infracciones. Si se consideran solamente a los infractores exitosamente identificados (es decir, sin S/I ni N/A), se observa que la proporción masculina alcanza un 63,5%. En cuanto al rango etario, se observa que casi un tercio de los infractores no supera los 30 años, y más del 60% son menores de 45 años.

En el país, y particularmente en el Gran Santiago, se han realizado diversos estudios para entender la evasión en el contexto del sistema de transporte público, buscando caracterizar a los evasores y proponer medidas para reducir la evasión (por ejemplo, Porath y Galilea, 2020; Celse y Grolleau, 2023; Busco et al, 2024).

Dentro de estos estudios, destaca el realizado por el Centro de Políticas Públicas UC, titulado "Laboratorio 502", en el cual se identifican diversos tipos de infractores, destacando especialmente a los evasores circunstanciales, oportunistas y sistemáticos. Este estudio señala que los individuos con mayores tasas de evasión son predominantemente hombres y jóvenes menores de 25 años. De

manera similar, Allen et al. (2019) concluyen que los evasores son mayormente hombres, desempleados, de entre 18 y 24 años, sin licencia de conducir y con ingresos familiares bajos. En la misma línea, Cantillo et al. (2022) también observan que los grupos con mayor tendencia a evadir son los hombres y los jóvenes.

Los resultados anteriores son consistentes con la literatura existente sobre el tema, observando una predominancia de hombres jóvenes en la muestra de evasores.

5.3.2 Domicilio de los Infractores

Otro ámbito de interés en la caracterización sociodemográfica de los infractores corresponde a su comuna de residencia, ya que a partir de ella es posible establecer hipótesis relacionadas a su comportamiento en relación a las sanciones correspondientes. La información de la comuna de residencia fue entregada por el DTPM para la muestra definitiva, a partir de los RUT de los infractores (no se cuenta con información para la totalidad de la base de datos descrita en el capítulo 2.1).

En el siguiente cuadro se presenta la distribución de las causas según la comuna de residencia del infractor.

CUADRO Nº 5-6: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMUNA DE RESIDENCIA DEL INFRACTOR

Comuna	Causas		Población		Causas por 10.000 hab
	Cantidad	%	Cantidad	%	
ALHUE	0	0,00%	6.444	0,1%	-
BUIN	3	0,29%	96.614	1,4%	0,31
CALERA DE TANGO	1	0,10%	25.392	0,4%	0,39
CERRILLOS	16	1,55%	80.832	1,1%	1,98
CERRO NAVIA	37	3,59%	132.622	1,9%	2,79
COLINA	2	0,19%	146.207	2,1%	0,14
CONCHALI	18	1,75%	126.955	1,8%	1,42
CURACAVI	1	0,10%	32.579	0,5%	0,31
EL BOSQUE	32	3,11%	162.505	2,3%	1,97
EL MONTE	1	0,10%	35.923	0,5%	0,28
ESTACION CENTRAL	30	2,91%	147.041	2,1%	2,04
HUECHURABA	8	0,78%	98.671	1,4%	0,81
INDEPENDENCIA	23	2,23%	100.281	1,4%	2,29
ISLA DE MAIPO	2	0,19%	36.219	0,5%	0,55
LA CISTERNA	4	0,39%	90.119	1,3%	0,44
LA FLORIDA	39	3,79%	366.916	5,2%	1,06
LA GRANJA	22	2,14%	116.571	1,6%	1,89
LA PINTANA	56	5,44%	177.335	2,5%	3,16
LA REINA	7	0,68%	92.787	1,3%	0,75
LAMPA	2	0,19%	102.034	1,4%	0,20
LAS CONDES	14	1,36%	294.838	4,1%	0,47
LO BARNECHEA	9	0,87%	105.833	1,5%	0,85
LO ESPEJO	25	2,43%	98.804	1,4%	2,53
LO PRADO	17	1,65%	96.249	1,4%	1,77
MACUL	21	2,04%	116.534	1,6%	1,80
MAIPU	92	8,93%	521.627	7,3%	1,76
MARIA PINTO	1	0,10%	13.590	0,2%	0,74
MELIPILLA	2	0,19%	123.627	1,7%	0,16
NUNOA	27	2,62%	208.237	2,9%	1,30
PADRE HURTADO	1	0,10%	63.250	0,9%	0,16
PAINE	2	0,19%	72.759	1,0%	0,27
PEDRO AGUIRRE CERDA	16	1,55%	101.174	1,4%	1,58
PENAFLO	3	0,29%	90.201	1,3%	0,33
PENALOEN	47	4,56%	241.599	3,4%	1,95
PIRQUE	0	0,00%	26.521	0,4%	-
PROVIDENCIA	7	0,68%	142.079	2,0%	0,49
PUDAHUEL	38	3,69%	230.293	3,2%	1,65
PUENTE ALTO	66	6,41%	568.106	8,0%	1,16
QUILICURA	33	3,20%	210.410	3,0%	1,57
QUINTA NORMAL	22	2,14%	110.026	1,5%	2,00
RECOLETA	31	3,01%	157.851	2,2%	1,96
RENCÁ	37	3,59%	147.151	2,1%	2,51
SAN BERNARDO	40	3,88%	301.313	4,2%	1,33
SAN JOAQUIN	13	1,26%	94.492	1,3%	1,38
SAN JOSE DE MAIPO	0	0,00%	18.189	0,3%	-
SAN MIGUEL	6	0,58%	107.954	1,5%	0,56
SAN PEDRO	0	0,00%	9.726	0,1%	-
SAN RAMON	12	1,17%	82.900	1,2%	1,45
SANTIAGO	58	5,63%	404.495	5,7%	1,43
TALAGANTE	0	0,00%	74.237	1,0%	-
TILITIL	2	0,19%	19.312	0,3%	1,04
VITACURA	5	0,49%	85.384	1,2%	0,59
EXTERNAS A LA RM	18	1,75%	-	-	-
S/I**	61	5,92%	-	-	-
TOTAL	969	100,00%	7.112.808	100,0%	1,36

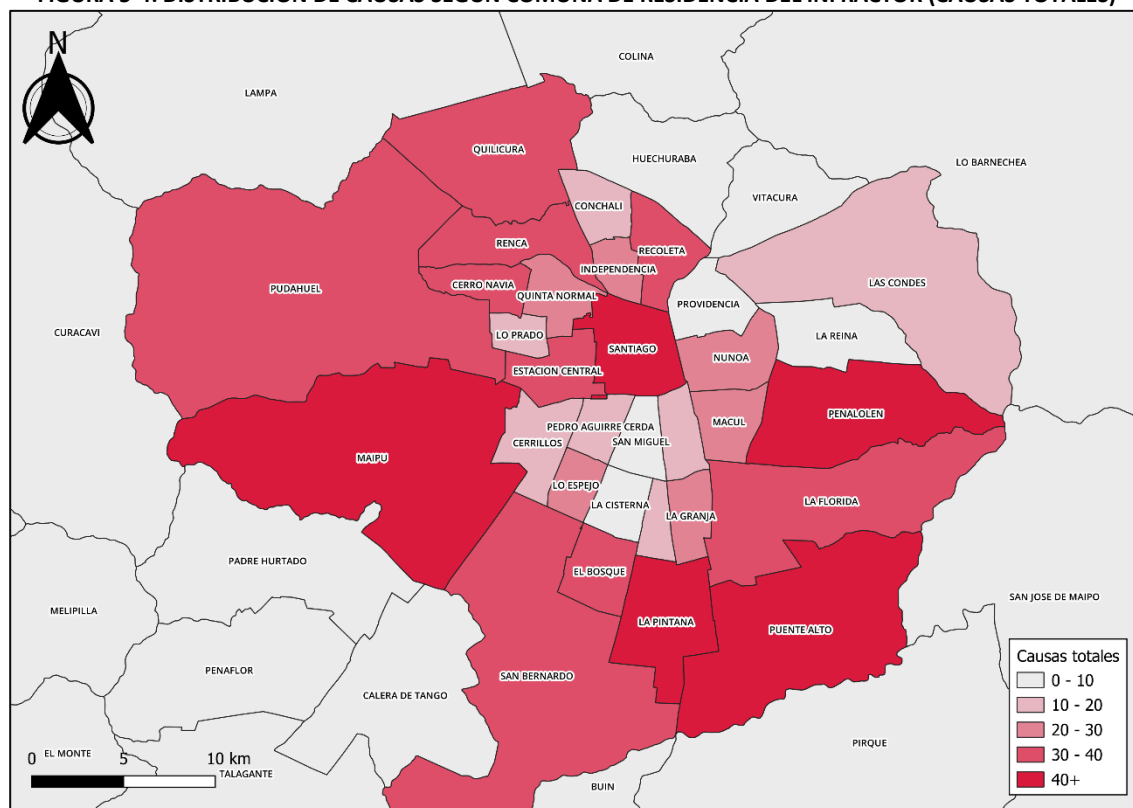
Fuente: Elaboración Propia a partir de información entregada por DTPM

(*) Datos de Población obtenidos a partir de CENSO 2017.

(**) S/I: corresponden a infractores sin Rut real y, por lo tanto, no se cuenta con información sobre su comuna de residencia.

De manera complementaria, también se presenta una figura con la distribución de causas según el domicilio del infractor, con el objetivo de mostrar la distribución espacial de los infractores.

FIGURA 5-4: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMUNA DE RESIDENCIA DEL INFRACTOR (CAUSAS TOTALES)

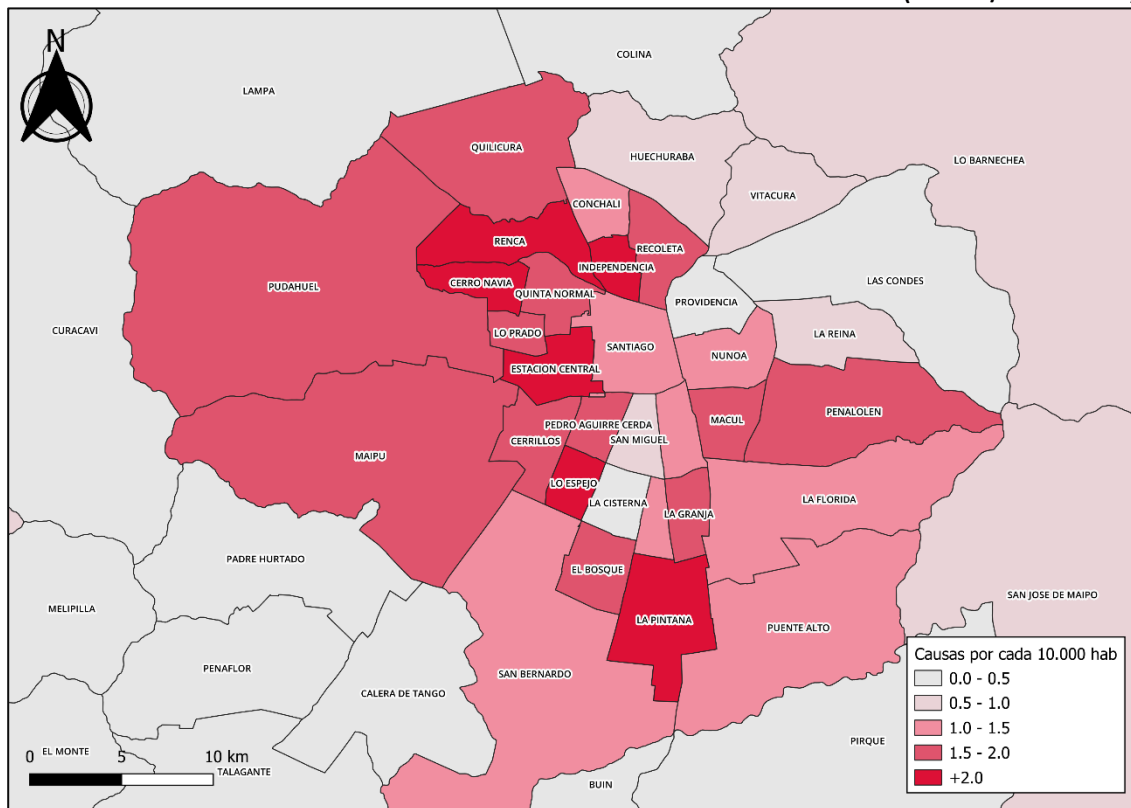


Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

Se puede observar que hay una mayor cantidad de causas por evasión en la comuna de Santiago y las comunas ubicadas en la periferia, a excepción del sector oriente de la Región Metropolitana. En particular, destacan Peñalolén, Maipú, La Pintana y Puente Alto. En el caso de las comunas que no pertenecen a la provincia de Santiago (exceptuando Puente Alto y San Bernardo), se tiene una baja cantidad de causas, posiblemente debido al escaso uso de transporte público RED.

Sin embargo, también se debe tener en cuenta que la cantidad de causas también puede estar influenciada por la población comunal. Para eliminar este efecto tamaño, en la siguiente figura se presenta la distribución de causas por comuna de domicilio, normalizada por el número de habitantes de la comuna respectiva.

FIGURA 5-5: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMUNA DE RESIDENCIA DEL INFRACTOR (CAUSAS/10.000 HAB*)



Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.
(*) Datos de Población obtenidos a partir de CENSO 2017.

Al observar este nuevo indicador, se logran apreciar ciertas diferencias con respecto a la cantidad total de causas por comuna. Si bien aún se tiene que las comunas del sector oriente presentan menores niveles de evasores detectados, en este caso se observa que los mayores índices de evasores detectados se dan en comunas más cercanas al centro de Santiago, destacando comunas como Independencia, Renca, Cerro Navia, Estación Central, Lo Espejo y La Pintana.

Para complementar el análisis, en el cuadro que se presenta a continuación se describe la composición de los infractores cuya comuna de residencia se encuentra fuera de la Región Metropolitana. En este caso, se detalla el tipo de infracción cometida, ya que de esta manera se espera inferir las posibles causas de tales infracciones.

CUADRO Nº 5-7: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COMUNA DE RESIDENCIA DEL INFRACTOR

Región	Comuna	Código Infracción					Total
		8001	8002	8003	8004	8005	
IQUIQUE	IQUIQUE	-	2	-	-	-	2
COQUIMBO	COQUIMBO	1	1	-	-	-	2
	LA SERENA	-	-	-	-	1	1
VALPARAISO	VALPARAISO	1	-	-	-	-	1
	QUILPUE	1	1	-	-	-	2
	CARTAGENA	1	-	-	-	-	1
	LA CRUZ	1	-	-	-	-	1
	PUCHUNCAVI	1	-	-	-	-	1
O'HIGGINS	MOSTAZAL	-	1	-	-	-	1
MAULE	RIO CLARO	1	-	-	-	-	1
	LONGAVI	1	-	-	-	-	1
ÑUBLE	CHILLAN	-	1	-	-	-	1
BIOBIO	TOME	-	1	-	-	-	1
ARAUCANIA	SAAVEDRA	-	1	-	-	-	1
LOS LAGOS	QUELLON	-	-	-	1	-	1
TOTAL		8	8	0	1	1	18

Fuente: Elaboración Propia a partir de información entregada por DTPM.

Del cuadro anterior se observa una gran diversidad geográfica de los domicilios, ya que figuran nueve regiones diferentes, abarcando territorios del norte, centro y sur del país. Más aún, la mayor parte de las localidades que aparecen en el listado posee solo una causa, a excepción de Coquimbo, Iquique y Quilpué que tienen dos.

En cuanto al tipo de infracción cometida, se observa que 17 de las 18 causas analizadas son del tipo No Pago: 8 corresponden a no pago "simple" (código 8001), 8 a no pago por no portar tarjeta (código 8002) y 1 a no pago por tarjeta dañada (código 8004). La infracción restante corresponde a fraude por uso de tarjeta de adulto mayor sin ser el titular (código 8005). A partir de estos resultados, es posible suponer que parte de las causas que explican este comportamiento son justamente la no residencia, o bien el desconocimiento de plataformas tecnológicas como alternativas de pago.

5.3.3 Comuna de Residencia y Comuna de Infracción

Los datos disponibles también permiten establecer una comparativa entre la comuna de residencia del infractor y la comuna en donde cometió la infracción. En el cuadro que se presenta a continuación se muestra el detalle de los infractores según la coincidencia entre la comuna de residencia y la comuna en donde se cursó la infracción.

CUADRO Nº 5-8: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN COINCIDENCIA DE COMUNA DE RESIDENCIA E INFRACCIÓN

Misma Comuna	Cantidad	Prop.
SI	195	18,93%
NO	774	75,05%
S/I*	61	6,02%
Total	1.030	100,00%

Fuente: Elaboración propia en base a información entregada por DTPM.

(*) S/I: corresponden a infractores sin Rut real y, por lo tanto, no se cuenta con información sobre su comuna de residencia.

A partir del cuadro anterior, se observa que la mayor parte de las causas analizadas no presenta coincidencias entre la comuna de residencia y la comuna en donde se cursa infracción. Este resultado es esperable, ya que se tiene una mayor cantidad de infractores en las comunas ubicadas

en la periferia de la Región Metropolitana; mientras que, como se observa en la Figura 2-5, las fiscalizaciones se encuentran altamente concentradas en las comunas del centro.

Si bien la comuna en donde se realizó la fiscalización no necesariamente coincide con la comuna en donde se llevó a cabo la infracción, es finalmente en donde deriva la denuncia correspondiente. En este contexto, puede ser interesante analizar el comportamiento de los infractores según si deben acudir a un JPL ubicado en su misma comuna de residencia o no. Esto se analiza en la sección 5.4.3 siguiente.

5.4 APLICACIÓN Y PAGO DE MULTAS

5.4.1 Resultados Generales

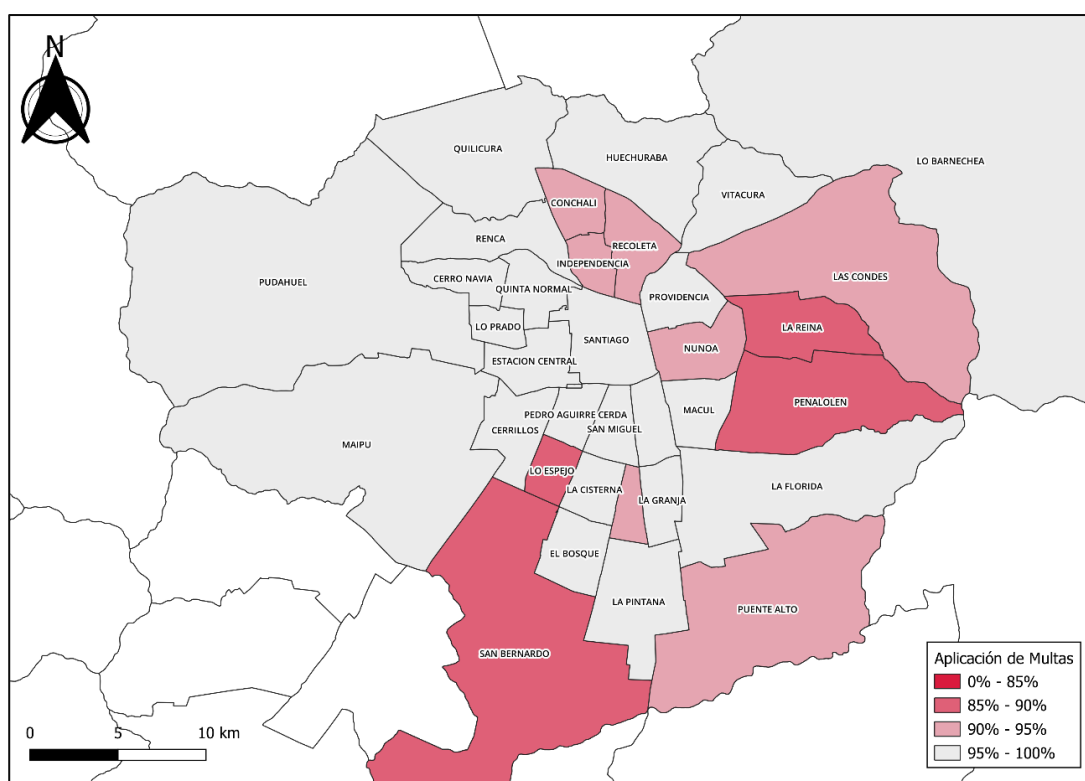
Otro de los requisitos a analizar corresponde al pago de las multas por parte de los infractores. En este aspecto, el cuadro que se presenta a continuación muestra el detalle de las multas cursadas por evasión en transporte público.

CUADRO Nº 5-9: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN APLICACIÓN DE MULTAS

Multa Aplicada	No Pago	Fraude	Total
SI	963 (93,50%)	47 (4,56%)	1.010 (98,06%)
NO	20 (1,94%)	0 (0,00%)	20 (1,94%)
Total	983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-6: APLICACIÓN DE MULTAS



Fuente: Elaboración Propia

Se observa el 98,06% de las denuncias incluyen la aplicación de una multa, dejando solamente 20 infracciones sin ella producto de amonestaciones verbales o absoluciones.

- Con respecto a las amonestaciones verbales, estas corresponden a 10 casos. Si bien en general no se observa evidencia explícita de los motivos que llevan al juez correspondiente a dictar tal sentencia, las resoluciones sugieren la existencia de una instancia para que el infractor realice sus descargos, y a partir de ellos se toma dicha decisión.
- Existen 10 absoluciones, las cuales se revisan en detalle en la sección 5.6.

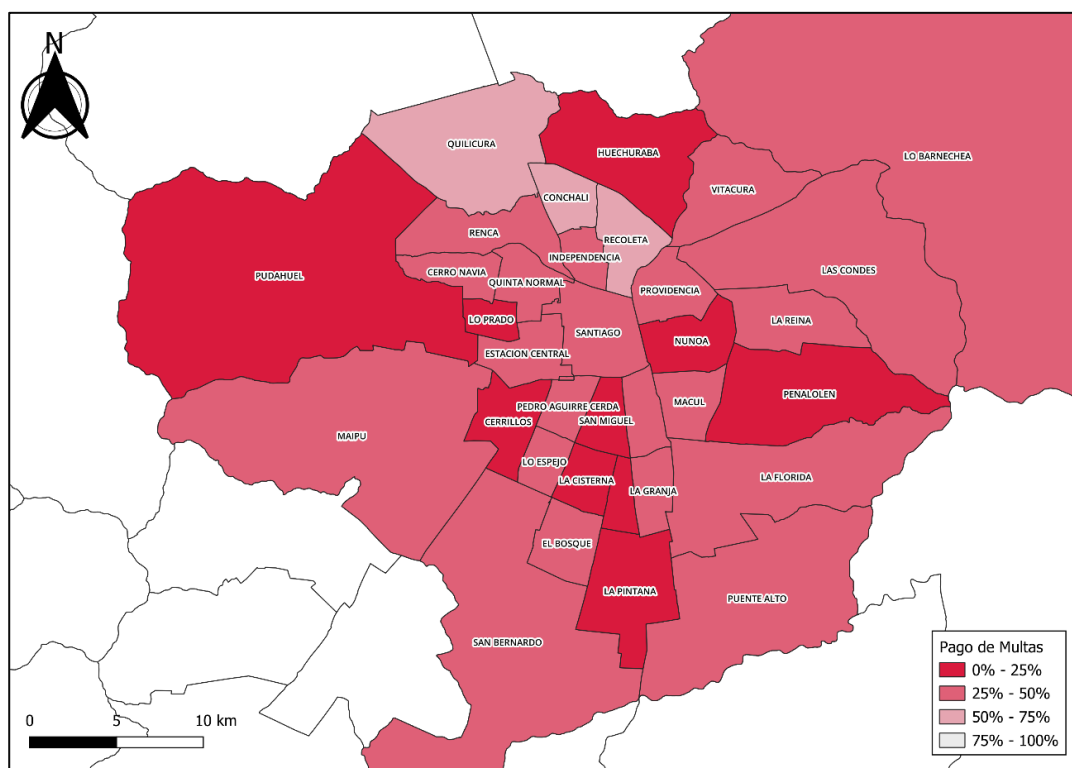
Cabe señalar que estos resultados se refieren únicamente a la aplicación de la multa por parte del JPL, y no tiene relación con el pago de dichas multas. Luego, en el cuadro que se presenta a continuación se reportan los totales del pago de multas.

CUADRO Nº 5-10: DISTRIBUCIÓN DE CAUSAS SEGÚN PAGO DE MULTAS

Multa Aplicada	Multa Pagada	No Pago	Fraude	Total
SI	SI	314 (30,49%)	25 (2,42%)	339 (32,91%)
	NO	649 (63,01%)	22 (2,14%)	671 (65,15%)
NO	Absolución	10 (0,97%)	0 (0,00%)	10 (0,97%)
	Amonestación Verbal	10 (0,97%)	0 (0,00%)	10 (0,97%)
Total		983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-7: PAGO DE MULTAS



Fuente: Elaboración Propia

En este caso, se observa que tan solo 339 multas son pagadas, lo que equivale a un 32,91% del total de observaciones. Además, se puede notar que esta cantidad está estrechamente ligada con la comparecencia a los tribunales: de los 355 infractores que comparecieron en la primera citación, 307 pagaron la multa y 28 no lo hicieron (los otros 20 corresponden a los amonestados y absueltos). Si se profundiza el análisis a la segunda citación, se tiene que de los 17 que comparecieron a esta, 13 pagaron la multa. En otras palabras, quienes comparecen a tribunales, generalmente pagan la multa.

CUADRO N° 5-11: COMPARACIÓN PAGO DE MULTAS VS. COMPARECENCIA EN 1º CITACIÓN

Multa Pagada	Comparecencia a 1º Citación			
	SI	NO	S/I	Total
SI	307	31	1	339
	(29,80%)	(3,01%)	(0,10%)	(32,91%)
NO	28	632	11	671
	(2,72%)	(61,36%)	(1,07%)	(65,15%)
N/A	20	-	-	20
	(1,94%)	(0,00%)	(0,00%)	(1,94%)
Total	355	663	12	1.030
	(34,46%)	(64,37%)	(1,17%)	(100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO N° 5-12: COMPARACIÓN PAGO DE MULTAS VS. COMPARECENCIA EN 2º CITACIÓN

Multa Pagada	Comparecencia a 2º Citación				
	SI	NO	S/I	N/A	Total
SI	13	18	1	307	339
	(1,26%)	(1,75%)	(0,10%)	(29,80%)	(32,91%)
NO	4	628	11	28	671
	(0,39%)	(60,97%)	(1,07%)	(2,72%)	(65,15%)
N/A	-	-	-	20	20
	(0,00%)	(0,00%)	(0,00%)	(1,94%)	(1,94%)
Total general	17	646	12	355	1.030
	(1,65%)	(62,72%)	(1,17%)	(34,46%)	(100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

5.4.2 Pago de Multa Anticipado

Como fue indicado anteriormente, la Ley N° 21.083 faculta a los jueces aplicar un descuento del 50% de la multa a quienes la pagan anticipadamente, esto es, hasta el quinto día hábil inmediatamente anterior a la fecha de la citación efectuada por los denunciantes.

A continuación se presentan los JPL en los cuales se ha efectuado una rebaja de la multa por pago anticipado. Estos casos se identificaron a partir de una revisión de las causas que cuentan con una rebaja de un 50% o más, catalogando como multa rebajada por pago anticipado a aquellas que fueron pagadas hasta cinco días hábiles antes de la fecha de citación, en conformidad con la ley.

A partir del cuadro se observa que existen 34 causas con rebaja de multa por este concepto. Los JPL que cuentan con una mayor cantidad de rebajas son el 1° y 2° JPL de Providencia, junto con el 1° de Quinta Normal, con 4 causas cada una.

CUADRO Nº 5-13: JPL CON REBAJAS DE COBRO DE MULTAS POR PAGO ANTICIPADO

JPL	Causas con rebaja de multa 50% o más	Causas Totales	% Causas con rebaja
CERRILLOS-1		17	0,00%
CERRO NAVIA-1	1	11	9,09%
CONCHALI-1		14	0,00%
EL BOSQUE-1	1	44	2,27%
ESTACION CENTRAL-1		49	0,00%
ESTACION CENTRAL-2		38	0,00%
HUECHURABA-1	1	11	9,09%
INDEPENDENCIA-1		21	0,00%
LA CISTERNA-1	1	12	8,33%
LA-FLORIDA-1	1	8	12,50%
LA FLORIDA-2		8	0,00%
LA FLORIDA-3		13	0,00%
LA GRANJA-1	2	16	12,50%
LA PINTANA-1		18	0,00%
LA REINA-1	2	28	7,14%
LAS CONDES-1	1	6	16,67%
LAS CONDES-2		7	0,00%
LAS CONDES-3		7	0,00%
LO BARNECHEA-1	1	22	4,55%
LO ESPEJO-1		8	0,00%
LO PRADO-1		10	0,00%
MACUL-1		11	0,00%
MAIPU-1		6	0,00%
MAIPU-2		8	0,00%
MAIPU-3	1	12	8,33%
NUNOA-1		13	0,00%
NUNOA-2		47	0,00%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	1	9	11,11%
PENALOLEN-1		9	0,00%
PROVIDENCIA-1	4	34	11,76%
PROVIDENCIA-2	4	29	13,79%
PROVIDENCIA-3		20	0,00%
PUDAHUEL-1		8	0,00%
PUDAHUEL-2		5	0,00%
PUENTE ALTO-1		10	0,00%
PUENTE ALTO-2		7	0,00%
QUILICURA-1		23	0,00%
QUINTA NORMAL-1	4	77	5,19%
RECOLETA-1		14	0,00%
RECOLETA-2		4	0,00%
RENCA-1	1	21	4,76%
SAN BERNARDO-1		9	0,00%
SAN BERNARDO-2	2	12	16,67%
SAN JOAQUIN-1		14	0,00%
SAN MIGUEL-1		10	0,00%
SAN MIGUEL-2		3	0,00%
SAN RAMON-1		18	0,00%
SANTIAGO-1	1	43	2,33%
SANTIAGO-2	1	46	2,17%
SANTIAGO-3		41	0,00%
SANTIAGO-4	1	43	2,33%
SANTIAGO-5	2	42	4,76%
VITACURA-1		6	0,00%
VITACURA-2	1	8	12,50%
Total	34	1.030	3,30%

Fuente: Elaboración Propia

5.4.3 Pago de Multa según Domicilio del Infractor

Adicionalmente, en el siguiente cuadro se presenta el detalle del pago de multas de acuerdo a la coincidencia de comuna de residencia y la comuna donde se cursa la infracción.

CUADRO Nº 5-14: PAGO DE MULTA SEGÚN DOMICILIO DEL INFRACTOR

Multa Pagada	Misma Comuna			Total
	SI	NO	N/D*	
SI	81 (8,02%)	247 (24,45%)	11 (1,09%)	339 (33,56%)
NO	111 (10,99%)	510 (50,50%)	50 (4,95%)	671 (66,44%)
Total	192 (19,01%)	757 (74,95%)	61 (6,04%)	1.010 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

(*) N/D corresponde a los infractores con RUT ficticio y, por ende, no poseen un domicilio conocido

A partir del cuadro anterior, se observa que de los 192 usuarios que fueron fiscalizados en la misma comuna donde residen, 81 pagan la multa, es decir, un 42,19%. Por otra parte, de los 757 usuarios que fueron infraccionados en una comuna distinta a su comuna de residencia, 247 pagaron la multa, lo que equivale a un 32,63%. A raíz de estos resultados, es posible suponer que la lejanía entre comunas puede ser un factor que influya en la tasa de pago de multas.

5.5 APLICACIÓN DE MEDIDAS DE APREMIO

En el cuadro que se presenta a continuación, se reporta la distribución de infractores según su situación con respecto a la aplicación de medidas de apremio. Cabe señalar que los infractores que figuran en el cuadro en cuestión excluyen a aquellos que pagaron la multa, fueron amonestados verbalmente o fueron absueltos.

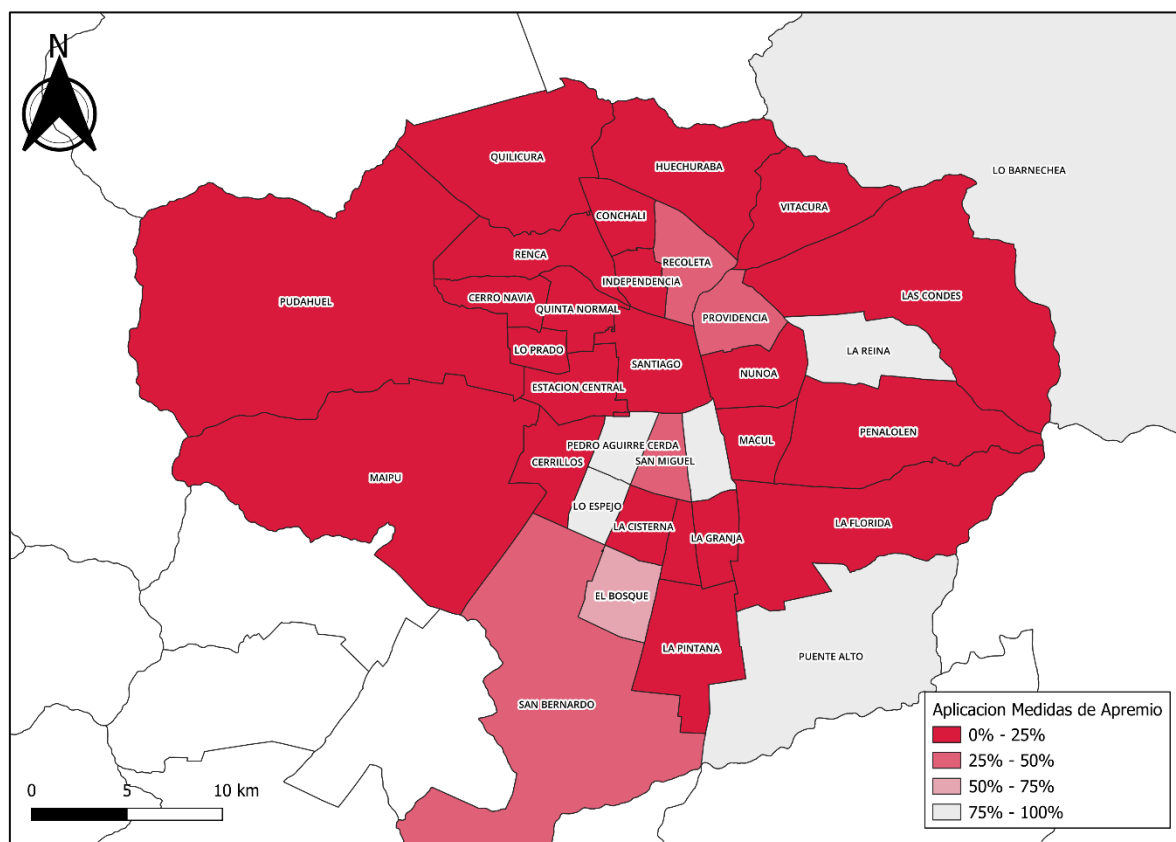
CUADRO Nº 5-15: DISTRIBUCIÓN DE INFRACCIONES SEGÚN APLICACIÓN DE MEDIDAS DE APREMIO

Medidas de Apremio	No Pago	Fraude	Total
SI	125 (18,63%)	2 (0,30%)	127 (18,93%)
NO	521 (77,65%)	19 (2,83%)	540 (80,48%)
S/I*	3 (0,44%)	1 (0,15%)	4 (0,59%)
Total	649 (96,72%)	22 (3,28%)	671 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

(*) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

FIGURA 5-8: APLICACIÓN DE MEDIDAS DE APREMIO



Fuente: Elaboración Propia

A partir de los resultados obtenidos, se observa que tan solo 127 de los 671 casos en que no existe pago de multa (aproximadamente un 18,93%) se aplica una medida de apremio. En la gran mayoría de estos casos (99,21%) la medida aplicada es reclusión nocturna, toda vez que, si se hace efectiva, genera una menor cantidad de inconvenientes o trastornos en la vida del infractor, pues le permitirá seguir trabajando, estudiando o desarrollando sus actividades con cierta normalidad. La única medida de apremio diferente corresponde a una inhabilitación de la licencia de conducir (1º JPL de Pedro Aguirre Cerda).

No obstante, es importante señalar que el hecho de que se hayan dictado medidas de apremio no necesariamente significa que estas hayan sido ejecutadas. En los casos que se decretaron medidas de apremio, estas a su vez no eran diligenciadas por los Tribunales, por lo que no se remitían los oficios correspondientes a Carabineros para que les notificara la resolución que las decretaba a los infractores, y consecuente con ello, le diera cumplimiento a la medida.

En efecto, en la muestra analizada la mayor parte de las medidas de apremio aplicadas no son materializadas en la práctica. Un primer motivo es porque no se logra dar con el infractor (95,7%), de acuerdo a lo explicado en el párrafo anterior. Otro caso es cuando se paga la multa después de emitir la orden de arresto (4,3%). Esto se debe a que, según las sentencias, las órdenes de arresto se suspenden si el infractor paga la multa. Dicho en otros términos, el pago y la medida de apremio no son incompatibles ya que al dictar y ejecutar una medida de apremio, se puede desencadenar el pago de la multa.

5.6 ABSOLUCIONES

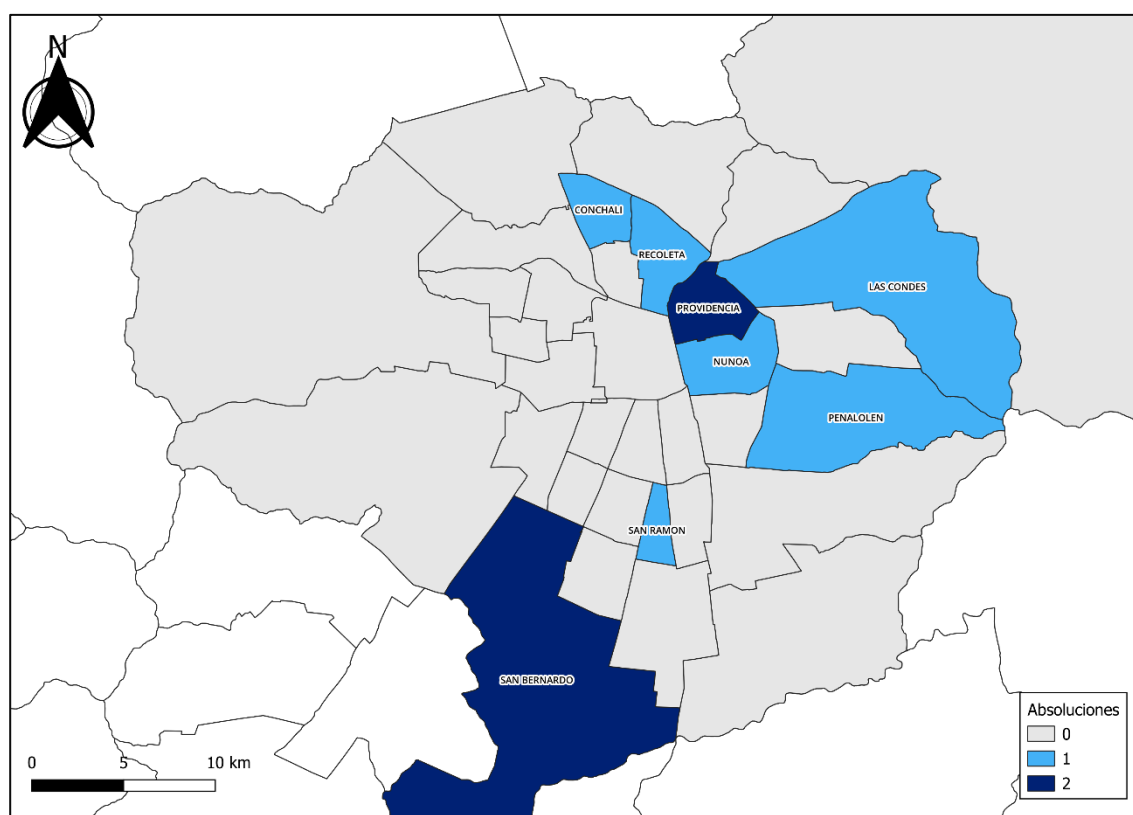
Otro de los resultados posibles de la denuncia es la absolución de los cargos imputados al infractor. En el siguiente cuadro se presenta la cantidad de absoluciones según la tipificación de la infracción.

CUADRO Nº 5-16: DISTRIBUCIÓN DE INFRACCIONES SEGÚN ABSOLUCIÓN

Absoluciones	No Pago	Fraude	Total
SI	10 (0,97%)	0 (0,00%)	10 (0,97%)
NO	973 (94,47%)	47 (4,56%)	1.020 (99,03%)
Total	983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-9: ABSOLUCIONES



Fuente: Elaboración Propia

Estas absoluciones se dieron en 9 JPL distintos, presentados a continuación: 1º JPL de Conchalí, 3º JPL de Las Condes, 2º JPL de Ñuñoa, 1º JPL de Peñalolén, 1º y 2º JPL de Providencia, 1º JPL de Recoleta, 1º JPL de San Bernardo (2 casos) y 1º JPL de San Ramón. El resumen a nivel de comuna se presenta a continuación.

CUADRO Nº 5-17: ABSOLUCIONES POR COMUNA

Comuna	JPL	Absoluciones
CONCHALI	1	1
LAS CONDES	3	1
NUNOA	2	1
PENALOEN	1	1
PROVIDENCIA	1, 2	2
RECOLETA	1	1
SAN BERNARDO	1	2
SAN RAMON	1	1
TOTAL		10

Fuente: Elaboración Propia

Se tiene un total de 10 infractores absueltos (equivalente a un 0,97% del total de infractores). En cuanto a los motivos de absolución, se detalla que en seis de los casos se acreditó el pago con la tarjeta BIP y uno presentó un escrito, mientras que en los restantes tres no se tiene información al respecto (aunque lo más probable es que deben estar vinculadas al pago de la tarifa).

5.7 ENVÍO DE INFORMACIÓN A RPI

5.7.1 Estadísticas de Envío a RPI

Uno de los ámbitos considerados tanto en la selección de la muestra como en el análisis de la misma, es la generación de una anotación en el RPI de aquellos usuarios infractores que no pagaron la multa. La Ley Nº 21.083 indica que el Secretario del Tribunal, cada dos meses, debe individualizar a los infractores sancionados que no hayan pagado las multas aplicadas y lo comunica, para su anotación, al RPI. La anotación se eliminará, por el solo ministerio de la ley, si el sancionado paga el total de la multa infraccional aplicada o transcurridos tres años contados desde su efectiva anotación en el RPI si el pago no se hubiere verificado.

En el siguiente cuadro se reporta el detalle de las infracciones según si fueron anotadas en el RPI o no, de acuerdo a la información de los expedientes revisados.

CUADRO Nº 5-18: DISTRIBUCIÓN DE INFRACCIONES SEGÚN ENVÍO A RPI

Corresponde el envío	Info. enviada a RPI	No Pago	Fraude	Total
NO	NO	334 (32,43%)	25 (2,43%)	359 (34,86%)
SI	SI	264 (25,63%)	8 (0,78%)	272 (26,41%)
	NO	385 (37,38%)	14 (1,35%)	399 (38,73%)
Total		983 (95,44%)	47 (4,56%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

La anotación en el RPI es exclusivamente para la hipótesis que el infractor no pague la multa impuesta, y ello constituye una obligación para el Juez. Si se paga la multa de manera oportuna (339 casos), es amonestado verbalmente (10 casos) o bien se absuelve al infractor (10 casos), no corresponde la anotación. Así, se tiene que 359 causas (339 + 10 + 10), lo que equivale al 34,86% del total, no ameritan su anotación en el RPI.

Ahora, de las 399 causas que sí ameritan su envío al RPI pero que no fueron anotadas en el registro, a continuación se detalla el motivo.

CUADRO Nº 5-19: MOTIVOS DE NO ENVIO DE INFORMACION A RPI

Motivo	No Pago	Fraude	Total
RUT Genérico	41 (10,85%)	2 (0,50%)	43 (10,78%)
RUT Falso	1 (0,25%)	0 (0,00%)	1 (0,25%)
En Suspenso*	1 (0,25%)	0 (0,00%)	1 (0,25%)
No Habido**	1 (0,25%)	0 (0,00%)	1 (0,25%)
S/I***	341 (85,46%)	12 (3,01%)	353 (88,47%)
Total	385 (96,49%)	14 (3,50%)	399 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

(*) Se refiere a una situación en la que se pone en pausa o se aplaza temporalmente un proceso, una resolución o una acción judicial.

(**) Se refiere a una situación en la que una persona citada un tribunal no se presenta.

(***) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

En el cuadro anterior, el “RUT genérico” corresponde a una serie numérica que no es un RUT válido (por ejemplo, 1.111.111-1), mientras que “RUT falso” es un RUT válido, pero que no está asociado al infractor.

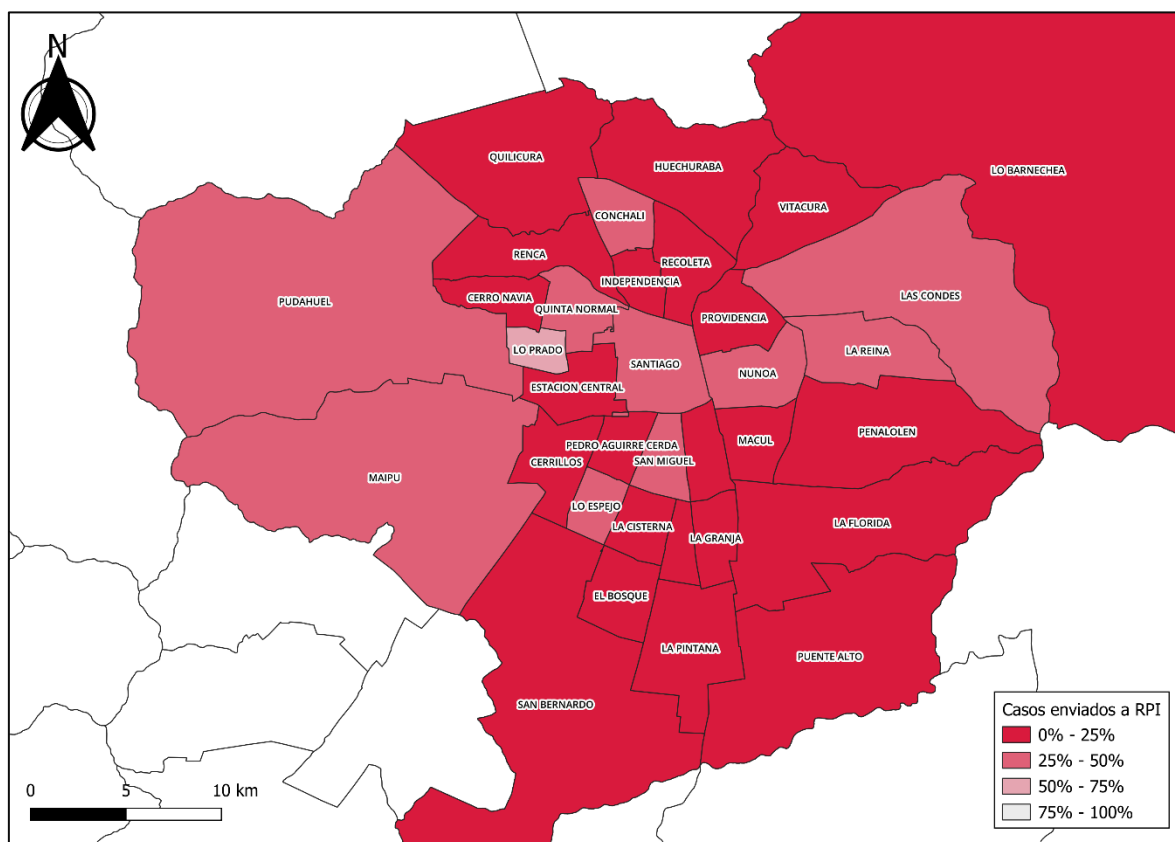
En el cuadro que se presenta a continuación se reporta el detalle de las causas enviadas al RPI por cada JPL-RM, considerando aquellos infractores que no pagaron la multa.

CUADRO Nº 5-20: ENVÍO DE CAUSAS A RPI POR JPL

JPL	SI	NO	Total	% Cumplimiento
CERRILLOS-1	1	16	17	5,88%
CERRO NAVIA-1	2	5	7	28,57%
CONCHALI-1	4		4	100,00%
EL BOSQUE-1		31	31	0,00%
ESTACION CENTRAL-1	23	5	28	82,14%
ESTACION CENTRAL-2	23		23	100,00%
HUECHURABA-1		9	9	0,00%
INDEPENDENCIA-1	3	8	11	27,27%
LA CISTERNA-1		9	9	0,00%
LA FLORIDA-1	5	1	6	83,33%
LA FLORIDA-2	3	1	4	75,00%
LA FLORIDA-3	3	5	8	37,50%
LA GRANJA-1		11	11	0,00%
LA PINTANA-1	1	14	15	6,67%
LA REINA-1	9	2	11	81,82%
LAS CONDES-1	1	1	2	50,00%
LAS CONDES-2	4		4	100,00%
LAS CONDES-3		4	4	0,00%
LO BARNECHEA-1		11	11	0,00%
LO ESPEJO-1	2	1	3	66,67%
LO PRADO-1	1	8	9	11,11%
MACUL-1		8	8	0,00%
MAIPU-1	5	1	6	83,33%
MAIPU-2	4		4	100,00%
MAIPU-3		7	7	0,00%
NUNOA-1	9	1	10	90,00%
NUNOA-2	25	9	34	73,53%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1		6	6	0,00%
PENALOLEN-1		7	7	0,00%
PROVIDENCIA-1		19	19	0,00%
PROVIDENCIA-2	15	4	19	78,95%
PROVIDENCIA-3	1	15	16	6,25%
PUDAHUEL-1		7	7	0,00%
PUDAHUEL-2		3	3	0,00%
PUENTE ALTO-1	3	1	4	75,00%
PUENTE ALTO-2	5		5	100,00%
QUILICURA-1	10	1	11	90,91%
QUINTA NORMAL-1		56	56	0,00%
RECOLETA-1	5	1	6	83,33%
RECOLETA-2		1	1	0,00%
RENCA-1		15	15	0,00%
SAN BERNARDO-1	4	1	5	80,00%
SAN BERNARDO-2	1	4	5	20,00%
SAN JOAQUIN-1		9	9	0,00%
SAN MIGUEL-1	3	4	7	42,86%
SAN MIGUEL-2		3	3	0,00%
SAN RAMON-1		13	13	0,00%
SANTIAGO-1	11	18	29	37,93%
SANTIAGO-2	27	6	33	81,82%
SANTIAGO-3	4	24	28	14,29%
SANTIAGO-4	23	9	32	71,88%
SANTIAGO-5	27	2	29	93,10%
VITACURA-1	3	1	4	75,00%
VITACURA-2	2	1	3	66,67%
Total	272	399	671	40,54%

Fuente: Elaboración Propia

FIGURA 5-10: ENVÍO A RPI



Fuente: Elaboración Propia.

En general se observa un bajo cumplimiento de los envíos de las causas a los RPI, ya que solo se tiene un 41,53% de cumplimiento. En este aspecto, se tienen siete JPL con un 100% de cumplimiento: el 2° JPL de Estación Central, el 2° JPL de Puente Alto, el 1° de Recoleta, el 2° JPL de Conchalí, el 2° JPL de Las Condes, el 2° de Maipú y el 1 JPL de Vitacura. Si se acota el análisis a los JPL que recibieron más de 10 causas, se tiene que los JPL con mayor % de cumplimiento son el 2° JPL de Estación Central, el 5° JPL de Santiago, el 1° JPL de Quilicura, el 1° JPL de Ñuñoa y el 1° JPL de Estación Central. Por otra parte, se tienen 19 JPL con absoluto incumplimiento en el envío de las causas, de las cuales siete recibieron 10 causas o más: el 1° JPL de Quinta Normal, el 1° JPL de El Bosque, el 1° JPL de Providencia, el 1° JPL de Renca, el 1° JPL de San Ramón, el 1° JPL de La Granja y el 1° JPL de Lo Barnechea.

5.7.2 Discrepancia de Registros de Envío a RPI

Un aspecto que requiere especial atención en este ámbito es la diferencia observada entre los registros del DTPM y los antecedentes provenientes de los JPL. Para el análisis, se cuenta con dos fuentes de información:

1. La información que dispone el DTPM proviene directamente del RPI, que es administrado por la Subsecretaría de Transportes del MTT.
2. La información levantada en terreno para la muestra de JPL se obtiene de los expedientes de las causas. Respecto de cada uno de ellos, se revisó si existe una resolución y/o notificación que indique si la causa fue enviada al RPI.

Por lo tanto, en el campo rpi_jpl de la base de datos se elabora a partir que exista evidencia que la causa haya sido remitida por el tribunal.

Las dos fuentes de información (DTPM y JPL) se comparan en el siguiente cuadro, con el objetivo de identificar discrepancias entre lo que el DTPM tiene registrado (a través del RPI) y lo que se observa en los expedientes de las causas judiciales revisadas en el contexto del presente estudio.

CUADRO Nº 5-21: ENVIOS DE CAUSAS A RPI SEGÚN JPL Y DTPM

Causas anotadas en RPI		DTPM		Total
		SI	NO	
JPL	SI	75 (7,28%)	197 (19,13%)	272 (26,41%)
	NO*	100 (9,71%)	658 (63,88%)	758 (73,59%)
	Total	175 (16,99%)	855 (83,01%)	1.030 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

(*) No está registrado de manera explícita en los expedientes que el caso haya sido enviado al RPI.

Lo que reflejan las **celdas azules** del cuadro es lo siguiente:

- En 75 causas (SI JPL / SI DTPM), tanto el DTPM como los antecedentes judiciales (JPL) coinciden, y se confirma que la infracción está simultáneamente registrada en el RPI y en los expedientes de las causas. Estas representan el 7,28% del total de la muestra.
- En 658 causas (NO JPL / NO DTPM), la infracción no está registrada ni en el RPI ni en los JPL. Estas representan el 63,88% del total de causas analizadas.

Al sumar estos dos conjuntos (SI/SI y NO/NO), se tiene que en 733 de las 1.030 causas hay concordancia entre lo registrado por DTPM y lo encontrado en los JPL, lo que se traduce en un 71,17% de la muestra.

Ahora, en cuanto a las **celdas rosadas** del cuadro anterior:

- En 100 causas (NO JPL / SI DTPM) se observa que el DTPM tiene información sobre la infracción, pero no aparece evidencia de su envío en los expedientes de los JPL. Estas causas representan el 9,71% del total de la muestra.

Esta disparidad sugiere una omisión o una falta de actualización en los expedientes de los tribunales. Pero, a pesar de dicha omisión, la causa sí fue anotada en el RPI.

- En 197 causas (SI JPL / NO DTPM), no consta registro de estas en el DTPM pero, de acuerdo a los expedientes físicos de las causas, éstas sí fueron enviadas al RPI. Estas corresponden al 19,13% del total de causas bajo estudio.

En estos casos se puede concluir que los jueces cierran la causa con su envío al RPI, pero no se produce la tramitación administrativa posterior para su correspondiente anotación, lo que explica que estas causas no están registradas en el DTPM.

El hecho que algunas causas estén registradas en el RPI pero no exista evidencia en los expedientes de los JPL de su envío, y viceversa, podría indicar problemas en la actualización o el seguimiento de ciertos casos judiciales, o bien un desfase o una falta de comunicación entre los sistemas.

Un ejemplo de esta situación es la existencia de causas registradas en el RPI y con la multa pagada. Algunos de estos casos se deben a que el infractor pagó la multa fuera de los plazos establecidos (posterior al registro de la causa en el RPI), pero existen otros en que la multa fue pagada dentro de plazo y a pesar de ello la causa fue registrada. De acuerdo a la información entregada por DTPM, existen al menos 9 causas en dicha situación, los cuales se pueden atribuir a la forma en que fue pagada la multa.

CUADRO Nº 5-22: CAUSAS CON MULTA PAGADA Y REGISTRADAS EN RPI – MOTIVOS.

Motivo	Cantidad
Pago Online	3
Pagado Municipalidad	3
Pago Boleta Web	2
Pagado Retención TGR	1
Total	9

Fuente: Elaboración Propia a partir de información entregada por DTPM.

5.8 DEVOLUCIÓN DE CARTAS

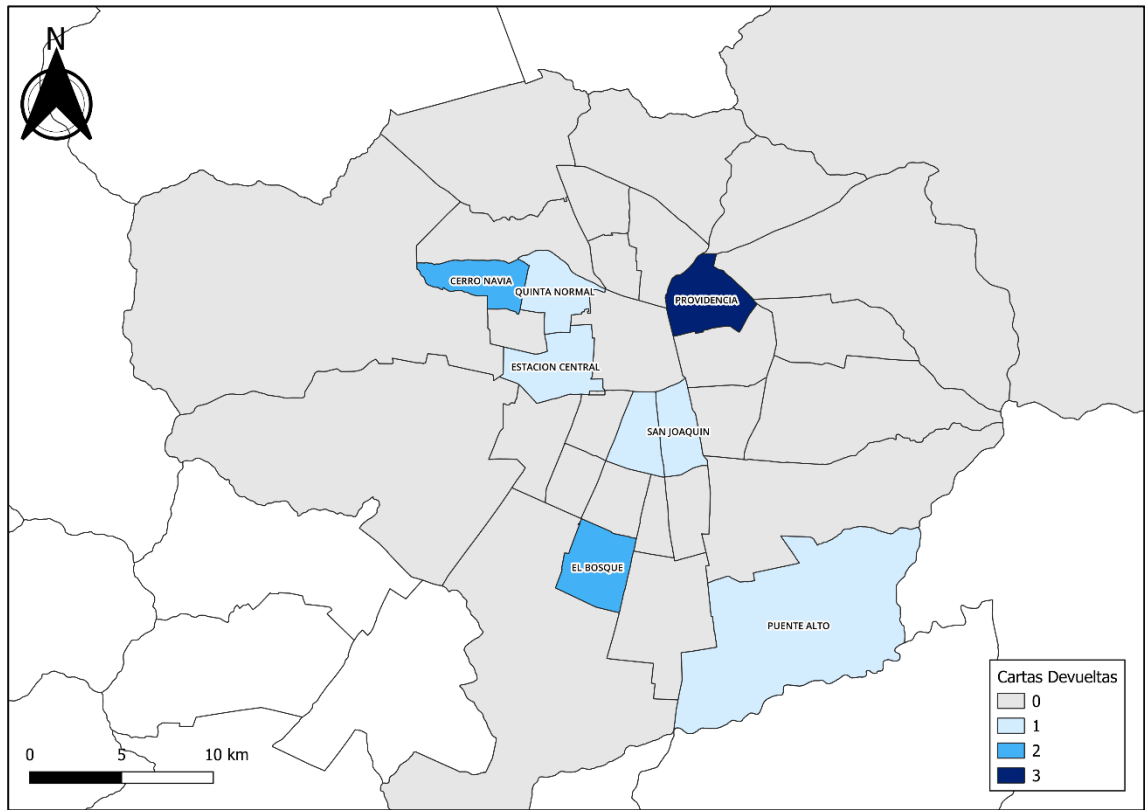
Una de las posibles causas para el no pago de multas puede ser la imposibilidad de contactar al infractor a través de su domicilio, lo cual se traduce en la devolución de cartas certificadas de notificación de tribunal. Para verificar esta hipótesis, en el siguiente cuadro se reportan la cantidad de cartas devueltas según tipificación de la infracción, considerando como universo el total de infractores notificados para una segunda citación.

CUADRO Nº 5-23: DEVOLUCIÓN DE CARTAS

Carta Devuelta	No Pago	Fraude	Total
SI	12 (2,15%)	0 (0,00%)	12 (2,15%)
NO	526 (94,44%)	19 (3,41%)	545 (97,85%)
Total	538 (96,59%)	19 (3,41%)	557 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-11: DEVOLUCIÓN DE CARTAS



Fuente: Elaboración Propia

Tal como se logra apreciar en el cuadro anterior, la cantidad de cartas devueltas es mínima en comparación a la totalidad de multas no pagadas, por lo que este motivo no es suficiente para explicar el no pago de multas por evasión.

5.9 MONTOS QUE SE DEJAN DE PERCIBIR

5.9.1 Normativa Asociada a la Recaudación del Pago de Multas

En este capítulo se realiza un análisis los montos que se dejan de percibir por no cursar las sanciones correspondientes. Para contextualizar este análisis, a continuación se identifica la norma que establece los fondos a los que debería destinarse este dinero.

De conformidad con el DFL 1 que Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, las multas impuestas por los Juzgados de Policía Local por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, constituyen parte de los ingresos que conforman el patrimonio de las municipalidades.

Específicamente ingresan al denominado Fondo Común Municipal, creado por DFL 1 citado, como un mecanismo de redistribución solidaria de recursos financieros entre las municipalidades del país.

En efecto, el artículo 13 Numeral G) del DFL 1 que Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, establece lo siguiente:

“El patrimonio de las municipalidades estará constituido por:

g) Las multas e intereses establecidos a beneficio municipal,”.

Luego, el artículo 14 inciso 3º Numeral 6º del referido DFL 1, señala que:

“Para garantizar el cumplimiento de los fines de las municipalidades y su adecuado funcionamiento, existirá un mecanismo de redistribución solidaria de recursos financieros entre las municipalidades del país, denominado Fondo Común Municipal, el cual estará integrado por los siguientes recursos:

6.- El cien por ciento de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.

No obstante, tratándose de multas por infracciones o contravenciones al artículo 118 bis de la ley N° 18.290, sólo el 70% de ellas pasarán a integrar el Fondo Común Municipal, quedando el porcentaje restante a beneficio de la municipalidad en que se hubiere aplicado la multa respectiva. Con todo, tratándose de las multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 114 del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, sólo el cincuenta por ciento de lo recaudado ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio municipal.

“

5.9.2 Resultados de Montos que se Dejan de Percibir

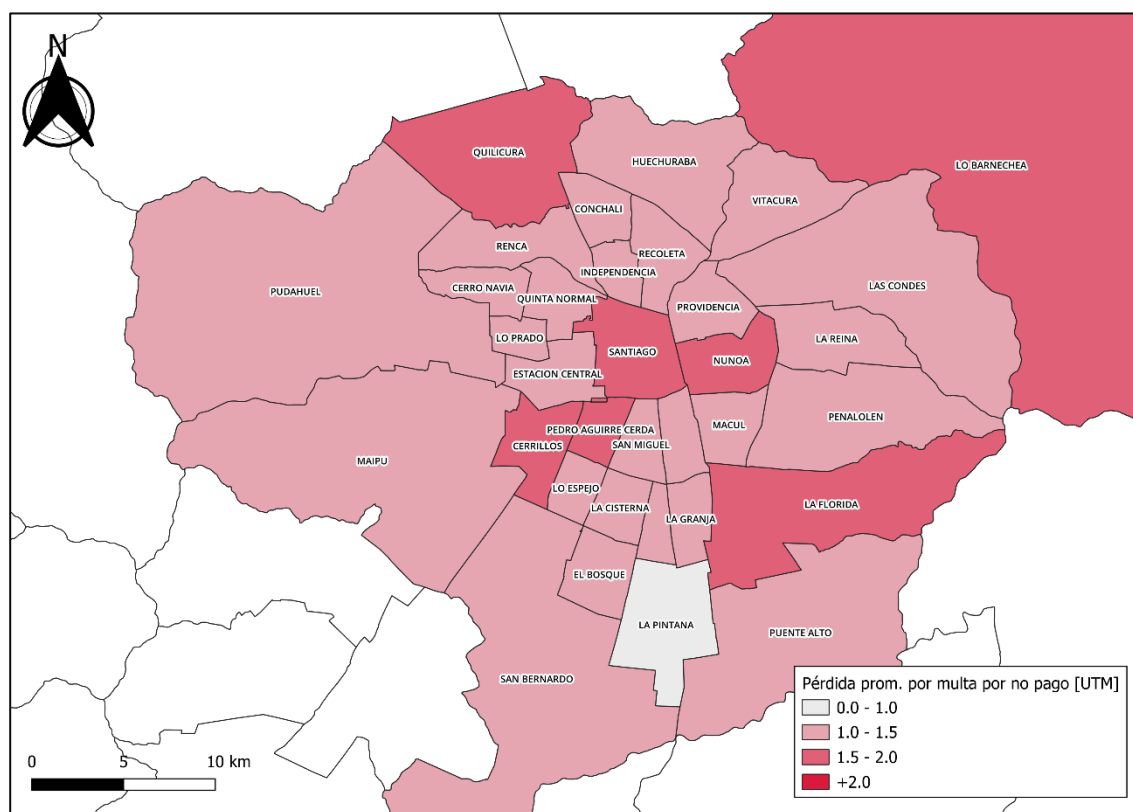
En el siguiente cuadro se muestran los montos asociados a rebajas y/o cancelaciones de multas, donde queda en evidencia lo afirmado anteriormente.

CUADRO Nº 5-24: MONTOS QUE SE DEJAN DE PERCIBIR POR NO CURSAR LAS SANCIONES CORRESPONDIENTES (UTM)

Motivo	No Pago	Fraude	Total
No Pago	922,90 (76,63%)	45,75 (3,80%)	968,65 (80,43%)
Dctos. Arbitrarios	153,40 (12,74%)	11,60 (0,96%)	165,00 (13,70%)
Dcto. 50% Ley N° 21.083 (Comparecencia temprana)	25,65 (2,13%)	9,05 (0,75%)	34,70 (2,88%)
Absolución	19,35 (1,61%)	1,00 (0,08%)	20,35 (1,69%)
Recurso de Reposición	15,70 (1,30%)	0,00 (0,00%)	15,70 (1,30%)
Total	1.137,00 (94,40%)	67,40 (5,60%)	1.204,40 (100,00%)

Fuente: Elaboración Propia

FIGURA 5-12: MONTOS PROMEDIO QUE SE DEJAN DE PERCIBIR POR NO PAGO



Fuente: Elaboración Propia

Se observa que la mayor fuente de montos no percibidos corresponde naturalmente al no pago de multas (80,43% del total), debido tanto a la cantidad de infractores como también al porcentaje del monto.

Por otra parte, a pesar de que existe un mecanismo que faculta a los jueces aplicar un descuento del 50% de la multa a través de la Ley N° 21.083, son pocos los casos en que procede la aplicación de dicho descuento del 50% que se efectúan por comparecencia temprana del infractor. Luego, se observa que los descuentos aplicados son más bien de carácter arbitrario, cuando el infractor comparece en la fecha que se encontraba citado, y en que ya no resulta procedente el descuento del 50%.

A continuación se presentan los JPL en los cuales se ha efectuado una rebaja de la multa por pago anticipado, junto con el monto que se deja de percibir. Estos casos se identificaron a partir de una revisión de las causas que cuentan con una rebaja de un 50% o más, catalogando como multa rebajada por pago anticipado a aquellas que fueron pagadas hasta cinco días hábiles antes de la fecha de citación, en conformidad con la ley.

CUADRO Nº 5-25: JPL CON REBAJAS DE COBRO DE MULTAS POR PAGO ANTICIPADO

JPL	Causas con rebaja de multa 50% o más	Causas Totales	% Causas con rebaja	Montos que se dejan de percibir (UTM)	Rebaja promedio (UTM/causa)
CERRILLOS-1		17	0,00%		-
CERRO NAVIA-1	1	11	9,09%	0,5	0,50
CONCHALI-1		14	0,00%		-
EL BOSQUE-1	1	44	2,27%	0,9	0,90
ESTACION CENTRAL-1		49	0,00%		-
ESTACION CENTRAL-2		38	0,00%		-
HUECHURABA-1	1	11	9,09%	2,5	2,50
INDEPENDENCIA-1		21	0,00%		-
LA CISTERNA-1	1	12	8,33%	0,9	0,90
LA FLORIDA-1	1	8	12,50%	1,1	1,10
LA FLORIDA-2		8	0,00%		-
LA FLORIDA-3		13	0,00%		-
LA GRANJA-1	2	16	12,50%	2,3	1,15
LA PINTANA-1		18	0,00%		-
LA REINA-1	2	28	7,14%	2,6	1,30
LAS CONDES-1	1	6	16,67%	0,8	0,80
LAS CONDES-2		7	0,00%		-
LAS CONDES-3		7	0,00%		-
LO BARNECHEA-1	1	22	4,55%	0,8	0,75
LO ESPEJO-1		8	0,00%		-
LO PRADO-1		10	0,00%		-
MACUL-1		11	0,00%		-
MAIPU-1		6	0,00%		-
MAIPU-2		8	0,00%		-
MAIPU-3	1	12	8,33%	1,0	1,00
NUNOA-1		13	0,00%		-
NUNOA-2		47	0,00%		-
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	1	9	11,11%	0,8	0,75
PENALOLEN-1		9	0,00%		-
PROVIDENCIA-1	4	34	11,76%	3,0	0,75
PROVIDENCIA-2	4	29	13,79%	4,6	1,14
PROVIDENCIA-3		20	0,00%		-
PUDAHUEL-1		8	0,00%		-
PUDAHUEL-2		5	0,00%		-
PUENTE ALTO-1		10	0,00%		-
PUENTE ALTO-2		7	0,00%		-
QUILICURA-1		23	0,00%		-
QUINTA NORMAL-1	4	77	5,19%	3,4	0,85
RECOLETA-1		14	0,00%		-
RECOLETA-2		4	0,00%		-
RENCA-1	1	21	4,76%	1,0	1,00
SAN BERNARDO-1		9	0,00%		-
SAN BERNARDO-2	2	12	16,67%	2,4	1,20
SAN JOAQUIN-1		14	0,00%		-
SAN MIGUEL-1		10	0,00%		-
SAN MIGUEL-2		3	0,00%		-
SAN RAMON-1		18	0,00%		-
SANTIAGO-1	1	43	2,33%	0,8	0,75
SANTIAGO-2	1	46	2,17%	2,3	2,25
SANTIAGO-3		41	0,00%		-
SANTIAGO-4	1	43	2,33%	0,8	0,75
SANTIAGO-5	2	42	4,76%	1,5	0,75
VITACURA-1		6	0,00%		-
VITACURA-2	1	8	12,50%	1,0	1,00
Total	34	1.030	3,30%	34,7	1,02

Fuente: Elaboración Propia

A partir del cuadro se observa que existen 34 causas con rebaja de multa por este concepto, acumulando un total de 34,7 UTM “perdidas”, lo que se traduce en una rebaja promedio de 1,02 UTM. Los JPL que cuentan con una mayor cantidad de rebajas – y en consecuencia los JPL con mayores rebajas totales – son el 1° y 2° JPL de Providencia, junto con el 1° JPL de Quinta Normal, con 4 causas cada una. Sin embargo, los JPL que presentan mayor rebaja promedio son el 1° JPL de Huechuraba y el 2° JPL de Santiago, los cuales cuentan con un único caso que superan las 2 UTM de rebaja.

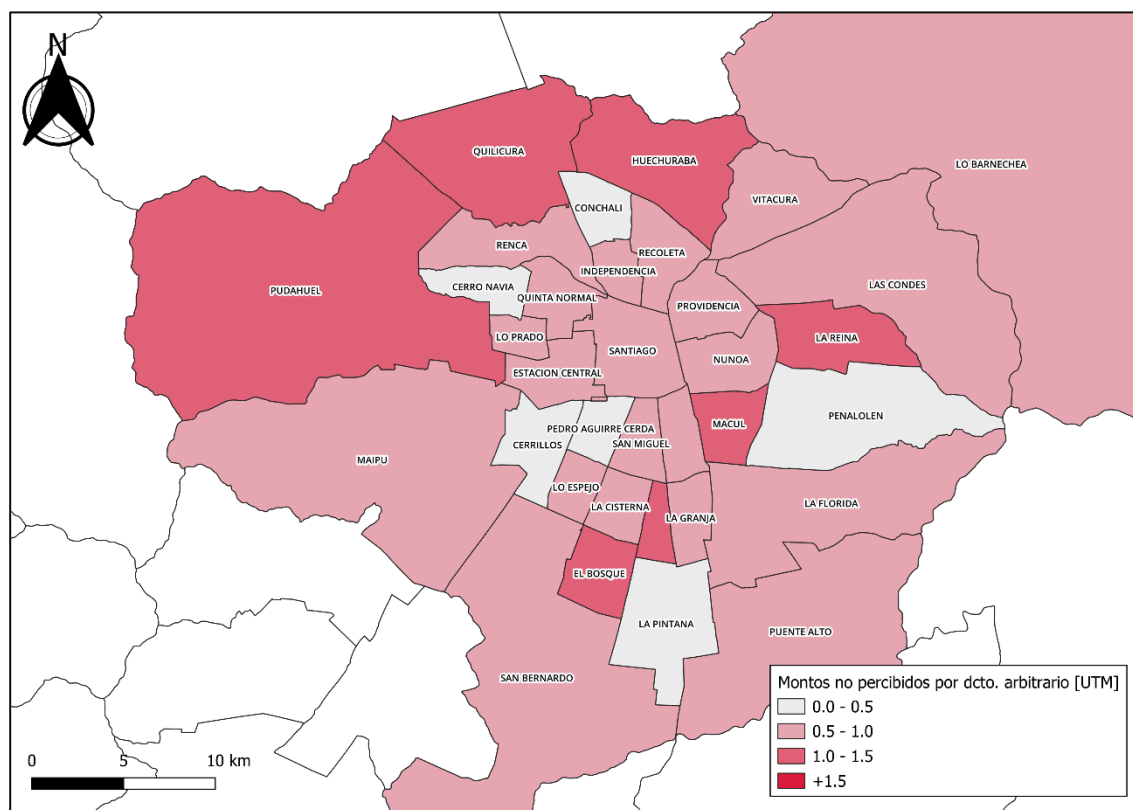
De la misma manera, a continuación se presenta el detalle de los tribunales donde se están cobrando multas bajo el rango definido por la norma.

CUADRO Nº 5-26: JPL CON REBAJAS DE COBRO DE MULTAS POR DCTO. ARBITRARIO

JPL	Causas con rebaja de multa	Causas Totales	% Causas con rebaja	Montos que se dejan de percibir (UTM)	Rebaja promedio (UTM/causa)
CERRILLOS-1		17	0,00%		-
CERRO NAVIA-1	1	11	9,09%	0,5	0,50
CONCHALI-1		14	0,00%		-
EL BOSQUE-1	12	44	27,27%	13,6	1,13
ESTACION CENTRAL-1	16	49	32,65%	14,8	0,93
ESTACION CENTRAL-2	15	38	39,47%	10,2	0,68
HUECHURABA-1	1	11	9,09%	1,3	1,30
INDEPENDENCIA-1	1	21	4,76%	0,8	0,75
LA CISTERNA-1	2	12	16,67%	1,8	0,90
LA-FLORIDA-1	1	8	12,50%	1,0	1,00
LA FLORIDA-2	2	8	25,00%	2,7	1,33
LA FLORIDA-3	3	13	23,08%	2,3	0,77
LA GRANJA-1	3	16	18,75%	2,5	0,83
LA PINTANA-1		18	0,00%		-
LA REINA-1	11	28	39,29%	14,3	1,30
LAS CONDES-1	1	6	16,67%	0,8	0,80
LAS CONDES-2		7	0,00%		-
LAS CONDES-3	2	7	28,57%	2,0	1,00
LO BARNECHEA-1	3	22	13,64%	2,2	0,73
LO ESPEJO-1	3	8	37,50%	2,2	0,73
LO PRADO-1	1	10	10,00%	0,7	0,70
MACUL-1	2	11	18,18%	2,2	1,10
MAIPU-1		6	0,00%		-
MAIPU-2	4	8	50,00%	3,9	0,96
MAIPU-3	4	12	33,33%	3,7	0,93
NUNOA-1	3	13	23,08%	1,8	0,58
NUNOA-2	4	47	8,51%	3,2	0,79
PEDRO AGUIRRE CERDA-1		9	0,00%		-
PENALOLEN-1		9	0,00%		-
PROVIDENCIA-1	7	34	20,59%	6,5	0,93
PROVIDENCIA-2	4	29	13,79%	3,9	0,96
PROVIDENCIA-3		20	0,00%		-
PUDAHUEL-1		8	0,00%		-
PUDAHUEL-2	2	5	40,00%	2,3	1,15
PUENTE ALTO-1	2	10	20,00%	2,0	1,00
PUENTE ALTO-2		7	0,00%		-
QUILICURA-1	11	23	47,83%	14,0	1,27
QUINTA NORMAL-1	9	77	11,69%	7,1	0,79
RECOLETA-1	2	14	14,29%	1,5	0,75
RECOLETA-2		4	0,00%		-
RENCA-1	5	21	23,81%	4,7	0,94
SAN BERNARDO-1	2	9	22,22%	1,8	0,88
SAN BERNARDO-2	3	12	25,00%	3,2	1,05
SAN JOAQUIN-1	3	14	21,43%	2,3	0,75
SAN MIGUEL-1	2	10	20,00%	2,0	1,00
SAN MIGUEL-2		3	0,00%		-
SAN RAMON-1	3	18	16,67%	3,2	1,07
SANTIAGO-1	8	43	18,60%	5,2	0,64
SANTIAGO-2		46	0,00%		-
SANTIAGO-3	8	41	19,51%	3,9	0,48
SANTIAGO-4	8	43	18,60%	4,6	0,58
SANTIAGO-5	5	42	11,90%	5,9	1,18
VITACURA-1		6	50,00%		0,00
VITACURA-2	3	8	12,50%	3,0	3,00
Total	182	1.030	17,67%	165,0	0,91

Fuente: Elaboración Propia

FIGURA 5-13: MONTOS QUE SE DEJAN DE PERCIBIR POR DESCUENTOS ARBITRARIOS



Fuente: Elaboración Propia

A partir de los resultados obtenidos, se observa que un 17,67% de las causas totales presenta rebajas de multa producto de descuentos arbitrarios por parte de los jueces, con una rebaja promedio de 0,91 UTM por causa. Entre los JPL con mayor tasa de causas con rebaja de multa en este ámbito se encuentran el 2º JPL de Maipú, el 1º de Quilicura y el 2º de Pudahuel, con porcentajes que alcanzan el 40%.

En cuanto a los montos que se dejan de percibir, se tiene que entre los JPL con mayores montos por este ítem se encuentran el 1º JPL de Estación Central, el 1º JPL de La Reina, el 1º de Quilicura, el 1º JPL de El Bosque y el 2º JPL de Estación Central, con montos totales que superan las 10 UTM. Sin embargo, es importante señalar que estos JPL se encuentran entre los que presentan mayores cantidades de causas con rebaja de multa.

Para dejar de lado este efecto, se reporta la rebaja promedio en cada JPL. A pesar de ello, siguen figurando el 1º JPL de La Reina y el 1º JPL de Quilicura, aunque esta vez se suman el 2º JPL de Santiago, el 1º JPL de Huechuraba y el 2º de La Florida, con rebajas promedio mayores a 1.2 UTM.

5.10 REBAJAS DE MULTAS EN EL RANGO LEGAL

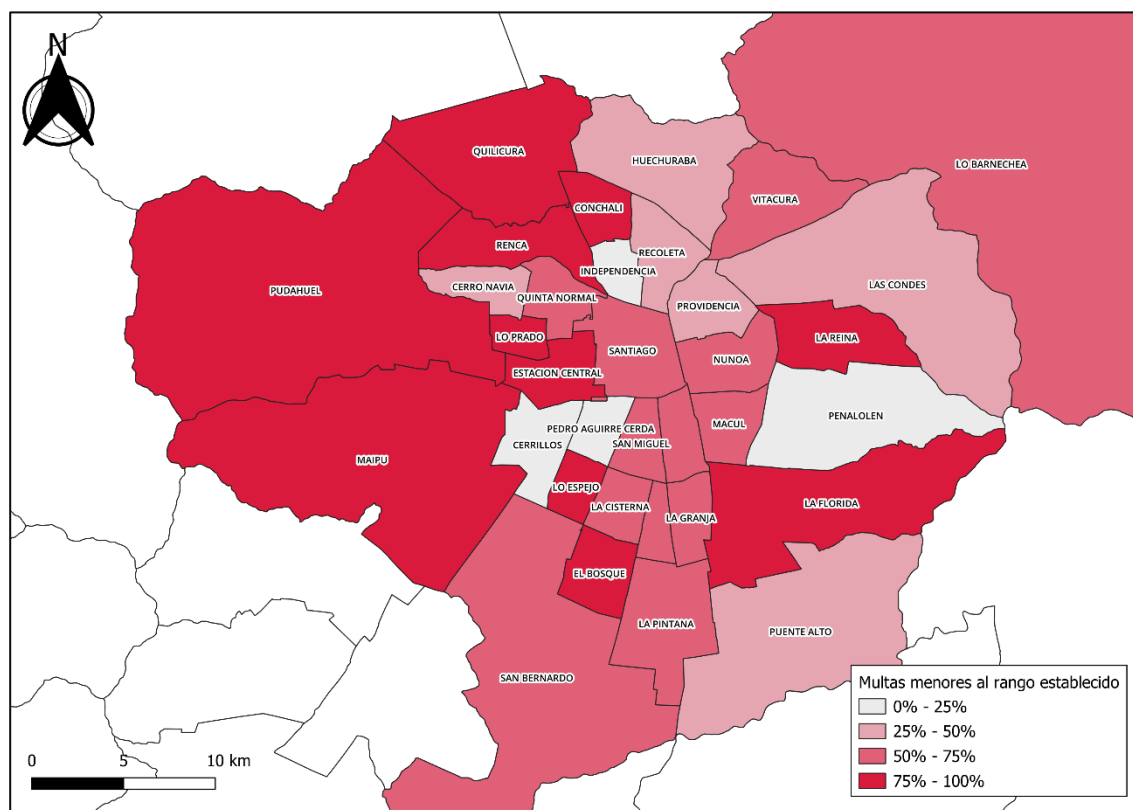
Del total de multas cursadas, se procedió a revisar cuántas de ellas presentan montos inferiores al rango mínimo establecido por la Ley N° 21.083. Este análisis tiene por objeto identificar posibles inconsistencias en la aplicación de las sanciones conforme a la normativa vigente. Los resultados de este análisis, a nivel de JPL, se presentan en el siguiente cuadro.

CUADRO Nº 5-27: ANÁLISIS DE MULTAS EN EL RANGO ESTABLECIDO POR LA LEY

JPL	Total multas cursadas	Total Multas pagadas	Multas con rebaja mayor a 50%	Multas por sobre el máximo legal*	% de multas fuera de rango legal
CERRILLOS-1	17	0	0	0	0%
CERRO NAVIA-1	11	4	2	0	50%
CONCHALI-1	13	9	9	0	100%
EL BOSQUE-1	44	13	11	0	85%
ESTACION CENTRAL-1	49	21	16	0	76%
ESTACION CENTRAL-2	38	15	15	0	100%
HUECHURABA-1	11	2	1	0	50%
INDEPENDENCIA-1	20	9	1	0	11%
LA CISTERNA-1	12	3	2	0	67%
LA-FLORIDA-1	8	2	1	0	50%
LA FLORIDA-2	8	4	4	0	100%
LA FLORIDA-3	13	5	4	0	80%
LA GRANJA-1	16	5	3	0	60%
LA PINTANA-1	18	3	2	0	67%
LA REINA-1	25	14	12	0	86%
LAS CONDES-1	6	4	1	0	25%
LAS CONDES-2	7	3	0	0	0%
LAS CONDES-3	6	2	2	0	100%
LO BARNECHEA-1	21	11	7	0	64%
LO ESPEJO-1	7	4	4	0	100%
LO PRADO-1	10	1	1	0	100%
MACUL-1	11	3	2	0	67%
MAIPU-1	6	0	0	0	0%
MAIPU-2	8	4	4	0	100%
MAIPU-3	12	5	3	0	60%
NUNOA-1	13	3	3	0	100%
NUNOA-2	43	9	4	0	44%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	9	3	0	0	0%
PENALOLEN-1	7	1	0	0	0%
PROVIDENCIA-1	32	14	7	0	50%
PROVIDENCIA-2	29	10	4	0	40%
PROVIDENCIA-3	9	3	0	0	0%
PUDAHUEL-1	8	1	1	0	100%
PUDAHUEL-2	5	2	2	0	100%
PUENTE ALTO-1	9	5	3	0	60%
PUENTE ALTO-2	7	2	0	0	0%
QUILICURA-1	23	12	11	0	92%
QUINTA NORMAL-1	77	21	13	0	62%
RECOLETA-1	12	7	2	0	29%
RECOLETA-2	4	3	3	0	100%
RENCA-1	21	6	5	0	83%
SAN BERNARDO-1	9	4	3	0	75%
SAN BERNARDO-2	10	5	3	0	60%
SAN JOAQUIN-1	14	5	3	0	60%
SAN MIGUEL-1	9	3	2	0	67%
SAN MIGUEL-2	3	0	0	0	0%
SAN RAMON-1	17	4	3	0	75%
SANTIAGO-1	43	14	10	0	71%
SANTIAGO-2	46	13	0	0	0%
SANTIAGO-3	40	12	7	0	58%
SANTIAGO-4	43	11	9	0	82%
SANTIAGO-5	42	13	7	0	54%
VITACURA-1	5	2	0	0	0%
VITACURA-2	8	5	4	0	80%
Total	994	339	216	0	64%

Fuente: Elaboración Propia
(*) 1,5 UTM en caso de no pago y 3,0 UTM en caso de fraude.

FIGURA 5-14: MULTAS FUERA DE RANGO LEGAL



Fuente: Elaboración Propia

A nivel global, se observa que el 64% de las multas pagadas se encuentran fuera del rango legal, específicamente por debajo de los montos establecidos por la ley. En este aspecto, se detectan 11 JPL con el 100% de las multas pagadas con montos por debajo de la norma: 1º JPL de Conchalí, 2º JPL de Estación Central, 2º JPL de La Florida, 3º JPL de Las Condes, 1º JPL de Lo Espejo, 1º JPL de Lo Prado, 2º JPL de Maipú, 1º JPL de Ñuñoa, 1º JPL de Pudahuel, 2º JPL de Pudahuel y 2º JPL de Recoleta. Por el contrario, se observan 7 JPL sin cobros por debajo de la norma: 2º JPL de Las Condes, 1º JPL de Pedro Aguirre Cerda, 1º de Peñalolén, 3º de Providencia, 2º de Puente Alto, 2º de Santiago y 1º de Vitacura.

Destacamos que si el infractor comparece a su citación y explica el motivo de su conducta, resulta razonable un descuento por parte del Tribunal, y si efectivamente paga la multa, la rebaja tiene una incidencia significativa en el resultado. Lo preocupante y donde habría que poner atención sería que no compareciendo el infractor a su citación, la multa impuesta se encuentre por debajo del rango legal, porque carecería de fundamento. Al respecto, se encontraron 10 casos. De estos, 7 ocurrieron en el 1º JPL de Quinta Normal, los 3 restantes en el 1º JPL de Lo Barnechea, el 1º JPL de Puente Alto y el 1º JPL de San Joaquín.

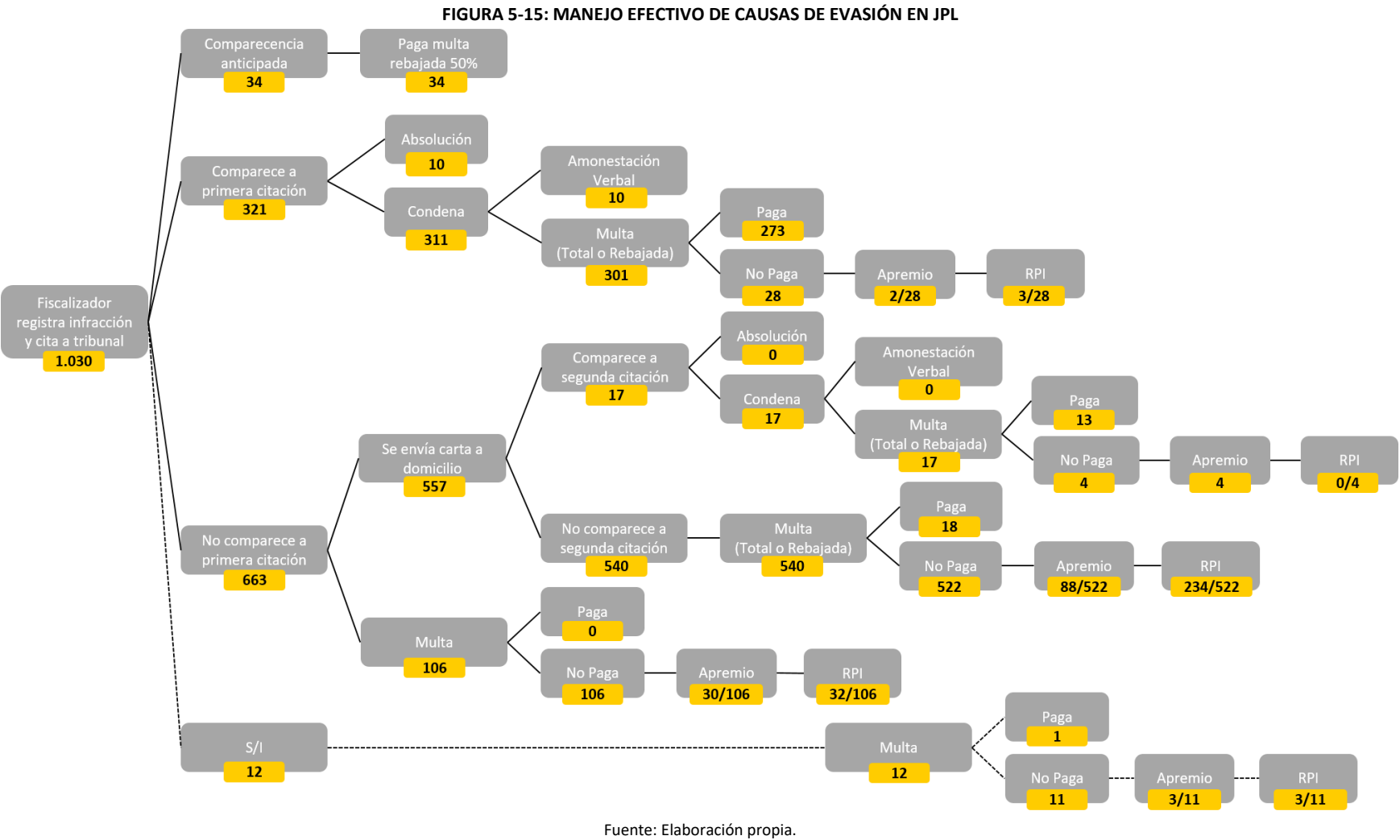
En cuanto a los criterios para determinar el valor de la multa, se observan casos en que la rebaja de la multa es el resultado de un recurso de reposición, tal como se logra apreciar en el cuadro 5-15. Sin embargo, de acuerdo a lo que se ha podido revisar en los expedientes, en general no se reportan los motivos que llevan a los jueces a fundar y/o a explicar estas rebajas, por lo que no es posible establecer criterios consistentes.

5.11 RESUMEN DE PROCESO SANCIONATORIO

5.11.1 Cumplimiento del Proceso Sancionatorio

En vista de los resultados anteriores, se concluye que el proceso sancionatorio de las causas por evasión del sistema de transporte público no se adhiere fielmente al proceso regular, esquematizado en la Figura 5-1.

En la siguiente figura se ha adaptado el esquema de la Figura 5-1 para presentar los hallazgos del presente estudio. Se destaca que la Figura 5-1 corresponde al procedimiento legal, es decir, cómo debería desarrollarse el proceso sancionatorio; por otro parte, la figura siguiente muestra cómo efectivamente se desarrolla el proceso en los JPL, incorporando acciones adicionales a lo que contempla el marco legal.



Respecto de las omisiones que se observan en el normal desarrollo de los procedimientos, específicamente en lo que dice relación con la ausencia de resoluciones que decreten segundas citaciones a los pasajeros denunciados, las notificaciones de las sentencias, las medidas de apremio en los casos que los infractores no paguen las multas impuestas o bien que no se incorpore su anotación en el RPI, entendemos que pueden responder múltiples factores que requieren la aplicación de metodologías cualitativas apropiadas, tales como encuestas anónimas o grupos focales. Sin perjuicio de esto, en base a la apreciación del consultor y de los comentarios recibidos en algunos tribunales, se identificaron tres tipos de factores que generan un desincentivo en la ejecución de los trámites o hitos propios de este tipo de procesos:

- 1) El primero de ellos, es la dificultad que presenta ubicar de manera efectiva a los denunciados o infractores, puesto que el Tribunal no cuenta con sus domicilios actualizados que aseguren que tomarán eficaz y oportuno conocimiento de las resoluciones que se dicten en su contra, y menos aún puedan contar con un domicilio en donde se materialicen las medidas de apremio de manera efectiva, por lo que puede generar un desinterés en la dictación de resoluciones que de manera anticipada se sabe que no podrán ser ejecutadas con éxito.
- 2) Un segundo factor que puede estar influyendo, puede responder a consideraciones culturales en el sentido de entender que no estamos en presencia de una conducta con un disvalor social de relevancia que justifique el despliegue de toda la actividad punitiva del estado en contra del infractor, ya sea, porque pueda entenderse que el no pago de la tarifa esté vinculada más bien a circunstancias accidentales como -por ejemplo- al desconocimiento por parte del pasajero del saldo que tenga su tarjeta Bip o al mero olvido en portarla, o bien que responda a una situación económica precaria del pasajero que le impide contar con recursos para pagar la tarifa, y en este contexto la sanción y la multa sea percibida más bien como una criminalización del estado actual en que se encuentra el pasajero más que a la necesidad de erradicar conductas que atentan seriamente contra la sostenibilidad económica o financiera del sistema de transportes y a la calidad del servicio que se brinda.
- 3) Por último, entendemos que el catálogo de sanciones que derivan por encontrarse incorporado en el RPI resultan claramente insuficientes y desconectadas con la realidad socioeconómica de los infractores, a quienes -en definitiva- no les afectan las consecuencias adversas por estar en dicho registro, lo que tiende a favorecer o fomentar la impunidad de la conducta y por otra parte genera un desinterés en los tribunales para ingresar las anotaciones correspondiente en dicho registro por ser inocuas para el infractor.

5.11.2 Ranking de Desempeño por JPL

Con el objetivo de mejorar la tramitación de las causas, se ha generado un ranking de los JPL estudiados, de tal manera de identificar aquellos que no están realizando el proceso de manera correcta, de acuerdo a la legislación vigente, o bien no están usando todas las herramientas legales a su disposición.

Para la elaboración de este ranking, se seleccionaron tres indicadores que buscan capturar el nivel de desempeño del JPL en las diversas etapas del proceso. Los indicadores en cuestión son los siguientes:

- Ind. 1 - Porcentaje de causas que no son notificadas por los JPL para una segunda citación.
- Ind. 2 - Porcentaje de causas en las que no se decretó medida de apremio.
- Ind. 3 - Porcentaje de causas con multa no pagada que no fueron enviadas al RPI.

La elección de estos indicadores se justifica en que corresponden a acciones que dependen exclusivamente de los JPL, a diferencia de otros elementos como, por ejemplo, el pago de la multa. Otra virtud de estos indicadores es que están basados en porcentajes, por lo cual son comparables y operables aritméticamente.

Se destaca que si bien los Ind.2 y 3 reflejan incumplimientos en la aplicación efectiva de las sanciones previstas por la normativa, mientras que el Ind. 1 se encuentra dentro del marco legal. Sin embargo, no notificar a una segunda citación sugiere que los tribunales no están usando todas las herramientas disponibles para lograr que se paguen las multas asociadas a las infracciones, y por lo tanto tiene una repercusión en su desempeño.

Luego, se calcula el puntaje de cumplimiento del JPL del siguiente modo:

$$Puntaje = 1 - (0.15 \cdot Ind_1 + 0.35 \cdot Ind_2 + 0.5 \cdot Ind_3)$$

De esta manera, los puntajes pueden adoptar valores entre 0 y 1, siendo 0 el peor desempeño y 1 el mejor. Finalmente, en base a este puntaje se establece el ranking de cumplimiento de los JPL de la Región Metropolitana.

Destacamos que los ponderadores de cada indicador fueron definidos por el mismo consultor, en base a su criterio experto.

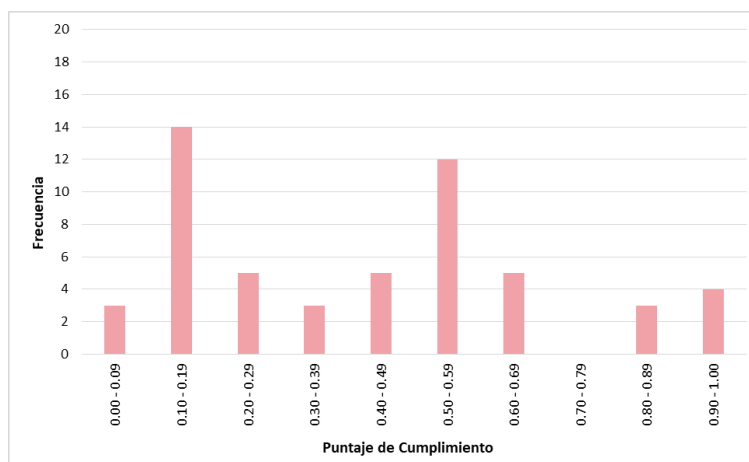
En el cuadro que se presenta a continuación se muestra el ranking de desempeño de los JPL, ordenados desde el de mejor desempeño al de peor.

CUADRO Nº 5-28: RANKING DE DESEMPEÑO POR JPL

Ranking	JPL	Ind1: Notificación de segunda citación - % NO	Ind2: Aplicación de Medidas Apremio - % NO	Ind3: Envío RPI - % NO	Puntaje
1	LAS CONDES-2	0%	0%	0%	1,00
2	PUENTE ALTO-2	33%	0%	0%	0,95
3	LA REINA-1	0%	0%	18%	0,91
4	SAN BERNARDO-1	0%	0%	20%	0,90
5	PUENTE ALTO-1	0%	0%	25%	0,88
6	LO ESPEJO-1	0%	0%	33%	0,83
7	SANTIAGO-5	77%	10%	7%	0,81
8	RECOLETA-1	0%	67%	17%	0,68
9	QUILICURA-1	9%	82%	9%	0,65
10	ESTACION CENTRAL-2	0%	100%	0%	0,65
10	MAIPU-2	0%	100%	0%	0,65
12	PROVIDENCIA-2	0%	84%	21%	0,60
13	NUNOA-1	11%	100%	10%	0,58
14	LA FLORIDA-1	0%	100%	17%	0,57
14	MAIPU-1	0%	100%	17%	0,57
16	SANTIAGO-2	0%	100%	18%	0,56
17	ESTACION CENTRAL-1	18%	100%	18%	0,53
18	LA FLORIDA-2	0%	100%	25%	0,53
18	VITACURA-1	0%	100%	25%	0,53
20	NUNOA-2	0%	100%	26%	0,52
21	SAN MIGUEL-1	0%	57%	57%	0,51
22	SANTIAGO-4	0%	100%	28%	0,51
23	CONCHALI-1	100%	100%	0%	0,50
23	SAN JOAQUIN-1	0%	0%	100%	0,50
25	PROVIDENCIA-3	13%	6%	94%	0,49
26	VITACURA-2	17%	100%	33%	0,46
27	LO BARNECHEA-1	8%	9%	100%	0,46
28	PEDRO AGUIRRE CERDA-1	33%	0%	100%	0,45
29	LAS CONDES-1	0%	100%	50%	0,40
30	EL BOSQUE-1	0%	35%	100%	0,38
31	LA FLORIDA-3	13%	100%	63%	0,32
32	SANTIAGO-1	17%	100%	62%	0,31
33	CERRO NAVIA-1	0%	100%	71%	0,29
34	SAN BERNARDO-2	0%	100%	80%	0,25
35	SANTIAGO-3	7%	100%	86%	0,21
36	LO PRADO-1	0%	100%	89%	0,21
37	PENALOLEN-1	0%	86%	100%	0,20
38	INDEPENDENCIA-1	58%	100%	73%	0,20
39	MACUL-1	0%	88%	100%	0,19
40	LAS CONDES-3	0%	100%	100%	0,15
40	MAIPU-3	0%	100%	100%	0,15
40	PUDAHUEL-2	0%	100%	100%	0,15
40	QUINTA NORMAL-1	0%	100%	100%	0,15
40	RECOLETA-2	0%	100%	100%	0,15
40	RENCA-1	0%	100%	100%	0,15
40	SAN MIGUEL-2	0%	100%	100%	0,15
40	SAN RAMON-1	0%	100%	100%	0,15
48	LA PINTANA-1	40%	93%	93%	0,15
49	LA CISTERNA-1	11%	100%	100%	0,13
50	PUDAHUEL-1	14%	100%	100%	0,13
51	PROVIDENCIA-1	32%	100%	100%	0,10
52	CERRILLOS-1	100%	100%	94%	0,03
53	LA GRANJA-1	91%	100%	100%	0,01
54	HUECHURABA-1	100%	100%	100%	0,00
PROMEDIO		15%	76%	59%	0,42

Fuente: Elaboración Propia.

FIGURA 5-16: DISTRIBUCIÓN DE JPL SEGÚN PUNTAJE DE DESEMPEÑO



Fuente: Elaboración Propia

A partir del cuadro y figura anteriores, se observa que en promedio los JPL tienen un puntaje de 0,42, lo que significa que en conjunto, su rendimiento no alcanza la mitad de lo esperado. Además, se observa que aproximadamente un 56% de los JPL no alcanzan un puntaje de 0,50 y casi un 90% no supera un puntaje de 0,80. Por otra parte, tan solo el 2º JPL de Las Condes alcanza la puntuación máxima, seguido de cerca por el 1º JPL de La Reina, el 1º JPL de San Bernardo y los dos JPL de Puente Alto, con puntuaciones superiores al 0,88.

En el cuadro se observa, además, que no existe una relación directa entre los tres indicadores considerados para la construcción del ranking. Algunos tribunales (como el 1º JPL de Conchalí y el 5º JPL de Santiago) no suelen enviar la segunda notificación (Indicador 1), pero cumplen con registrar las multas impagas en el RPI (Indicador 3). Por otro lado, hay tribunales que aplican con frecuencia las medidas de apremio (Indicador 2), pero no realizan la anotación en el RPI (Indicador 3), como ocurre en el caso del 1º JPL de San Joaquín y el 3º JPL de Providencia.

5.12 REGISTRO DE SANCIONADOS

Como se mencionó en la sección 2, además del registro general de infractores se cuenta con un registro adicional de sancionados, la cual contiene información de infracciones que –a priori– no han sido cursadas por el PNF. La muestra seleccionada de este registro está compuesta por 10 causas, de las cuales 7 de ellas fueron cursadas por Carabineros de Chile, mientras que las 3 restantes corresponden a causas que efectivamente fueron cursadas por fiscalizadores, pero no se contaba con esta información en el RPI.

Al efectuar el mismo análisis realizado para el registro general de infractores, se logra observar que los infractores del registro de sancionados presentan características similares en cuanto al proceso que rige la tramitación de la causa. Concretamente, se observa lo siguiente:

- 9 de las 10 infracciones son por No Pago y la restante corresponde a una infracción por Fraude. En cuanto a la caracterización sociodemográfica, la muestra está compuesta por 5 hombres, 3 mujeres y 2 infractores sin información al respecto.
- Tan solo uno de los infractores comparece a la primera citación. Además, ninguno de los infractores que no asistió es notificado para una segunda citación, por lo que tampoco era posible su comparecencia.
- Si bien en todos los casos se aplicó una multa, solo uno de los infractores acudió a pagarla. Esta multa tiene asociada una rebaja, puesto que el monto asciende a \$50.000 (aprox. 0,75 UTM). De los infractores que no pagaron la multa, solo uno de ellos fue sujeto de una medida de apremio, y específicamente reclusión nocturna.
- A pesar de lo anterior, sólo la mitad de las causas ha sido enviada al RPI.

6. CASO DE ESTUDIO – SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE CAUSAS EN PAÍSES BAJOS

Como fue mencionado en la sección 5.3, existen varios estudios nacionales en temas de evasión, pero estos se centran principalmente en la caracterización de los evasores. Sin embargo, en la literatura internacional se encuentran algunos estudios enfocados en el procedimiento sancionatorio, aunque la evidencia sobre el efecto disuasorio de los esquemas de sanciones es limitada e inconcluyente (Barabino et al, 2020).

A continuación se describe el caso de Países Bajos, desarrollado por Bijleveld (2007) en el campo de la criminología, que permite comparar el sistema nacional y generar algunos aprendizajes en el contexto del presente estudio.

6.1 CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE PAÍSES BAJOS

En los Países Bajos, cuando un inspector identifica a un infractor que evade el pago del pasaje, este tiene dos opciones: 1) comprar un nuevo pasaje a un precio superior al habitual, o 2) acudir a los tribunales para pagar una multa, en caso de no poder abonar el pasaje en el momento. A quienes no pueden pagar porque no llevan dinero consigo, se les solicita que se identifiquen proporcionando su nombre, dirección, código postal y prueba de identidad. El inspector verifica que el código postal y la dirección proporcionados sean válidos y coincidan, aunque no realiza una comprobación sobre si el infractor realmente reside en esa dirección. Aquellos que facilitan una dirección inexistente pueden ser entregados a la "policía ferroviaria" para su detención.

Posteriormente, se envía una factura al domicilio de los evasores, junto con los datos necesarios para realizar el pago. Aquellos que no efectúan el pago dentro de un plazo de dos semanas reciben un recordatorio y se les concede un nuevo periodo de 30 días para saldar la deuda. En esta etapa, una cantidad significativa de facturas son devueltas, ya que la persona no se encuentra en la dirección registrada durante la fiscalización.⁷ Las multas impagas de los infractores son entonces remitidas a agencias de cobranza, las cuales tienen la facultad de enviar a la policía al domicilio de los evasores para forzar el pago o embargar sus bienes con el fin de cubrir el costo de la multa, así como los gastos operacionales. No obstante, este procedimiento ocurre en contadas ocasiones, y las multas impagas son finalmente devueltas al sistema, donde se declaran como irrecuperables.

Si un mismo infractor acumula 5 multas impagas durante un año (aquellas que han sido declaradas como irrecuperables), se puede iniciar un expediente judicial para enjuiciar al infractor. Los tribunales, en principio, tienen la facultad de procesar a los morosos, imponerles multas adicionales, aplicar otras sanciones o, incluso, llevar el caso a juicio, donde podría dictarse una pena de prisión. Sin embargo, estos casos suelen generar poco interés entre los jueces debido a su alta carga de trabajo. Por lo tanto, lo más común es que dichos expedientes sean archivados, ya que los costos administrativos asociados al seguimiento de las causas penales son elevados para el sistema. Los jueces cuentan con un margen considerable de discreción y pueden decidir no procesar el caso por razones de "conveniencia" o en función de consideraciones de política pública.

⁷ Bijleveld indica que es común que los evasores no proporcionen su verdadera identidad; incluso, se ha reportado que los estudiantes llevan un identificador escolar ficticio para eludir el pago, que incluye una dirección real con un nombre falso que muestran al inspector cuando son sorprendidos viajando sin su pasaje.

En general, los evasores están familiarizados con el sistema y saben que, si acumulan menos de 5 multas, es muy difícil que enfrenten una sanción efectiva.

Cuando se decide tramitar la causa, lo cual generalmente ocurre cuando una persona acumula 9 multas impagas, se ha observado que muchos de los casos procesados fracasan debido a que el enjuiciamiento se lleva a cabo en la región de residencia del infractor, en lugar de en la región donde se cometió la infracción, lo que genera diversas complicaciones procesales. Además, se ha identificado que los infractores suelen ser personas con escasos recursos, para quienes la única sanción viable sería el encarcelamiento. Como resultado, el encarcelamiento por evasión se ha convertido en una medida incidental.

Bajo este mecanismo, datos del año 2003 indican que el 63% de los evasores en Países Bajos opta por pagar el pasaje a un precio superior al habitual, mientras que el 38% restante es multado y debe acudir a un tribunal. De este último porcentaje, **solo 30% acude a pagar su multa** (24% paga inmediatamente, y 6% paga luego de dos recordatorios). Con esto, solo el 75% de los infractores sufre una penalización monetaria por evadir.

En este contexto, Bijleveld evaluó dos procedimientos para incrementar el pago de multas. El primero corresponde al procedimiento descrito previamente, mientras que el segundo es muy similar,⁸ pero incluye el envío de una amenaza de procesamiento judicial en caso de no pagar, seguida de un efectivo procesamiento judicial si no se abona la multa (sin quedar a discreción de los juzgados). Para este segundo procedimiento, Bijleveld desarrolló un experimento controlado que se llevó a cabo durante dos años, entre 2003 y 2005, en trenes de Dordrecht y Ámsterdam, enfocándose exclusivamente en evasores ocasionales o circunstanciales (excluyendo a los evasores crónicos, quienes fueron considerados un grupo antisocial que requiere un enfoque diferente). Los resultados indicaron que la primera estrategia genera un mayor porcentaje de pago de multas.

6.2 APRENDIZAJES PARA EL CASO DE SANTIAGO

De la revisión del caso anterior, destacamos los siguientes puntos, con el objetivo de poder complementar las ideas de mejora para el Gran Santiago.

1. Cobrar la multa en el lugar donde se realiza la infracción, a través de la compra de un pasaje de mayor valor (multa indirecta), permite recuperar de manera inmediata y efectiva un porcentaje de las pérdidas que provoca la evasión al sistema. Esto también permite reducir los costos de seguimiento y procesamiento judicial, reduciendo la carga laboral de los tribunales.
2. Los datos de Países Bajos, si bien son relativamente antiguos (año 2003), indicaban que solo un 30% de las multas eran pagadas, muy similar al 34% para el caso de Santiago, años 2022 – 2023.
3. Del caso anterior, es claro que el evasor buscará siempre burlar el sistema, ya sea entregando información ficticia, o incluso falsificando documentación. Luego, el sistema de fiscalización debe ser diseñado de tal manera que este porcentaje sea bajo, entendiendo que siempre existirá.

8 Otras diferencias incluyen modificaciones en los plazos establecidos por ley, la verificación del nombre y dirección del infractor, y la reducción del requisito de 5 multas impagas, a 1 ó 2 multas solamente.

De todas maneras, se destaca la importancia de solicitar una prueba de identificación del evasor.

4. Dado que el sistema de Países Bajos se basaba en la dirección del infractor, era muy relevante conocer y validar dicha dirección. En el caso chileno, la dirección no juega un rol tan crucial, puesto que los infractores son inmediatamente citados a tribunales.
5. En Países Bajos se derivó el pago y seguimiento de multas impagas al sector privado (agencias de cobranza), estimando que el sistema estatal era ineficiente en tales aspectos.
6. Al igual que en el caso nacional, los jueces tienen sobrecarga laboral y, por lo tanto, priorizan las causas que van a tramitar. Las causas por evasión son vistas como engorrosas, por la dificultad de hacer su seguimiento, y son generalmente desestimadas. Esto, a su vez, genera en la población la sensación que evadir no tiene repercusiones reales.
7. Dadas las características del sistema judicial neerlandés, tramitar causas ocurridas en un lugar distinto al de residencia del evasor ha generado obstáculos administrativos que dificultan el avance de las mismas.
8. Los resultados del experimento piloto demostraron que las mejoras consideradas al sistema de gestión de multas no tuvieron los resultados esperados, lo que va en línea con la apreciación de Barabino et al (2020), quienes indican que existe poca investigación sobre cómo abordar este tema.

El experimento de Bijleveld no solo incrementó la certeza sobre las sanciones a recibir, las cuales fueron explícitamente comunicadas a los infractores, sino que también introdujo una mayor severidad en las sanciones. Se asumió que al imponer “la mano dura de la ley” se generaría un aumento en la tasa de pago de multas, pero la autora del experimento concluyó que los evasores de tarifas también tienen la capacidad de eludir el sistema judicial. En efecto, las causas solían permanecer abiertas sin llegar a una sentencia definitiva, ya que el sistema judicial neerlandés permite suspender los casos por hasta un año. Los datos de la investigación muestran que un 88% de las causas seguían abiertas en el momento en que se redactó el artículo científico.

9. La autora destaca que quienes diseñan los sistemas de seguimiento de evasores asumen que estos comprenden que están siendo amenazados y que entienden las consecuencias del incumplimiento del proceso. Sin embargo, esto no siempre es así. Es posible que la redacción de los mensajes no sea lo suficientemente clara, o que los infractores ni siquiera se tomen la molestia de leer las cartas enviadas. No se sienten perturbados por las solicitudes oficiales y, en muchos casos, simplemente no responden a las citaciones, sin saber qué está sucediendo.

Esto es consistente con otro hallazgo de Bijleveld: al analizar los datos proporcionados por los inspectores, descubrió que la mayoría de las personas que evadieron el pago y no pagaron en el acto sí proporcionaron su nombre y dirección reales. Si no tenían la intención de pagar de todos modos, resulta extraño que no intentaran mentir. En este sentido, los evasores neerlandeses parecen no preocuparse por las consecuencias de su evasión.

7. APRENDIZAJES DEL ESTUDIO Y PROPUESTAS DE MEJORA

7.1 CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y TRAMITACIÓN DE CAUSAS POR EVASIÓN

7.1.1 Gestiones para Obtención de la Información y Tratamiento de los Datos

- **Identificación de Causas en Tribunales.** En primer lugar, en relación con el trabajo de campo para el levantamiento de las causas, se concluyó rápidamente que para obtener información sobre las causas en los tribunales es esencial contar con el RUT del infractor. Esto se debe a que los sistemas de gestión de causas (buscadores) de los JPL están diseñados para obtener datos a partir del RUT, y no del número de rol de la causa, el número de la boleta u otros indicadores.

Cuando el tribunal no es capaz de identificar al infractor, como ocurre con los RUT ficticios, la causa es usualmente archivada y el expediente físico se guarda en las bodegas del propio Tribunal. Por esto, en algunos juzgados específicos⁹ no fue posible hacer seguimiento a causas con RUT ficticios porque los tribunales no mantenían un registro de la causa en sus sistemas (1,2% del total de causas consideradas para el estudio). Si bien estas causas se almacenan en las bodegas de los JPL, no queda registro de su ubicación, por lo que acceder a ellas fue inviable.

- **Heterogeneidad de Tribunales.** En el trabajo de terreno se ha observado una gran diversidad en los JPL en cuanto a su gestión e infraestructura, ya que su funcionamiento depende de la municipalidad en la que operan. Los recursos que reciben están sujetos al presupuesto asignado por cada municipio, lo cual, a su vez, está determinado por los ingresos propios de cada uno, generando así una situación heterogénea. Como consecuencia, en algunas comunas los JPL cuentan con avanzados sistemas electrónicos de gestión documental, mientras que en otras los sistemas de búsqueda son más básicos (Excel). En este último caso, la obtención de información depende directamente de la buena disposición de los secretarios y funcionarios administrativos.
- **Expedientes reducidos.** También se observó que los expedientes de las causas son de volumen reducido, con una extensión que no suele superar las tres páginas. Además, en muchos casos no se identifican con claridad los criterios utilizados para absolver, rebajar multas u otras acciones.
- **Dificultad con Codificación PNF.** Por último, para el análisis de los datos, se encontró una dificultad en cuanto a la codificación de las infracciones por parte del PNF. En específico, el código 8003 se clasificó como Fraude TNE en su descripción tiene la siguiente tipificación: *"Pasajero de transporte público, no paga la tarifa correspondiente. Utiliza un pase escolar o estudiantil que no le pertenece. Se retiene TNE, para ser remitida a JUNAEB."* Como se lee en la tipificación, en el código 8003 se conjugan dos faltas: el no pago y el fraude. Al revisar las causas levantadas, efectivamente se constató que 4 causas clasificadas como fraude bajo el código 8003, correspondían a faltas por no pago (representan un 10% del total de causas código 8003). Estas fueron corregidas para efecto del reporte del capítulo 5.

9 1º JPL de Estación Central, 1º JPL de Independencia, 3º JPL de La Florida, 1º JPL de Providencia, y 2º JPL y 3º JPL de Santiago. Más detalles en capítulo 3.2.

7.1.2 Diferencia de Criterios y Procedimientos de Tramitación de Causas

Dada la heterogeneidad de los JPL, que es un resultado de su dependencia de los municipios, se observaron procedimientos disímiles de tramitación de causas, incluso dentro de una misma comuna. Entre las diferencias se encuentran las siguientes:

1. **Procedimiento en caso de inasistencia a la primera citación:** En caso de que el infractor no se presente a la primera citación, el juez tiene dos opciones dentro del marco legal: puede declarar al infractor en rebeldía y proceder a aplicar directamente la multa, o bien optar por enviar una carta con una segunda citación. Ambos procedimientos se encuentran dentro del marco legal del proceso, en función de las circunstancias del caso.
2. **Procedimiento en caso de RUT ficticio.** Dependiendo del sistema de gestión de causas utilizado por el JPL, una vez archivada y guardada en la bodega, la causa puede mantenerse registrada o no. El primer caso es más común en tribunales que cuentan con sistemas tecnológicos avanzados para la gestión documental de causas. En el trabajo de campo, se constató que es sumamente difícil, si no imposible, localizar el registro físico de aquellas causas con RUT ficticios que no han sido registradas en los sistemas documentales de los JPL.
3. **Criterios de descuento de multas.** La ley establece el monto base de la multa a aplicar en casos de evasión (no pago) o fraude; sin embargo, son los jueces quienes, conforme a la normativa vigente, determinan el monto final a pagar, considerando ciertos factores. En términos generales, los expedientes de las causas no proporcionan información detallada sobre los criterios específicos utilizados por los jueces para la aplicación de descuentos en las multas. Esta falta de transparencia en los criterios adoptados dificulta la comprensión de las decisiones judiciales y la uniformidad en la aplicación de las sanciones.

7.1.3 Irregularidades e Ineficiencias en los Procesos de Tramitación de Causas

En consistencia con las diferencias de criterio para el procesamiento de las causas, y en complemento con los datos analizados en el capítulo 5, se han identificado las siguientes irregularidades y/o ineficiencias en el proceso de tramitación de infracciones por evasión del pago de la tarifa en el transporte público de la ciudad de Santiago.

1. **Falta de examen de admisibilidad en los expedientes.** En las causas revisadas, no se ha llevado a cabo un examen formal de admisibilidad. En consecuencia, el porcentaje de citaciones consideradas admisibles se ha determinado sobre la base de un supuesto del consultor, quien estimó que todas las denuncias que logran avanzar en el proceso en sus respectivos tribunales son automáticamente admisibles.

Esta situación evidencia una omisión en el procedimiento que puede afectar la consistencia y transparencia del tratamiento de las causas en los juzgados competentes.
2. **Baja incidencia del descuento por pago anticipado establecido en la Ley Nº 21.083.** El beneficio contemplado en la normativa, que permite una reducción de la multa por pago anticipado, ha demostrado tener escaso impacto en la recaudación efectiva. De acuerdo con los datos analizados, solo un 3,4% del total de las multas fueron pagadas bajo esta modalidad, lo que evidencia una limitada acogida por parte de los infractores y pone en cuestión la efectividad del incentivo previsto por la ley.
3. **Falta de aplicación y ejecución de medidas de apremio.** De la revisión de las causas se desprende que, de manera generalizada, los tribunales no decretan las medidas de apremio

una vez constatado el incumplimiento de pago por parte de los infractores. Esto contraviene lo dispuesto en la legislación vigente, que establece el carácter imperativo de dichas medidas para los jueces, y no una facultad discrecional.

Asimismo, en los casos excepcionales en que las medidas de apremio fueron decretadas, se observó que los tribunales no llevaron a cabo las diligencias necesarias para su ejecución. En particular, no se remitieron los oficios correspondientes a Carabineros para que estos notificaran a los infractores la resolución que ordenaba la medida y garantizaran su cumplimiento. Esta omisión genera un incumplimiento en la aplicación efectiva de las sanciones previstas por la normativa.

4. **Falta de fundamentación en las absoluciones y rebajas de multas.** Al revisar las absoluciones y las rebajas de multas, se observó que en numerosos casos no se especifica el fundamento de dichas decisiones. Esta ausencia de motivación dificulta la comprensión de los criterios empleados por los jueces para tomar tales resoluciones, lo que afecta la transparencia y la coherencia en la aplicación de las sanciones, contraviniendo el principio de fundamentación de las decisiones judiciales establecido por la normativa legal y atenta contra la certeza jurídica que deben gozar los ciudadanos y/o las personas fiscalizadas frente al *ius puniendi* del Estado.
5. **Envío de condena al RPI.** Aunque la Ley 21.083 establece que los infractores condenados que no pagan la multa deben ser ingresados al RPI, en la práctica esto no siempre ocurre. Algunos jueces consideran que dicho ingreso no es necesario o que podría perjudicar al infractor. En otros casos, los expedientes no contienen información sobre los motivos por los cuales no se cumple con la normativa, lo que genera incertidumbre y podría afectar la aplicación uniforme de la ley.

En los casos anteriores, lamentablemente, no se cuenta con información suficiente al respecto para determinar si los jueces no cumplen con la ley por una falta de voluntad o por desconocimiento de la misma. La información disponible se limita a anécdotas, lo que impide llegar a una conclusión generalizada sobre la causa de este incumplimiento.

7.2 SUGERENCIAS DE MEJORA

7.2.1 Resumen de Sugerencias

En vista de las causas levantadas y la revisión de antecedentes internacionales, a continuación se proponen algunas mejoras al sistema de procesamiento sancionatorio de causas por evasión que podrían ayudar a agilizar los procesos y, en el mediano plazo, y en conjunto con otras medidas, reducir la evasión.

En el siguiente cuadro se resumen las propuestas, identificando el problema a solucionar.

CUADRO N° 7-1: RESUMEN DE SUGERENCIAS DE MEJORA

N°	Problema	Justificación del problema	Sugerencia de mejora	Acciones
1	Dentro de los datos del RPI a los cuales puede acceder directamente el DTPM, solo se identifica el RUT del infractor	El RUT no es un identificador único, ya que una misma persona puede evadir en múltiples ocasiones. Además, un 14,7% de los RUT del RPI (años 2022 y 2023) son ficticios.	Complementar la base de datos del RPI con información complementaria disponible.	Modificar la resolución ministerial que define la información remitida al MTT.
2	El código PNF 8003 clasifica las infracciones como fraude, pero su tipificación considera dos infracciones distintas (fraude y no pago)	Del total de causas clasificadas bajo el código 8003, un 10% de ellas no corresponden a fraudes sino que a casos de no pago del pasaje.	Modificar la tipificación del código 8003 para evitar confusión en el proceso de categorización y tratamiento de las causas, dificultando su correcta gestión y seguimiento.	Modificación de tipificación interna de PNF.
3	No se cuentan con medios suficientes para identificar al infractor	Un 6% de los RUT de la muestra son ficticios y, al no poder identificar al infractor, las causas no pueden continuar su tramitación.	Solicitar otras pruebas de identificación, más allá del RUT, como el pasaporte o el Documento nacional de identidad (DNI), especialmente para personas que no cuentan con RUT.	Modificación a Ley N°21.083
4	Infractores declaran una dirección de domicilio falso, lo que no permite hacer efectivas las notificaciones y medidas de apremio que se dicten en los procesos.	De quienes no comparecen al tribunal en primera citación, un 16% no son notificados para la segunda comparecencia. Además, un 1,8% de los infractores no residen en el Gran Santiago, dificultando el proceso de pago de multa.	- Incorporar bases de datos de otros organismos públicos que puedan proporcionar los domicilios actuales de los denunciados. - Notificar a infractores a través de medios electrónicos (correo, SMS o aplicaciones móviles). - Facilitar el pago de la multa para infractores que no residen en el Gran Santiago.	Modificación a Ley N°21.083
5	Las sanciones por figurar en el RPI no son lo suficientemente disuasivas para que se paguen las multas	Del total de personas multadas, solo un 34% paga la multa.	- Retener o impedir el acceso a subsidios o bonos que benefician directamente al infractor - Imposibilitar la obtención o renovación de sus documentos personales como la cédula de identidad - Impedir la realización de ciertos trámites personales ante organismo públicos.	Modificación a Ley N°21.083
6	Los procedimientos infraccionales no tienen un desarrollo integral de todas sus etapas, sobre todo lo que dice relación con el cumplimiento de la sentencia	Solo un 40% de los infractores que no pagan sus multas son anotados en el RPI, y solo en un 19% de los casos se aplican medidas de apremio.	Para mejorar el cumplimiento de la Ley N° 18.287 y la Ley N° 21.083: - Capacitación de Jueces y Funcionarios Judiciales - Fortalecimiento de la Fiscalización y Supervisión Judicial - Actualización de Procedimientos Administrativos - Campañas de Difusión y Conciencia Ciudadana - Revisión Legislativa Complementaria.	Obtención o gestión de recursos para capacitación y para colaborar y verificar el estricto cumplimiento de todas las etapas o hitos más relevantes del procedimiento.

Fuente: Elaboración Propia

7.2.2 Detalle de Sugerencias

1. La base de datos del RPI administrada por el DTPM solo registra el RUT del infractor, proporcionando al MTT información incompleta para el análisis. La falta de datos adicionales genera dos problemas principales: primero, dificulta la identificación de infractores reincidentes (evasores frecuentes), impidiendo una correcta caracterización de cada infracción. Segundo, un 14,7% de las infracciones registradas en el RPI durante el periodo 2022-2023 corresponden a RUT ficticios, lo que complica aún más el análisis.

Sin embargo, de acuerdo al artículo 4° del Decreto 68 de 2018 del MTT indica que se puede contar con 10 antecedentes de las infracciones:

“El Secretario del Juzgado de Policía Local que haya aplicado multas por la infracción prevista en el número 4 del artículo 199 o en el número 42 del artículo 200, ambos de la Ley de Tránsito, comunicará al Registro, al menos cada dos meses, la lista de los infractores que no hayan satisfecho el pago de la multa.

La lista deberá contener los siguientes antecedentes:

- A. Fecha y número del informe.*
- B. Juzgado de policía local que dictó la sentencia.*
- C. Rol y año de la causa.*
- D. Fecha de la infracción.*
- E. Fecha de la sentencia.*
- F. Monto de la multa impaga expresada en Unidades Tributarias Mensuales.*
- G. Nombre(s) y apellido(s) del infractor.*
- H. Número de RUN con dígito verificador del infractor.*
- I. Domicilio del infractor.*
- J. Motivo de la Infracción (Artículo 199 numeral 4 o Artículo 200 numeral 42).*

La Subsecretaría definirá, mediante resolución, los formatos en que deberán remitirse los listados antes indicados.”

Por lo anterior, se debe generar una resolución ministerial que solicite mayor información sobre las infracciones.

2. Para un mejor seguimiento y análisis de las faltas, se sugiere revisar la definición del código 8003, que combina tanto faltas asociadas al no pago de tarifa como al fraude. En el análisis de las causas clasificadas como fraude por el PNF bajo el código 8003, se encontró que un 10% correspondían a faltas por no pago del pasaje.

Se propone modificar la codificación del PNF a la siguiente.

CUADRO N° 7-2: PROPUESTA DE NUEVA CODIFICACIÓN DE FALTAS DEL PNF

Código	Tipificación	No paga	Fraude
8001	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (no porta tarjeta de validación)	x	
8002	Pasajero de transporte público no paga la tarifa	x	
8003	Pasajero de transporte público utiliza un pase escolar o estudiantil que no le pertenece. Se retiene TNE, para ser remitida a JUNAEB.		x
8004	Pasajero de transporte público no paga la tarifa (tarjeta de validación dañada)	x	
8005	Accede servicios de transporte público utilizando tarjeta adulto mayor (TAM) sin ser su titular.		x

Fuente: Elaboración propia.

- Si bien la Ley N°21.083 faculta a los inspectores a usar medios tecnológicos para verificar el RUT del infractor, de momento esta medida no es suficiente para identificarlos, tal como lo muestran los datos.

En el caso de estudio de Países Bajos se destaca la importancia de solicitar una prueba de identificación del evasor (Bijleveld, 2007). Luego, dado que en Santiago muchas personas no cuentan con RUT o no viajan con su cédula, sería conveniente solicitar otras pruebas de identificación, como el pasaporte o el Documento nacional de identidad (DNI), especialmente para personas que no cuentan con RUT.

- En cuanto al domicilio del infractor, que es usado para citar a los infractores a segunda citación o para informar de la condena, este es registrado por el Inspector cuando se realiza la fiscalización, y luego es verificado en el tribunal mediante los datos disponibles del Registro Civil.

En este proceso, surge un problema cuando se registra un domicilio falso o inexistente.¹⁰ Aunque la Ley N° 21.083 sanciona la entrega de un domicilio falso, si al momento de la infracción se proporcionan tanto un RUT como un domicilio falsos, resulta imposible para los tribunales identificar al infractor y dar continuidad al seguimiento de la causa. En los casos en que el RUT es real pero el domicilio es falso, los datos del Registro Civil utilizados para las citaciones suelen estar desactualizados, lo que también impide el avance del proceso.

Como mejoras al sistema proponemos que al momento de la fiscalización y entrega de la citación, el funcionario encargado de la misma puede recurrir a las bases de datos de otros organismos públicos para verificar el domicilio actual del pasajero infractor, como por ejemplo el Servicio Electoral de Chile (Servel). También se propone que el infractor indique su correo electrónico, el cual sería medio válido para ser notificado de la generalidad de las resoluciones que se dicten en el respectivo proceso.

A su vez, se propone que las personas que sean detectadas evadiendo sean notificadas inmediatamente, ya sea en el lugar del incidente o a través de medios electrónicos (correo, SMS o aplicaciones móviles). Este sistema de notificación inmediata agiliza el proceso y garantiza que el infractor esté al tanto de la multa y sus derechos para recurrirla.

Por último, se observa que un 1,8% de los infractores provienen de fuera del Gran Santiago, residiendo en diversas regiones del norte, centro y sur del país. De estas causas, la gran

¹⁰ El problema de veracidad de los domicilios también se identificó en el caso de estudio de Países Bajos (Bijleveld, 2007).

mayoría corresponde a casos de no pago (códigos 8001 y 8002). Dado que resulta complicado para una persona que no reside en la Región Metropolitana asistir a un JPL para abonar su multa, se sugiere que, en estos casos específicos, se permita al infractor realizar el pago en su comuna de residencia.

5. Por otra parte, proponemos la incorporación de nuevas sanciones para las personas que se encuentren en el RPI y mientras no sean eliminados. Por ejemplo, se podría diseñar un sistema de multas progresivo, donde los pasajeros reincidentes reciban sanciones más fuertes o frecuentes.

En efecto, el artículo 22 quáter de la Ley 21083, que Adopta Medidas de Seguridad y Control en Medios de Pago del Transportes Público de Pasajeros, consagra que "(...) los órganos del Estado cuyas competencias comprendan el otorgamiento de documentos o certificados que se relacionen con temas de transporte suspenderán la entrega de éstos, tales como licencia de conductor, permiso de circulación, cuando el infractor sea propietario de un vehículo motorizado; pases escolares o de educación superior, o cualquier documento que permita una exención de pago o rebaja tarifaria en el transporte público, a los infractores que se encuentren en el "Registro de Pasajeros Infractores", mientras figuren en él".

Las principales sanciones que son la suspensión de la entrega de la licencia de conducir y del permiso de circulación resultan inocuas atendida la realidad socioeconómica de los infractores, por lo que sería recomendable establecer otras que pudieran ser más efectivas como retenerle o impedirle el acceso a subsidios o bonos que benefician directamente al infractor, o bien imposibilitar la obtención o renovación de sus documentos personales como la cédula de identidad, o impedir la realización de ciertos trámites personales ante organismo públicos.

Lo expuesto resulta ser otro punto crítico que deriva en un desincentivo para que los infractores paguen las multas.

6. Con ocasión del estudio se pudo constatar que los procedimientos infraccionales no tienen un desarrollo integral de todas sus etapas, sobre todo lo que dice relación con el cumplimiento de la sentencia.

No obstante, la Ley Nº 18.287 que Establece Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, ha consagrado las medidas de apremio con finalidades bien concretas, por una parte, persiguen que el infractor cumpla efectivamente la sentencia condenatoria pagando la multa impuesta, o bien -para el evento que no quiera o pueda pagarla- la cumpla de forma alternativa, sustituyéndola por un día o noche de reclusión por cada fracción de UTM.

Al respecto, el artículo 23 de La Ley Nº 18.287, señala que para el caso que no se pague la multa impuesta, el tribunal podrá decretar, por vía de sustitución y apremio, alguna de las siguientes medidas contra el infractor: reclusión nocturna, reclusión diurna o reclusión de fin de semana, a razón de un día o una noche por cada quinto de unidad tributaria mensual, con un máximo de quince jornadas diarias, diurnas o nocturnas.

En la revisión de las causas se ha constatado que de manera generalizada los Tribunales no decretan estas medidas de apremio una vez que verifican que los infractores no han pagado las multas, en circunstancias que -de conformidad con la legislación vigente- no resulta ser una medida facultativa para el Juez sino imperativa.

En efecto, el último párrafo del Inciso 1º del artículo 23 de La Ley Nº 18.287, preceptúa que "(...), si el tribunal constatare que quien no ha pagado la multa dentro del plazo antes

indicado es un infractor que figura en el "Registro de Pasajeros Infractores" deberá de inmediato decretar, por vía de sustitución y apremio, alguna de las medidas antes señaladas (...)".

Esta situación ha generado, en nuestro concepto, un desincentivo para que los infractores paguen en definitiva las multas a las cuales fueron condenados.

Asimismo, se ha observado que los jueces no están cumpliendo con la Ley Nº 21.083 al no ingresar las causas de multas no pagadas al RPI, lo que constituye una irregularidad en el proceso. Es necesario tomar medidas para corregir este comportamiento y garantizar el cumplimiento efectivo de la normativa vigente.

Para mejorar el cumplimiento de la Ley Nº 18.287 y la Ley Nº 21.083, y abordar las deficiencias identificadas en el texto, se podrían implementar las siguientes recomendaciones:

- Capacitación de Jueces y Funcionarios Judiciales. Proveer formación específica sobre las disposiciones imperativas de la Ley Nº 18.287, particularmente en lo relativo al artículo 23, para garantizar que los jueces de policía local comprendan que la aplicación de medidas de apremio no es discrecional sino obligatoria.

Sería pertinente coordinar estas capacitaciones a través de la Academia Judicial o mediante talleres organizados por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Esto asegurará que los jueces de policía local comprendan plenamente las disposiciones imperativas de la Ley Nº 18.287.

En el caso de la Ley Nº 21.083, se propone organizar talleres o programas de formación para jueces y personal de los juzgados que expliquen claramente la importancia del RPI, los procedimientos para su correcta utilización y las consecuencias del incumplimiento.

Para lo anterior, es necesario evaluar si los JPL cuentan con los recursos suficientes, tanto en personal como en tecnología, para cumplir con sus obligaciones. Si se identifican carencias, proponer soluciones para su subsanación.

- Fortalecimiento de la Fiscalización y Supervisión Judicial. Crear un sistema de auditoría o monitoreo que supervise el cumplimiento de la ley por parte de los tribunales. Esto incluye verificar que se decreten las medidas de apremio cuando corresponde y garantizar la inscripción adecuada en el RPI.

Aunque los JPL no están integrados al Poder Judicial, pueden ser fiscalizados por las municipalidades. Se recomienda implementar auditorías municipales que supervisen el cumplimiento de la ley, particularmente en lo relativo a las medidas de apremio establecidas en el artículo 23 de la Ley Nº 18.287 y la Ley Nº 21.083.

- Actualización de Procedimientos Administrativos. Establecer protocolos claros y automatizados que aseguren que, al constatare el no pago de la multa, se emita automáticamente la resolución correspondiente para aplicar las medidas de apremio.

En esta misma línea, implementar un sistema electrónico automatizado que conecte los JPL con el RPI. Este sistema podría generar automáticamente los registros necesarios una vez que se constate el incumplimiento en el pago de multas, minimizando la intervención manual de los jueces.

- Campañas de Difusión y Conciencia Ciudadana. Informar a los infractores sobre las consecuencias legales de no pagar multas, incluyendo la posibilidad de reclusión sustitutiva. Esto podría desincentivar el incumplimiento y fomentar el pago voluntario.

A su vez, se podrían llevar a cabo campañas dentro de las municipalidades y los JPL para enfatizar el rol del RPI en el cumplimiento de las sanciones. Esto podría incluir manuales operativos simplificados y, y el re-envío de circulares informativas.

- Revisión Legislativa Complementaria. Si bien el artículo 23 establece la obligatoriedad de las medidas de apremio, se podría proponer una reforma legal para aclarar aún más las responsabilidades de los jueces de policía local y fortalecer los mecanismos de aplicación en caso de incumplimiento.

También, se puede proponer una reforma a la Ley N° 21.083 que detalle con mayor claridad los plazos para ingresar causas al RPI, estableciendo penalidades específicas para el incumplimiento y eliminando posibles ambigüedades interpretativas.

Estas medidas específicas pueden ayudar a abordar las irregularidades observadas y garantizar un cumplimiento efectivo de la normativa vigente.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Allen, J., Muñoz, J. C., & de Dios Ortúzar, J. (2019). On evasion behaviour in public transport: Dissatisfaction or contagion?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 130, 626-651.
- Barabino, B., Lai, C., & Olivo, A. (2020). Fare evasion in public transport systems: a review of the literature. *Public Transp* 12: 27–88.
- Bijleveld, C. (2007). Fare dodging and the strong arm of the law: An experimental evaluation of two different penalty schemes for fare evasion. *Journal of experimental criminology*, 3, 183-199.
- Busco, C., González, F., & San Martín, S. (2024). Bus fare evasion of the Santiago de Chile transportation system from a stakeholders perspective. *Travel Behaviour and Society*, 35, 100715.
- Cantillo, A., Raveau, S., & Muñoz, J. C. (2022). Fare evasion on public transport: Who, when, where and how?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 156, 285-295.
- Celse, J., & Grolleau, G. (2023). Fare evasion and information provision: What information should be provided to reduce fare-evasion? *Transport Policy*, 138, 119-128.
- Centro de Políticas Públicas UC (2018) “Laboratorio 502: Estudio exploratorio sobre las causas y posibles soluciones de la evasión en Transantiago”. Santiago, Chile.
- Porath, K., & Galilea, P. (2020). Temporal analysis of fare evasion in Transantiago: A socio-political view. *Research in Transportation Economics*, 83, 100958.

9. ANEXO: RESULTADOS A NIVEL DE JUZGADO DE POLICÍA LOCAL

En esta sección se presenta el detalle por JPL de cada uno de los procesos asociados a las causas, los cuales fueron presentados a nivel agregado en la Sección 5.

CUADRO Nº 9-1: ADMISIBILIDAD DE LAS DENUNCIAS POR JPL

JPL	SI		NO		Total	
CERRILLOS-1	17	100%	0	0%	17	100%
CERRO NAVIA-1	11	100%	0	0%	11	100%
CONCHALI-1	14	100%	0	0%	14	100%
EL BOSQUE-1	44	100%	0	0%	44	100%
ESTACION CENTRAL-1	49	100%	0	0%	49	100%
ESTACION CENTRAL-2	38	100%	0	0%	38	100%
HUECHURABA-1	11	100%	0	0%	11	100%
INDEPENDENCIA-1	21	100%	0	0%	21	100%
LA CISTERNA-1	12	100%	0	0%	12	100%
LA FLORIDA-1	8	100%	0	0%	8	100%
LA FLORIDA-2	8	100%	0	0%	8	100%
LA FLORIDA-3	13	100%	0	0%	13	100%
LA GRANJA-1	16	100%	0	0%	16	100%
LA PINTANA-1	18	100%	0	0%	18	100%
LA REINA-1	28	100%	0	0%	28	100%
LAS CONDES-1	6	100%	0	0%	6	100%
LAS CONDES-2	7	100%	0	0%	7	100%
LAS CONDES-3	7	100%	0	0%	7	100%
LO BARNECHEA-1	22	100%	0	0%	22	100%
LO ESPEJO-1	8	100%	0	0%	8	100%
LO PRADO-1	10	100%	0	0%	10	100%
MACUL-1	11	100%	0	0%	11	100%
MAIPU-1	6	100%	0	0%	6	100%
MAIPU-2	8	100%	0	0%	8	100%
MAIPU-3	12	100%	0	0%	12	100%
NUNOA-1	13	100%	0	0%	13	100%
NUNOA-2	47	100%	0	0%	47	100%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	9	100%	0	0%	9	100%
PENALOEN-1	9	100%	0	0%	9	100%
PROVIDENCIA-1	34	100%	0	0%	34	100%
PROVIDENCIA-2	29	100%	0	0%	29	100%
PROVIDENCIA-3	20	100%	0	0%	20	100%
PUDAHUEL-1	8	100%	0	0%	8	100%
PUDAHUEL-2	5	100%	0	0%	5	100%
PUENTE ALTO-1	10	100%	0	0%	10	100%
PUENTE ALTO-2	7	100%	0	0%	7	100%
QUILICURA-1	23	100%	0	0%	23	100%
QUINTA NORMAL-1	77	100%	0	0%	77	100%
RECOLETA-1	14	100%	0	0%	14	100%
RECOLETA-2	4	100%	0	0%	4	100%
RENCA-1	21	100%	0	0%	21	100%
SAN BERNARDO-1	9	100%	0	0%	9	100%
SAN BERNARDO-2	12	100%	0	0%	12	100%
SAN JOAQUIN-1	14	100%	0	0%	14	100%
SAN MIGUEL-1	10	100%	0	0%	10	100%
SAN MIGUEL-2	3	100%	0	0%	3	100%
SAN RAMON-1	18	100%	0	0%	18	100%
SANTIAGO-1	43	100%	0	0%	43	100%
SANTIAGO-2	46	100%	0	0%	46	100%
SANTIAGO-3	41	100%	0	0%	41	100%
SANTIAGO-4	43	100%	0	0%	43	100%
SANTIAGO-5	42	100%	0	0%	42	100%
VITACURA-1	6	100%	0	0%	6	100%
VITACURA-2	8	100%	0	0%	8	100%
Total	1.030	100%	0	0%	1.030	100%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 9-2: ASISTENCIA A PRIMERA COMPARECENCIA POR JPL

JPL	SI		NO		S/I		Total	
CERRILLOS-1	1	5,9%	16	94,1%	0	0,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	5	45,5%	6	54,5%	0	0,0%	11	100,0%
CONCHALI-1	11	78,6%	3	21,4%	0	0,0%	14	100,0%
EL BOSQUE-1	13	29,5%	31	70,5%	0	0,0%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	21	42,9%	28	57,1%	0	0,0%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	15	39,5%	23	60,5%	0	0,0%	38	100,0%
HUECHURABA-1	2	18,2%	9	81,8%	0	0,0%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	9	42,9%	11	52,4%	1	4,8%	21	100,0%
LA CISTERNA-1	3	25,0%	9	75,0%	0	0,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	2	25,0%	6	75,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	5	62,5%	3	37,5%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	5	38,5%	8	61,5%	0	0,0%	13	100,0%
LA GRANJA-1	5	31,3%	11	68,8%	0	0,0%	16	100,0%
LA PINTANA-1	3	16,7%	15	83,3%	0	0,0%	18	100,0%
LA REINA-1	16	57,1%	12	42,9%	0	0,0%	28	100,0%
LAS CONDES-1	4	66,7%	2	33,3%	0	0,0%	6	100,0%
LAS CONDES-2	2	28,6%	5	71,4%	0	0,0%	7	100,0%
LAS CONDES-3	3	42,9%	4	57,1%	0	0,0%	7	100,0%
LO BARNECHEA-1	9	40,9%	13	59,1%	0	0,0%	22	100,0%
LO ESPEJO-1	4	50,0%	4	50,0%	0	0,0%	8	100,0%
LO PRADO-1	1	10,0%	5	50,0%	4	40,0%	10	100,0%
MACUL-1	5	45,5%	6	54,5%	0	0,0%	11	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-2	4	50,0%	4	50,0%	0	0,0%	8	100,0%
MAIPU-3	5	41,7%	7	58,3%	0	0,0%	12	100,0%
NUNOA-1	4	30,8%	9	69,2%	0	0,0%	13	100,0%
NUNOA-2	14	29,8%	33	70,2%	0	0,0%	47	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	3	33,3%	6	66,7%	0	0,0%	9	100,0%
PENALOEN-1	2	22,2%	7	77,8%	0	0,0%	9	100,0%
PROVIDENCIA-1	15	44,1%	19	55,9%	0	0,0%	34	100,0%
PROVIDENCIA-2	10	34,5%	19	65,5%	0	0,0%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	4	20,0%	16	80,0%	0	0,0%	20	100,0%
PUDAHUEL-1	1	12,5%	7	87,5%	0	0,0%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	2	40,0%	3	60,0%	0	0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	5	50,0%	5	50,0%	0	0,0%	10	100,0%
PUENTE ALTO-2	1	14,3%	3	42,9%	3	42,9%	7	100,0%
QUILICURA-1	12	52,2%	11	47,8%	0	0,0%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	12	15,6%	62	80,5%	3	3,9%	77	100,0%
RECOLETA-1	8	57,1%	6	42,9%	0	0,0%	14	100,0%
RECOLETA-2	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	4	100,0%
RENCA-1	21	100,0%		0,0%	0	0,0%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	2	22,2%	7	77,8%	0	0,0%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	6	50,0%	6	50,0%	0	0,0%	12	100,0%
SAN JOAQUIN-1	5	35,7%	9	64,3%	0	0,0%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1	3	30,0%	7	70,0%	0	0,0%	10	100,0%
SAN MIGUEL-2	1	33,3%	2	66,7%	0	0,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	5	27,8%	12	66,7%	1	5,6%	18	100,0%
SANTIAGO-1	14	32,6%	29	67,4%	0	0,0%	43	100,0%
SANTIAGO-2	14	30,4%	32	69,6%	0	0,0%	46	100,0%
SANTIAGO-3	11	26,8%	30	73,2%	0	0,0%	41	100,0%
SANTIAGO-4	10	23,3%	33	76,7%	0	0,0%	43	100,0%
SANTIAGO-5	11	26,2%	31	73,8%	0	0,0%	42	100,0%
VITACURA-1	2	33,3%	4	66,7%	0	0,0%	6	100,0%
VITACURA-2	2	25,0%	6	75,0%	0	0,0%	8	100,0%
Total	355	34,5%	663	64,4%	12	1,2%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

CUADRO Nº 9-3: INFRACTORES NOTIFICADOS POR JPL

JPL	SI		NO		S/I		Total	
CERRILLOS-1	0	0,0%	16	100,0%	0	0,0%	16	100,0%
CERRO NAVIA-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
CONCHALI-1	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
EL BOSQUE-1	31	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	31	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	23	82,1%	5	17,9%	0	0,0%	28	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	23	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	23	100,0%
HUECHURABA-1	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
INDEPENDENCIA-1	4	33,3%	7	58,3%	1	8,3%	12	100,0%
LA CISTERNA-1	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9	100,0%
LA FLORIDA-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
LA FLORIDA-2	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	100,0%
LA FLORIDA-3	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%	8	100,0%
LA GRANJA-1	1	9,1%	10	90,9%	0	0,0%	11	100,0%
LA PINTANA-1	9	60,0%	6	40,0%	0	0,0%	15	100,0%
LA REINA-1	12	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	12	100,0%
LAS CONDES-1	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	100,0%
LAS CONDES-2	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%
LAS CONDES-3	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
LO BARNECHEA-1	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%	13	100,0%
LO ESPEJO-1	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
LO PRADO-1	5	55,6%	0	0,0%	4	44,4%	9	100,0%
MACUL-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-2	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
MAIPU-3	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	100,0%
NUNOA-1	8	88,9%	1	11,1%	0	0,0%	9	100,0%
NUNOA-2	33	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	33	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	4	66,7%	2	33,3%	0	0,0%	6	100,0%
PENALOEN-1	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	100,0%
PROVIDENCIA-1	13	68,4%	6	31,6%	0	0,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-2	19	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-3	14	87,5%	2	12,5%	0	0,0%	16	100,0%
PUDAHUEL-1	6	85,7%	1	14,3%	0	0,0%	7	100,0%
PUDAHUEL-2	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	100,0%
PUENTE ALTO-1	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-2	1	16,7%	2	33,3%	3	50,0%	6	100,0%
QUILICURA-1	10	90,9%	1	9,1%	0	0,0%	11	100,0%
QUINTA NORMAL-1	62	95,4%	0	0,0%	3	4,6%	65	100,0%
RECOLETA-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
RECOLETA-2	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	100,0%
RENCA-1	0	-	0	-	0	-	0	-
SAN BERNARDO-1	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	100,0%
SAN BERNARDO-2	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
SAN JOAQUIN-1	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9	100,0%
SAN MIGUEL-1	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	100,0%
SAN MIGUEL-2	2	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	100,0%
SAN RAMON-1	12	92,3%	0	0,0%	1	7,7%	13	100,0%
SANTIAGO-1	24	82,8%	5	17,2%	0	0,0%	29	100,0%
SANTIAGO-2	32	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	32	100,0%
SANTIAGO-3	28	93,3%	2	6,7%	0	0,0%	30	100,0%
SANTIAGO-4	33	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	33	100,0%
SANTIAGO-5	7	22,6%	24	77,4%	0	0,0%	31	100,0%
VITACURA-1	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
VITACURA-2	5	83,3%	1	16,7%	0	0,0%	6	100,0%
Total	557	82,5%	106	15,7%	12	1,8%	675	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

(*) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

CUADRO Nº 9-4: ASISTENCIA A SEGUNDA COMPARECENCIA POR JPL

JPL	Notificados por Tribunal				No Notificados por Tribunal		Total	
	SI		NO		NO			
CERRILLOS-1	0	0,0%	0	0,0%	16	100,0%	16	100,0%
CERRO NAVIA-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
CONCHALI-1	0	0,0%	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
EL BOSQUE-1	0	0,0%	31	100,0%	0	0,0%	31	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	0	0,0%	23	82,1%	5	17,9%	28	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	0	0,0%	23	100,0%	0	0,0%	23	100,0%
HUECHURABA-1	0	0,0%	0	0,0%	9	100,0%	9	100,0%
INDEPENDENCIA-1	0	0,0%	4	36,4%	7	63,6%	12	100,0%
LA CISTERNA-1	0	0,0%	8	88,9%	1	11,1%	9	100,0%
LA FLORIDA-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
LA FLORIDA-2	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
LA FLORIDA-3	0	0,0%	7	87,5%	1	12,5%	8	100,0%
LA GRANJA-1	1	9,1%	0	0,0%	10	90,9%	11	100,0%
LA PINTANA-1	0	0,0%	9	60,0%	6	40,0%	15	100,0%
LA REINA-1	0	0,0%	12	100,0%	0	0,0%	12	100,0%
LAS CONDES-1	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2	100,0%
LAS CONDES-2	1	20,0%	4	80,0%	0	0,0%	5	100,0%
LAS CONDES-3	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
LO BARNECHEA-1	1	7,7%	11	84,6%	1	7,7%	13	100,0%
LO ESPEJO-1	1	25,0%	3	75,0%	0	0,0%	4	100,0%
LO PRADO-1	0	0,0%	5	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
MACUL-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-2	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
MAIPU-3	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
NUNOA-1	0	0,0%	8	88,9%	1	11,1%	9	100,0%
NUNOA-2	0	0,0%	33	100,0%	0	0,0%	33	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	3	50,0%	1	16,7%	2	33,3%	6	100,0%
PENALOEN-1	1	14,3%	6	85,7%	0	0,0%	7	100,0%
PROVIDENCIA-1	0	0,0%	13	68,4%	6	31,6%	19	100,0%
PROVIDENCIA-2	0	0,0%	19	100,0%	0	0,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-3	0	0,0%	14	87,5%	2	12,5%	16	100,0%
PUDAHUEL-1	0	0,0%	6	85,7%	1	14,3%	7	100,0%
PUDAHUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
PUENTE ALTO-1	0	0,0%	5	100,0%	0	0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-2	1	33,3%	0	0,0%	2	66,7%	6	100,0%
QUILICURA-1	0	0,0%	10	90,9%	1	9,1%	11	100,0%
QUINTA NORMAL-1	0	0,0%	62	100,0%	0	0,0%	65	100,0%
RECOLETA-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
RECOLETA-2	1	50,0%	1	50,0%	0	0,0%	2	100,0%
RENCA-1	0	-	0	-	0	-	0	-
SAN BERNARDO-1	1	14,3%	6	85,7%	0	0,0%	7	100,0%
SAN BERNARDO-2	1	16,7%	5	83,3%	0	0,0%	6	100,0%
SAN JOAQUIN-1	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
SAN MIGUEL-1	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
SAN MIGUEL-2	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2	100,0%
SAN RAMON-1	0	0,0%	12	100,0%	0	0,0%	13	100,0%
SANTIAGO-1	0	0,0%	24	82,8%	5	17,2%	29	100,0%
SANTIAGO-2	0	0,0%	32	100,0%	0	0,0%	32	100,0%
SANTIAGO-3	0	0,0%	28	93,3%	2	6,7%	30	100,0%
SANTIAGO-4	0	0,0%	33	100,0%	0	0,0%	33	100,0%
SANTIAGO-5	2	6,5%	5	16,1%	24	77,4%	31	100,0%
VITACURA-1	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
VITACURA-2	3	50,0%	2	33,3%	1	16,7%	6	100,0%
Total	17	2,6%	540	81,4%	106	16,0%	675	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

(*) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

CUADRO Nº 9-5: DISTRIBUCIÓN DE INFRACTORES SEGÚN SEXO Y JPL

JPL	Masculino		Femenino		S/I		N/A		Total	
CERRILLOS-1	11	64,7%	6	35,3%	0	0,0%	0	0,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	3	27,3%	7	63,6%	1	9,1%	0	0,0%	11	100,0%
CONCHALI-1	3	21,4%	6	42,9%	2	14,3%	3	21,4%	14	100,0%
EL BOSQUE-1	27	61,4%	13	29,5%	4	9,1%	0	0,0%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	25	51,0%	17	34,7%	7	14,3%	0	0,0%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	19	50,0%	12	31,6%	6	15,8%	1	2,6%	38	100,0%
HUECHURABA-1	7	63,6%	4	36,4%	0	0,0%	0	0,0%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	4	19,0%	4	19,0%	13	61,9%	0	0,0%	21	100,0%
LA CISTERNA-1	5	41,7%	6	50,0%	1	8,3%	0	0,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	5	62,5%	3	37,5%	0	0,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	6	75,0%	2	25,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	11	84,6%	2	15,4%	0	0,0%	0	0,0%	13	100,0%
LA GRANJA-1	11	68,8%	3	18,8%	1	6,3%	1	6,3%	16	100,0%
LA PINTANA-1	12	66,7%	3	16,7%	3	16,7%	0	0,0%	18	100,0%
LA REINA-1	12	42,9%	9	32,1%	5	17,9%	2	7,1%	28	100,0%
LAS CONDES-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
LAS CONDES-2	3	42,9%	2	28,6%	2	28,6%	0	0,0%	7	100,0%
LAS CONDES-3	2	28,6%	3	42,9%	1	14,3%	1	14,3%	7	100,0%
LO BARNECHEA-1	13	59,1%	4	18,2%	5	22,7%	0	0,0%	22	100,0%
LO ESPEJO-1	7	87,5%	0	0,0%	1	12,5%	0	0,0%	8	100,0%
LO PRADO-1	4	40,0%	5	50,0%	1	10,0%	0	0,0%	10	100,0%
MACUL-1	3	27,3%	5	45,5%	3	27,3%	0	0,0%	11	100,0%
MAIPU-1	3	50,0%	1	16,7%	1	16,7%	1	16,7%	6	100,0%
MAIPU-2	5	62,5%	3	37,5%	0	0,0%	0	0,0%	8	100,0%
MAIPU-3	8	66,7%	2	16,7%	2	16,7%	0	0,0%	12	100,0%
NUNOA-1	7	53,8%	4	30,8%	2	15,4%	0	0,0%	13	100,0%
NUNOA-2	25	53,2%	16	34,0%	4	8,5%	2	4,3%	47	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	6	66,7%	2	22,2%	1	11,1%	0	0,0%	9	100,0%
PENALOLEN-1	7	77,8%	2	22,2%	0	0,0%	0	0,0%	9	100,0%
PROVIDENCIA-1	20	58,8%	8	23,5%	6	17,6%	0	0,0%	34	100,0%
PROVIDENCIA-2	13	44,8%	10	34,5%	4	13,8%	2	6,9%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	13	65,0%	4	20,0%	3	15,0%	0	0,0%	20	100,0%
PUDAHUEL-1	4	50,0%	1	12,5%	1	12,5%	2	25,0%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	3	60,0%	2	40,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	5	50,0%	5	50,0%	0	0,0%	0	0,0%	10	100,0%
PUENTE ALTO-2	3	42,9%	3	42,9%	0	0,0%	1	14,3%	7	100,0%
QUILICURA-1	12	52,2%	7	30,4%	4	17,4%	0	0,0%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	23	29,9%	14	18,2%	17	22,1%	23	29,9%	77	100,0%
RECOLETA-1	4	28,6%	5	35,7%	5	35,7%	0	0,0%	14	100,0%
RECOLETA-2	2	50,0%	2	50,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
RENCA-1	7	33,3%	7	33,3%	4	19,0%	3	14,3%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	6	66,7%	2	22,2%	0	0,0%	1	11,1%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	5	41,7%	5	41,7%	0	0,0%	2	16,7%	12	100,0%
SAN JOAQUIN-1	7	50,0%	4	28,6%	3	21,4%	0	0,0%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1	2	20,0%	5	50,0%	0	0,0%	3	30,0%	10	100,0%
SAN MIGUEL-2	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%	0	0,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	5	27,8%	10	55,6%	1	5,6%	2	11,1%	18	100,0%
SANTIAGO-1	24	55,8%	5	11,6%	12	27,9%	2	4,7%	43	100,0%
SANTIAGO-2	21	45,7%	9	19,6%	15	32,6%	1	2,2%	46	100,0%
SANTIAGO-3	24	58,5%	10	24,4%	7	17,1%	0	0,0%	41	100,0%
SANTIAGO-4	22	51,2%	9	20,9%	6	14,0%	6	14,0%	43	100,0%
SANTIAGO-5	15	35,7%	11	26,2%	14	33,3%	2	4,8%	42	100,0%
VITACURA-1	2	33,3%	3	50,0%	1	16,7%	0	0,0%	6	100,0%
VITACURA-2	2	25,0%	2	25,0%	4	50,0%	0	0,0%	8	100,0%
Total	505	49,0%	290	28,2%	174	16,9%	61	5,9%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

S/I corresponden a infractores cuyo Rut existe, pero no está en el Registro Civil. N/A corresponden a infractores sin Rut real.

**Estudio de Resultado de Denuncias por Evasión Cursadas por el Programa Nacional De Fiscalización,
Enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana**

Informe Final

CUADRO Nº 9-6: DISTRIBUCIÓN DE INFRACTORES SEGÚN EDAD Y JPL

JPL	18-29		30-44		45-59		60+		S/I		N/A		Total	
CERRILLOS-1	8	47,1%	5	29,4%	4	23,5%		0,0%		0,0%		0,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	1	9,1%	7	63,6%	2	18,2%		0,0%	1	9,1%		0,0%	11	100,0%
CONCHALI-1	2	14,3%	5	35,7%	2	14,3%		0,0%	2	14,3%	3	21,4%	14	100,0%
EL BOSQUE-1	20	45,5%	14	31,8%	5	11,4%	1	2,3%	4	9,1%		0,0%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	19	38,8%	15	30,6%	8	16,3%		0,0%	7	14,3%		0,0%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	13	34,2%	11	28,9%	6	15,8%	1	2,6%	6	15,8%	1	2,6%	38	100,0%
HUECHURABA-1	8	72,7%	3	27,3%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	4	19,0%	1	4,8%	3	14,3%		0,0%	13	61,9%		0,0%	21	100,0%
LA CISTERNA-1	2	16,7%	8	66,7%	1	8,3%		0,0%	1	8,3%		0,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	3	37,5%	4	50,0%	1	12,5%		0,0%		0,0%		0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	6	75,0%	1	12,5%	1	12,5%		0,0%		0,0%		0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	7	53,8%	3	23,1%	1	7,7%	2	15,4%		0,0%		0,0%	13	100,0%
LA GRANJA-1	4	25,0%	6	37,5%	2	12,5%	2	12,5%	1	6,3%	1	6,3%	16	100,0%
LA PINTANA-1	4	22,2%	9	50,0%	2	11,1%		0,0%	3	16,7%		0,0%	18	100,0%
LA REINA-1	11	39,3%	5	17,9%	3	10,7%	2	7,1%	5	17,9%	2	7,1%	28	100,0%
LAS CONDES-1	5	83,3%		0,0%	1	16,7%		0,0%		0,0%		0,0%	6	100,0%
LAS CONDES-2	1	14,3%	3	42,9%	1	14,3%		0,0%	2	28,6%		0,0%	7	100,0%
LAS CONDES-3	3	42,9%	1	14,3%	1	14,3%		0,0%	1	14,3%	1	14,3%	7	100,0%
LO BARNECHEA-1	10	45,5%	4	18,2%	2	9,1%	1	4,5%	5	22,7%		0,0%	22	100,0%
LO ESPEJO-1	4	50,0%	3	37,5%		0,0%		0,0%	1	12,5%		0,0%	8	100,0%
LO PRADO-1	4	40,0%	2	20,0%	3	30,0%		0,0%	1	10,0%		0,0%	10	100,0%
MACUL-1	5	45,5%	1	9,1%	2	18,2%		0,0%	3	27,3%		0,0%	11	100,0%
MAIPU-1	2	33,3%	1	16,7%	1	16,7%		0,0%	1	16,7%	1	16,7%	6	100,0%
MAIPU-2	3	37,5%	3	37,5%	2	25,0%		0,0%		0,0%		0,0%	8	100,0%
MAIPU-3	2	16,7%	4	33,3%	4	33,3%		0,0%	2	16,7%		0,0%	12	100,0%
NUNOA-1	4	30,8%	6	46,2%	1	7,7%		0,0%	2	15,4%		0,0%	13	100,0%
NUNOA-2	25	53,2%	11	23,4%	4	8,5%	1	2,1%	4	8,5%	2	4,3%	47	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	5	55,6%	3	33,3%		0,0%		0,0%	1	11,1%		0,0%	9	100,0%
PENALOEN-1	6	66,7%	2	22,2%	1	11,1%		0,0%		0,0%		0,0%	9	100,0%
PROVIDENCIA-1	12	35,3%	12	35,3%	3	8,8%	1	2,9%	6	17,6%		0,0%	34	100,0%
PROVIDENCIA-2	7	24,1%	13	44,8%	2	6,9%	1	3,4%	4	13,8%	2	6,9%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	9	45,0%	6	30,0%	2	10,0%		0,0%	3	15,0%		0,0%	20	100,0%
PUDAHUEL-1	3	37,5%	2	25,0%		0,0%		0,0%	1	12,5%	2	25,0%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	1	20,0%	4	80,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	3	30,0%	3	30,0%	4	40,0%		0,0%		0,0%		0,0%	10	100,0%
PUENTE ALTO-2	2	28,6%	1	14,3%	3	42,9%		0,0%		0,0%	1	14,3%	7	100,0%
QUILICURA-1	8	34,8%	6	26,1%	4	17,4%	1	4,3%	4	17,4%		0,0%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	10	13,0%	18	23,4%	8	10,4%	1	1,3%	17	22,1%	23	29,9%	77	100,0%
RECOLETA-1	3	21,4%	2	14,3%	4	28,6%		0,0%	5	35,7%		0,0%	14	100,0%
RECOLETA-2		0,0%	2	50,0%	2	50,0%		0,0%		0,0%		0,0%	4	100,0%
RENCA-1	4	19,0%	3	14,3%	6	28,6%	1	4,8%	4	19,0%	3	14,3%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	5	55,6%	2	22,2%	1	11,1%		0,0%		0,0%	1	11,1%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	4	33,3%	2	16,7%	4	33,3%		0,0%		0,0%	2	16,7%	12	100,0%
SAN JOAQUIN-1	7	50,0%	4	28,6%		0,0%		0,0%	3	21,4%		0,0%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1		0,0%	4	40,0%	3	30,0%		0,0%		0,0%	3	30,0%	10	100,0%
SAN MIGUEL-2		0,0%	1	33,3%	1	33,3%		0,0%	1	33,3%		0,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	6	33,3%	5	27,8%	4	22,2%		0,0%	1	5,6%	2	11,1%	18	100,0%
SANTIAGO-1	7	16,3%	14	32,6%	7	16,3%	1	2,3%	12	27,9%	2	4,7%	43	100,0%
SANTIAGO-2	10	21,7%	15	32,6%	4	8,7%	1	2,2%	15	32,6%	1	2,2%	46	100,0%
SANTIAGO-3	13	31,7%	14	34,1%	6	14,6%	1	2,4%	7	17,1%		0,0%	41	100,0%
SANTIAGO-4	13	30,2%	12	27,9%	6	14,0%		0,0%	6	14,0%	6	14,0%	43	100,0%
SANTIAGO-5	8	19,0%	9	21,4%	7	16,7%	2	4,8%	14	33,3%	2	4,8%	42	100,0%
VITACURA-1	3	50,0%	1	16,7%	1	16,7%		0,0%	1	16,7%		0,0%	6	100,0%
VITACURA-2	2	25,0%	2	25,0%		0,0%		0,0%	4	50,0%		0,0%	8	100,0%
Total	331	32,1%	298	28,9%	146	14,2%	20	1,9%	174	16,9%	61	5,9%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

S/I corresponden a infractores cuyo Rut existe, pero no está en el Registro Civil. N/A corresponden a infractores sin Rut real.

CUADRO Nº 9-7: APLICACIÓN DE MULTAS POR JPL

JPL	SI		NO		Total	
CERRILLOS-1	17	100,0%	0	0,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	11	100,0%	0	0,0%	11	100,0%
CONCHALI-1	13	92,9%	1	7,1%	14	100,0%
EL BOSQUE-1	44	100,0%	0	0,0%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	49	100,0%	0	0,0%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	38	100,0%	0	0,0%	38	100,0%
HUECHURABA-1	11	100,0%	0	0,0%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	20	95,2%	1	4,8%	21	100,0%
LA CISTERNA-1	12	100,0%	0	0,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	13	100,0%	0	0,0%	13	100,0%
LA GRANJA-1	16	100,0%	0	0,0%	16	100,0%
LA PINTANA-1	18	100,0%	0	0,0%	18	100,0%
LA REINA-1	25	89,3%	3	10,7%	28	100,0%
LAS CONDES-1	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
LAS CONDES-2	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
LAS CONDES-3	6	85,7%	1	14,3%	7	100,0%
LO BARNECHEA-1	22	100,0%	0	0,0%	22	100,0%
LO ESPEJO-1	7	87,5%	1	12,5%	8	100,0%
LO PRADO-1	10	100,0%	0	0,0%	10	100,0%
MACUL-1	11	100,0%	0	0,0%	11	100,0%
MAIPU-1	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-2	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
MAIPU-3	12	100,0%	0	0,0%	12	100,0%
NUNOA-1	13	100,0%	0	0,0%	13	100,0%
NUNOA-2	43	91,5%	4	8,5%	47	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
PENALOEN-1	8	88,9%	1	11,1%	9	100,0%
PROVIDENCIA-1	33	97,1%	1	2,9%	34	100,0%
PROVIDENCIA-2	29	100,0%	0	0,0%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	19	95,0%	1	5,0%	20	100,0%
PUDAHUEL-1	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	5	100,0%	0	0,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	9	90,0%	1	10,0%	10	100,0%
PUENTE ALTO-2	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
QUILICURA-1	23	100,0%	0	0,0%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	77	100,0%	0	0,0%	77	100,0%
RECOLETA-1	13	92,9%	1	7,1%	14	100,0%
RECOLETA-2	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
RENCA-1	21	100,0%	0	0,0%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	10	83,3%	2	16,7%	12	100,0%
SAN JOAQUIN-1	14	100,0%	0	0,0%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1	10	100,0%	0	0,0%	10	100,0%
SAN MIGUEL-2	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	17	94,4%	1	5,6%	18	100,0%
SANTIAGO-1	43	100,0%	0	0,0%	43	100,0%
SANTIAGO-2	46	100,0%	0	0,0%	46	100,0%
SANTIAGO-3	40	97,6%	1	2,4%	41	100,0%
SANTIAGO-4	43	100,0%	0	0,0%	43	100,0%
SANTIAGO-5	42	100,0%	0	0,0%	42	100,0%
VITACURA-1	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
VITACURA-2	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
Total	1,010	98,1%	20	1,9%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 9-8: PAGO DE MULTAS POR JPL

JPL	SI		NO		Total	
CERRILLOS-1	0	0,0%	17	100,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	4	36,4%	7	63,6%	11	100,0%
CONCHALI-1	9	64,3%	4	30,8%	13	100,0%
EL BOSQUE-1	13	29,5%	31	70,5%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	21	42,9%	28	57,1%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	15	39,5%	23	60,5%	38	100,0%
HUECHURABA-1	2	18,2%	9	81,8%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	9	42,9%	11	55,0%	20	100,0%
LA CISTERNA-1	3	25,0%	9	75,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	2	25,0%	6	75,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	4	50,0%	4	50,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	5	38,5%	8	61,5%	13	100,0%
LA GRANJA-1	5	31,3%	11	68,8%	16	100,0%
LA PINTANA-1	3	16,7%	15	83,3%	18	100,0%
LA REINA-1	14	50,0%	11	44,0%	25	100,0%
LAS CONDES-1	4	66,7%	2	33,3%	6	100,0%
LAS CONDES-2	3	42,9%	4	57,1%	7	100,0%
LAS CONDES-3	2	28,6%	4	66,7%	6	100,0%
LO BARNECHEA-1	11	50,0%	10	50,0%	21	100,0%
LO ESPEJO-1	4	50,0%	3	42,9%	7	100,0%
LO PRADO-1	1	10,0%	9	90,0%	10	100,0%
MACUL-1	3	27,3%	8	72,7%	11	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
MAIPU-2	4	50,0%	4	50,0%	8	100,0%
MAIPU-3	5	41,7%	7	58,3%	12	100,0%
NUNOA-1	3	23,1%	10	76,9%	13	100,0%
NUNOA-2	9	19,1%	34	79,1%	43	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	3	33,3%	6	66,7%	9	100,0%
PENALOEN-1	1	11,1%	6	87,5%	7	100,0%
PROVIDENCIA-1	14	41,2%	18	57,6%	32	100,0%
PROVIDENCIA-2	10	34,5%	19	65,5%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	3	15,0%	6	84,2%	9	100,0%
PUDAHUEL-1	1	12,5%	7	87,5%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	2	40,0%	3	60,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	5	50,0%	4	44,4%	9	100,0%
PUENTE ALTO-2	2	28,6%	5	71,4%	7	100,0%
QUILICURA-1	12	52,2%	11	47,8%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	21	27,3%	56	72,7%	77	100,0%
RECOLETA-1	7	50,0%	5	46,2%	12	100,0%
RECOLETA-2	3	75,0%	1	25,0%	4	100,0%
RENCA-1	6	28,6%	15	71,4%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	4	44,4%	5	55,6%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	5	41,7%	5	50,0%	10	100,0%
SAN JOAQUIN-1	5	35,7%	9	64,3%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1	3	30,0%	6	70,0%	9	100,0%
SAN MIGUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	4	22,2%	13	76,5%	17	100,0%
SANTIAGO-1	14	32,6%	29	67,4%	43	100,0%
SANTIAGO-2	13	28,3%	33	71,7%	46	100,0%
SANTIAGO-3	12	29,3%	28	70,0%	40	100,0%
SANTIAGO-4	11	25,6%	32	74,4%	43	100,0%
SANTIAGO-5	13	31,0%	29	69,0%	42	100,0%
VITACURA-1	2	33,3%	3	66,7%	5	100,0%
VITACURA-2	5	62,5%	3	37,5%	8	100,0%
Total	339	32,9%	671	66,4%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 9-9: APLICACIÓN DE MEDIDAS DE APREMIO POR JPL

JPL	SI		NO		S/I		Total	
CERRILLOS-1	0	0,0%	17	100,0%	0	0,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
CONCHALI-1	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
EL BOSQUE-1	20	64,5%	11	35,5%	0	0,0%	31	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	0	0,0%	28	100,0%	0	0,0%	28	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	0	0,0%	23	100,0%	0	0,0%	23	100,0%
HUECHURABA-1	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
INDEPENDENCIA-1	0	0,0%	11	100,0%	0	0,0%	11	100,0%
LA CISTERNA-1	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
LA FLORIDA-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
LA FLORIDA-2	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
LA FLORIDA-3	0	0,0%	8	100,0%	0	0,0%	8	100,0%
LA GRANJA-1	0	0,0%	11	100,0%	0	0,0%	11	100,0%
LA PINTANA-1	1	6,7%	14	93,3%	0	0,0%	15	100,0%
LA REINA-1	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	11	100,0%
LAS CONDES-1	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%	2	100,0%
LAS CONDES-2	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
LAS CONDES-3	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
LO BARNECHEA-1	10	90,9%	1	9,1%	0	0,0%	11	100,0%
LO ESPEJO-1	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	100,0%
LO PRADO-1	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%	9	100,0%
MACUL-1	1	12,5%	7	87,5%	0	0,0%	8	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	6	100,0%
MAIPU-2	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
MAIPU-3	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
NUNOA-1	0	0,0%	10	100,0%	0	0,0%	10	100,0%
NUNOA-2	0	0,0%	34	100,0%	0	0,0%	34	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	6	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	6	100,0%
PENALOEN-1	1	14,3%	6	85,7%	0	0,0%	7	100,0%
PROVIDENCIA-1	0	0,0%	19	100,0%	0	0,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-2	3	15,8%	16	84,2%	0	0,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-3	15	93,8%	1	6,3%	0	0,0%	16	100,0%
PUDAHUEL-1	0	0,0%	7	100,0%	0	0,0%	7	100,0%
PUDAHUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
PUENTE ALTO-1	4	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	100,0%
PUENTE ALTO-2	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%
QUILICURA-1	2	18,2%	9	81,8%	0	0,0%	11	100,0%
QUINTA NORMAL-1	0	0,0%	56	100,0%	0	0,0%	56	100,0%
RECOLETA-1	2	33,3%	4	66,7%	0	0,0%	6	100,0%
RECOLETA-2	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1	100,0%
RENCA-1	0	0,0%	15	100,0%	0	0,0%	15	100,0%
SAN BERNARDO-1	5	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%
SAN BERNARDO-2	0	0,0%	5	100,0%	0	0,0%	5	100,0%
SAN JOAQUIN-1	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	9	100,0%
SAN MIGUEL-1	3	42,9%	4	57,1%	0	0,0%	7	100,0%
SAN MIGUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	0	0,0%	13	100,0%	0	0,0%	13	100,0%
SANTIAGO-1	0	0,0%	29	100,0%	0	0,0%	29	100,0%
SANTIAGO-2	0	0,0%	33	100,0%	0	0,0%	33	100,0%
SANTIAGO-3	0	0,0%	28	100,0%	0	0,0%	28	100,0%
SANTIAGO-4	0	0,0%	32	100,0%	0	0,0%	32	100,0%
SANTIAGO-5	26	89,7%	3	10,3%	0	0,0%	29	100,0%
VITACURA-1	0	0,0%	4	100,0%	0	0,0%	4	100,0%
VITACURA-2	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	3	100,0%
Total	127	18,9%	540	80,5%	4	0,6%	671	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

(*) S/I considera las causas sin información referente al tema en su expediente.

CUADRO Nº 9-10: ABSOLUCIONES POR JPL

JPL	SI		NO		Total	
CERRILLOS-1	0	0,0%	17	100,0%	17	100,0%
CERRO NAVIA-1	0	0,0%	11	100,0%	11	100,0%
CONCHALI-1	1	7,1%	13	92,9%	14	100,0%
EL BOSQUE-1	0	0,0%	44	100,0%	44	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	0	0,0%	49	100,0%	49	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	0	0,0%	38	100,0%	38	100,0%
HUECHURABA-1	0	0,0%	11	100,0%	11	100,0%
INDEPENDENCIA-1	0	0,0%	21	100,0%	21	100,0%
LA CISTERNA-1	0	0,0%	12	100,0%	12	100,0%
LA FLORIDA-1	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-2	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-3	0	0,0%	13	100,0%	13	100,0%
LA GRANJA-1	0	0,0%	16	100,0%	16	100,0%
LA PINTANA-1	0	0,0%	18	100,0%	18	100,0%
LA REINA-1	0	0,0%	28	100,0%	28	100,0%
LAS CONDES-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
LAS CONDES-2	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
LAS CONDES-3	1	14,3%	6	85,7%	7	100,0%
LO BARNECHEA-1	0	0,0%	22	100,0%	22	100,0%
LO ESPEJO-1	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
LO PRADO-1	0	0,0%	10	100,0%	10	100,0%
MACUL-1	0	0,0%	11	100,0%	11	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
MAIPU-2	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
MAIPU-3	0	0,0%	12	100,0%	12	100,0%
NUNOA-1	0	0,0%	13	100,0%	13	100,0%
NUNOA-2	1	2,1%	46	97,9%	47	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	0	0,0%	9	100,0%	9	100,0%
PENALOEN-1	1	11,1%	8	88,9%	9	100,0%
PROVIDENCIA-1	1	2,9%	33	97,1%	34	100,0%
PROVIDENCIA-2	0	0,0%	29	100,0%	29	100,0%
PROVIDENCIA-3	1	5,0%	19	95,0%	20	100,0%
PUDAHUEL-1	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
PUDAHUEL-2	0	0,0%	5	100,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-1	0	0,0%	10	100,0%	10	100,0%
PUENTE ALTO-2	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
QUILICURA-1	0	0,0%	23	100,0%	23	100,0%
QUINTA NORMAL-1	0	0,0%	77	100,0%	77	100,0%
RECOLETA-1	1	7,1%	13	92,9%	14	100,0%
RECOLETA-2	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
RENCA-1	0	0,0%	21	100,0%	21	100,0%
SAN BERNARDO-1	0	0,0%	9	100,0%	9	100,0%
SAN BERNARDO-2	2	16,7%	10	83,3%	12	100,0%
SAN JOAQUIN-1	0	0,0%	14	100,0%	14	100,0%
SAN MIGUEL-1	0	0,0%	10	100,0%	10	100,0%
SAN MIGUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
SAN RAMON-1	1	5,6%	17	94,4%	18	100,0%
SANTIAGO-1	0	0,0%	43	100,0%	43	100,0%
SANTIAGO-2	0	0,0%	46	100,0%	46	100,0%
SANTIAGO-3	0	0,0%	41	100,0%	41	100,0%
SANTIAGO-4	0	0,0%	43	100,0%	43	100,0%
SANTIAGO-5	0	0,0%	42	100,0%	42	100,0%
VITACURA-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
VITACURA-2	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
Total	10	1,0%	1,020	99,0%	1,030	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

CUADRO Nº 9-11: DEVOLUCIÓN DE CARTAS POR JPL

JPL	SI		NO		Total	
CERRILLOS-1	0	-	0	-	0	-
CERRO NAVIA-1	2	33,3%	4	66,7%	6	100,0%
CONCHALI-1	0	-	0	-	0	-
EL BOSQUE-1	2	6,5%	29	93,5%	31	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	1	4,3%	22	95,7%	23	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	0	0,0%	23	100,0%	23	100,0%
HUECHURABA-1	0	-	0	-	0	-
INDEPENDENCIA-1	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
LA CISTERNA-1	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
LA FLORIDA-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
LA FLORIDA-2	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
LA FLORIDA-3	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
LA GRANJA-1	0	0,0%	1	100,0%	1	100,0%
LA PINTANA-1	0	0,0%	9	100,0%	9	100,0%
LA REINA-1	0	0,0%	12	100,0%	12	100,0%
LAS CONDES-1	0	0,0%	2	100,0%	2	100,0%
LAS CONDES-2	0	0,0%	5	100,0%	5	100,0%
LAS CONDES-3	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
LO BARNECHEA-1	0	0,0%	12	100,0%	12	100,0%
LO ESPEJO-1	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
LO PRADO-1	0	0,0%	5	100,0%	5	100,0%
MACUL-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
MAIPU-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
MAIPU-2	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
MAIPU-3	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
NUNOA-1	0	0,0%	8	100,0%	8	100,0%
NUNOA-2	0	0,0%	33	100,0%	33	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
PENALOLEN-1	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
PROVIDENCIA-1	3	23,1%	10	76,9%	13	100,0%
PROVIDENCIA-2	0	0,0%	19	100,0%	19	100,0%
PROVIDENCIA-3	0	0,0%	14	100,0%	14	100,0%
PUDAHUEL-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
PUDAHUEL-2	0	0,0%	3	100,0%	3	100,0%
PUENTE ALTO-1	1	20,0%	4	80,0%	5	100,0%
PUENTE ALTO-2	0	0,0%	1	100,0%	1	100,0%
QUILICURA-1	0	0,0%	10	100,0%	10	100,0%
QUINTA NORMAL-1	1	1,6%	61	98,4%	62	100,0%
RECOLETA-1	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
RECOLETA-2	0	0,0%	2	100,0%	2	100,0%
RENCA-1	0	-	0	-	0	-
SAN BERNARDO-1	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
SAN BERNARDO-2	0	0,0%	6	100,0%	6	100,0%
SAN JOAQUIN-1	1	11,1%	8	88,9%	9	100,0%
SAN MIGUEL-1	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
SAN MIGUEL-2	1	50,0%	1	50,0%	2	100,0%
SAN RAMON-1	0	0,0%	12	100,0%	12	100,0%
SANTIAGO-1	0	0,0%	24	100,0%	24	100,0%
SANTIAGO-2	0	0,0%	32	100,0%	32	100,0%
SANTIAGO-3	0	0,0%	28	100,0%	28	100,0%
SANTIAGO-4	0	0,0%	33	100,0%	33	100,0%
SANTIAGO-5	0	0,0%	7	100,0%	7	100,0%
VITACURA-1	0	0,0%	4	100,0%	4	100,0%
VITACURA-2	0	0,0%	5	100,0%	5	100,0%
Total	12	2,2%	545	97,8%	557	100,0%

Fuente: Elaboración Propia

**Estudio de Resultado de Denuncias por Evasión Cursadas por el Programa Nacional De Fiscalización,
Enviadas a los Juzgados de Policía Local de la Región Metropolitana**

Informe Final

**CUADRO Nº 9-12: MONTOS QUE SE DEJAN DE PERCIBIR POR NO CURSAR LAS SANCIONES CORRESPONDIENTES POR
JPL**

JPL	No Pago		Dcto. Arbitrario		Pago Anticipado		Absolución		Recurso de Reposición		Total	
CERRILLOS-1	29,00	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	29,00	100,0%
CERRO NAVIA-1	8,00	84,2%	0,50	5,3%	0,50	5,3%		0,0%	0,50	5,3%	9,50	100,0%
CONCHALI-1	5,25	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	5,25	100,0%
EL BOSQUE-1	46,50	76,2%	13,60	22,3%	0,90	1,5%		0,0%		0,0%	61,00	100,0%
ESTACION CENTRAL-1	39,00	71,3%	14,80	27,1%		0,0%	0,90	1,6%		0,0%	54,70	100,0%
ESTACION CENTRAL-2	34,50	77,3%	10,15	22,7%		0,0%		0,0%		0,0%	44,65	100,0%
HUECHURABA-1	13,50	78,0%	1,30	7,5%	2,50	14,5%		0,0%		0,0%	17,30	100,0%
INDEPENDENCIA-1	16,50	90,9%	0,75	4,1%		0,0%	0,90	5,0%		0,0%	18,15	100,0%
LA CISTERNA-1	13,50	83,3%	1,80	11,1%	0,90	5,6%		0,0%		0,0%	16,20	100,0%
LA FLORIDA-1	12,00	85,1%	1,00	7,1%	1,10	7,8%		0,0%		0,0%	14,10	100,0%
LA FLORIDA-2	6,00	54,3%	2,65	24,0%		0,0%		0,0%	2,40	21,7%	11,05	100,0%
LA FLORIDA-3	12,00	79,7%	2,30	15,3%		0,0%		0,0%	0,75	5,0%	15,05	100,0%
LA GRANJA-1	16,50	77,5%	2,50	11,7%	2,30	10,8%		0,0%		0,0%	21,30	100,0%
LA PINTANA-1	11,25	90,0%		0,0%		0,0%	1,25	10,0%		0,0%	12,50	100,0%
LA REINA-1	16,50	47,6%	14,30	41,2%	2,60	7,5%		0,0%	1,30	3,7%	34,70	100,0%
LAS CONDES-1	3,00	65,2%	0,80	17,4%	0,80	17,4%		0,0%		0,0%	4,60	100,0%
LAS CONDES-2		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
LAS CONDES-3	6,00	75,0%	2,00	25,0%		0,0%		0,0%		0,0%	8,00	100,0%
LO BARNECHEA-1	15,75	84,2%	2,20	11,8%	0,75	4,0%		0,0%		0,0%	18,70	100,0%
LO ESPEJO-1	3,50	54,7%	2,20	34,4%		0,0%		0,0%	0,70	10,9%	6,40	100,0%
LO PRADO-1	13,20	95,0%	0,70	5,0%		0,0%		0,0%		0,0%	13,90	100,0%
MACUL-1	11,50	81,0%	2,20	15,5%		0,0%		0,0%	0,50	3,5%	14,20	100,0%
MAIPU-1	9,00	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	9,00	100,0%
MAIPU-2	6,00	60,9%	3,85	39,1%		0,0%		0,0%		0,0%	9,85	100,0%
MAIPU-3	10,50	69,1%	3,70	24,3%	1,00	6,6%		0,0%		0,0%	15,20	100,0%
NUNOA-1	15,00	89,6%	1,75	10,4%		0,0%		0,0%		0,0%	16,75	100,0%
NUNOA-2	51,00	92,5%	3,15	5,7%		0,0%	1,00	1,8%		0,0%	55,15	100,0%
PEDRO AGUIRRE CERDA-1	10,50	93,3%		0,0%	0,75	6,7%		0,0%		0,0%	11,25	100,0%
PENALOEN-1	9,00	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	9,00	100,0%
PROVIDENCIA-1	24,00	71,6%	6,50	19,4%	3,00	9,0%		0,0%		0,0%	33,50	100,0%
PROVIDENCIA-2	28,50	71,4%	3,85	9,6%	4,55	11,4%	3,00	7,5%		0,0%	39,90	100,0%
PROVIDENCIA-3	24,00	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	24,00	100,0%
PUDAHUEL-1	10,50	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	10,50	100,0%
PUDAHUEL-2	4,50	66,2%	2,30	33,8%		0,0%		0,0%		0,0%	6,80	100,0%
PUENTE ALTO-1	6,00	75,0%	2,00	25,0%		0,0%		0,0%		0,0%	8,00	100,0%
PUENTE ALTO-2	7,50	83,3%		0,0%		0,0%	1,50	16,7%		0,0%	9,00	100,0%
QUILICURA-1	18,00	54,5%	14,00	42,4%		0,0%	1,00	3,0%		0,0%	33,00	100,0%
QUINTA NORMAL-1	81,00	83,2%	7,10	7,3%	3,40	3,5%	1,30	1,3%	4,60	4,7%	97,40	100,0%
RECOLETA-1	4,50	60,0%	1,50	20,0%		0,0%	1,50	20,0%		0,0%	7,50	100,0%
RECOLETA-2	1,50	33,3%		0,0%		0,0%		0,0%	3,00	66,7%	4,50	100,0%
RENCA-1	22,50	79,8%	4,70	16,7%	1,00	3,5%		0,0%		0,0%	28,20	100,0%
SAN BERNARDO-1	7,50	71,8%	1,75	16,7%		0,0%		0,0%	1,20	11,5%	10,45	100,0%
SAN BERNARDO-2	7,50	57,5%	3,15	24,1%	2,40	18,4%		0,0%		0,0%	13,05	100,0%
SAN JOAQUIN-1	13,50	85,7%	2,25	14,3%		0,0%		0,0%		0,0%	15,75	100,0%
SAN MIGUEL-1	10,50	84,0%	2,00	16,0%		0,0%		0,0%		0,0%	12,50	100,0%
SAN MIGUEL-2	4,50	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	4,50	100,0%
SAN RAMON-1	19,50	85,9%	3,20	14,1%		0,0%		0,0%		0,0%	22,70	100,0%
SANTIAGO-1	39,00	86,9%	5,15	11,5%	0,75	1,7%		0,0%		0,0%	44,90	100,0%
SANTIAGO-2	48,00	86,9%		0,0%	2,25	4,1%	5,00	9,0%		0,0%	55,25	100,0%
SANTIAGO-3	42,00	86,0%	3,85	7,9%		0,0%	3,00	6,1%		0,0%	48,85	100,0%
SANTIAGO-4	46,70	88,4%	4,60	8,7%	0,75	1,4%		0,0%	0,75	1,4%	52,80	100,0%
SANTIAGO-5	43,50	85,5%	5,90	11,6%	1,50	2,9%		0,0%		0,0%	50,90	100,0%
VITACURA-1	5,50	100,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	5,50	100,0%
VITACURA-2	4,50	52,9%	3,00	35,3%	1,00	11,8%		0,0%		0,0%	8,50	100,0%
Total	968,65	80,4%	165,00	13,7%	34,70	2,9%	20,35	1,7%	15,70	1,3%	1,204,40	100,0%

Fuente: Elaboración Propia