
BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2004

SUBSECRETARÍA DE
TRANSPORTES

SANTIAGO DE CHILE

Índice

1. Carta del Jefe de Servicio	4
2. Identificación de la Institución	7
• Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución	8
• Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio	9
• Principales Autoridades	10
• Definiciones Estratégicas	11
- Misión Institucional	11
- Objetivos Estratégicos	11
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos	11
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios	12
- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios	13
• Recursos Humanos	15
- Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo	15
- Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo	16
- Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo	17
• Recursos Financieros	18
- Recursos Presupuestarios año 2004	18
3. Resultados de la Gestión	22
• Cuenta Pública de los Resultados	23
- Balance Global	23
- Resultados de la Gestión Financiera	25
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos	41
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales	53
- Informe de Programación Gubernamental	53
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	55
• Avances en Materias de Gestión	57
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión	57
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	60
• Proyectos de Ley	63
4. Desafíos 2005	64

4. Anexos	65
• Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2004	66
• Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño	69
• Anexo 3: Programación Gubernamental	72
• Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	76
• Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2004	81
• Anexo 6: Transferencias Corrientes	82
• Anexo 7: Iniciativas de Inversión	83
• Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	86

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo	15
Cuadro 2: Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo	16
Cuadro 3: Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo	17
Cuadro 4: Ingresos Presupuestarios Percibidos año 2004	18
Cuadro 5: Gastos Presupuestarios Ejecutados año 2004	18
Cuadro 6: Ingresos y Gastos años 2003 – 2004	25
Cuadro 7: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004	31
Cuadro 8: Indicadores de Gestión Financiera	38
Cuadro 9: Cumplimiento Convenio Colectivo año 2004	61
Cuadro 10: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2004	66
Cuadro 11: Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2004	69
Cuadro 12: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2004	72
Cuadro 13: Cumplimiento Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas	76
Cuadro 14: Cumplimiento PMG 2004	81
Cuadro 15: Cumplimiento PMG años 2001 – 2003	81
Cuadro 16: Transferencias Corrientes	82
Cuadro 17: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2004	85
Cuadro 18: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	86

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato	15
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2004 por Estamento	16
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo	17

1. Carta del Jefe de Servicio

GUILLERMO DÍAZ SILVA
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES



En el marco de sus facultades y atribuciones legales, la Subsecretaría de Transportes ha definido su misión de la siguiente manera: *Establecer políticas y normas en materia de transporte y tránsito, y fiscalizar su cumplimiento, con el propósito de incentivar el desarrollo de sistemas de transporte más eficientes, seguros y sustentables ambientalmente, y resguardar los derechos de los usuarios de dichos sistemas, promoviendo así la integración y desarrollo económico del país.*

En concordancia con dicha misión los objetivos estratégicos de esta Subsecretaría son: **i)** mejorar la calidad de los servicios de transporte público, reduciendo los tiempos de viaje e incrementando la comodidad, seguridad y accesibilidad para los usuarios; **ii)** racionalizar la utilización de las vías en las ciudades que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación; **iii)** mejorar las condiciones de seguridad de tránsito en el espacio vial utilizado tanto por peatones como por vehículos; **iv)** controlar y fiscalizar la calidad de los servicios de transporte y las condiciones técnicas de los vehículos; **v)** convenir bilateral o multilateralmente el establecimiento de normas internacionales que regulen la prestación del servicio de transporte en condiciones tales de facilitar el comercio.

De conformidad con lo expuesto, a la Subsecretaría le corresponde básicamente un rol institucional de carácter normativo y fiscalizador en el ámbito sectorial del Transporte. Ello se traduce en la promoción de iniciativas de ley; en la elaboración de los instrumentos reglamentarios y reguladores, en correspondencia con el marco legal existente; en el control y fiscalización de los servicios de transporte y de los vehículos; en acciones para mejorar la gestión y las condiciones de seguridad del tránsito, y en la promoción del respeto de los derechos y deberes de los usuarios de los servicios de transporte.

Durante el año 2004, de acuerdo a la programación fijada para ese período, la Subsecretaría de Transportes dedicó importantes esfuerzos al cumplimiento de las funciones y tareas que le son propias y a los desafíos planteados para ese año. A continuación se mencionan algunas acciones de alto impacto y algunos logros, que se encuentran expuestos con mayor detalle más adelante en el capítulo de cuenta pública de resultados.

En el ámbito normativo, cabe mencionar los diversos proyectos de ley en trámite en el Congreso, entre los que se destaca el proyecto que introduce diversas modificaciones a la Ley 18.290, de Tránsito, cuya promulgación se espera para el año 2005, y el que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros. Asimismo, en materia reglamentaria, corresponde señalar que durante el año 2004 se publicaron en el Diario Oficial 29 decretos y 55 resoluciones emanadas de este Servicio. Entre dichas normas pueden mencionarse: el D.S. N° 80 que reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros y que introdujo diversas modificaciones al D.S. N° 212/92, que a su vez reglamenta los servicios de transporte público remunerado de pasajeros; el D.S. N° 65 relativo a disposiciones sobre certificación de sistemas de post tratamiento de emisiones para vehículos; el D.S. N° 157 que aprueba el capítulo sexto del manual de señalización de tránsito, que incluye normas relativas a peatones y ciclovías.

En relación con los procesos de licitación de vías, debe mencionarse que durante 2004 se efectuó la licitación de los servicios de taxis colectivos en la provincia de Santiago y en las comunas de Puente Alto y San Bernardo, proceso que culminó satisfactoriamente con la aprobación de los contratos de concesión respectivos y con la puesta en marcha de los nuevos servicios; asimismo, se concluyó exitosamente el proceso de licitación de vías para servicios de buses urbanos y rurales en la ciudad de Rancagua.

En cuanto al proceso de licitación de Plantas de Revisión Técnica, éste se completó en el transcurso del año, adjudicándose nuevas concesiones para operar dichos establecimientos en diez regiones del país, incluida la Región Metropolitana, fijándose requisitos tecnológicos más avanzados que permiten un mayor control y mejores condiciones de seguridad, cumpliéndose así con los objetivos fijados en este tema.

En el marco del plan TRANSANTIAGO, se completó en el año recién pasado el proceso de licitación pública de uso de vías para los nuevos servicios que operarán en la ciudad de Santiago, adjudicándose las unidades troncales y alimentadoras a diez empresas que operarán las catorce unidades de negocio definidas. Los servicios comenzarán a operar en forma gradual a contar del segundo semestre de 2005, llegándose a completar el nuevo sistema en el año 2006.

En materia de gestión, la Subsecretaría alcanzó un 88% de cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión del año 2004. En los indicadores de desempeño relacionados con los distintos ámbitos del quehacer institucional, se alcanzó un cumplimiento parcial de las metas fijadas; pues en cuatro indicadores se obtuvo resultados superiores al 95% y de los siete restantes en cuatro de ellos se alcanzó un cumplimiento superior al 80%. En el plano interno, se cumplieron las metas fijadas a los equipos de trabajo de la Subsecretaría, asociadas al incremento por desempeño colectivo, obteniendo el personal derecho a percibir el tope máximo de 4% de dicho incentivo durante este año.

En cuanto a los desafíos propuestos para el año 2004 que no se cumplieron, cabe señalar que quedaron pendientes las licitaciones de vías para taxis colectivos rurales y buses rurales de la Región Metropolitana, procesos que se postergaron debido a la reprogramación de Transantiago. Asimismo, en el área de fiscalización, la implementación del servicio INFOTRANSPORTE, cuyo objetivo es ofrecer servicios y trámites en terreno a usuarios y operadores, si bien se avanzó hasta la definición y las especificaciones técnicas del móvil, para su concreción y puesta en marcha se espera contar con mayor disponibilidad presupuestaria, por lo que se postergó para el año 2005.

Corresponde también referirse a los desafíos que se presentan para esta Subsecretaría en el año 2005. Al respecto, en primer término, cabe señalar que se continuarán desplegando esfuerzos para satisfacer la exigencia de fomentar y cooperar en el diseño de ciudades ordenadas, limpias, en armonía con su medio ambiente, con servicios de transporte a la altura de lo que necesitan sus habitantes. En Santiago, esto último se manifestará al alcanzar nuevas y decisivas etapas del plan Transantiago, incluida la puesta en operación de los servicios concesionados a partir de agosto de 2005. Previo a ello deberá contratarse el Administrador Financiero del nuevo sistema y el Centro de Información y Gestión del mismo. En regiones, en diversas ciudades: Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Talca, Concepción y Puerto Montt, se espera concretar nuevos procesos de licitación de vías y otras medidas de ordenamiento del transporte y del tránsito urbano.

La idea, por tanto, es seguir construyendo un país que conecte sus ciudades de manera eficiente y, al mismo tiempo, que cada ciudad, pueblo o localidad cuente con espacios públicos idóneos, con bajos niveles de ruido y bajos índices de emisiones. Cabe hacer ver que una adecuada fiscalización del transporte de pasajeros y de carga es un instrumento eficaz para enfrentar los desafíos propuestos.

A su vez, el transporte marítimo y el sistema portuario deben hacer frente a los requerimientos de la sostenida y exigente internacionalización de la economía del país. Creemos fehacientemente que, mediante acuerdos público-privados, es posible continuar avanzando en esta importante e ineludible tarea.

En definitiva, el desafío es conseguir un Chile con ciudades amables, que cuenten con un sistema de transporte eficaz, rápido y seguro y un país que se integre más y más al mundo moderno y desarrollado.



GUILLERMO DÍAZ SILVA
Subsecretario de Transportes

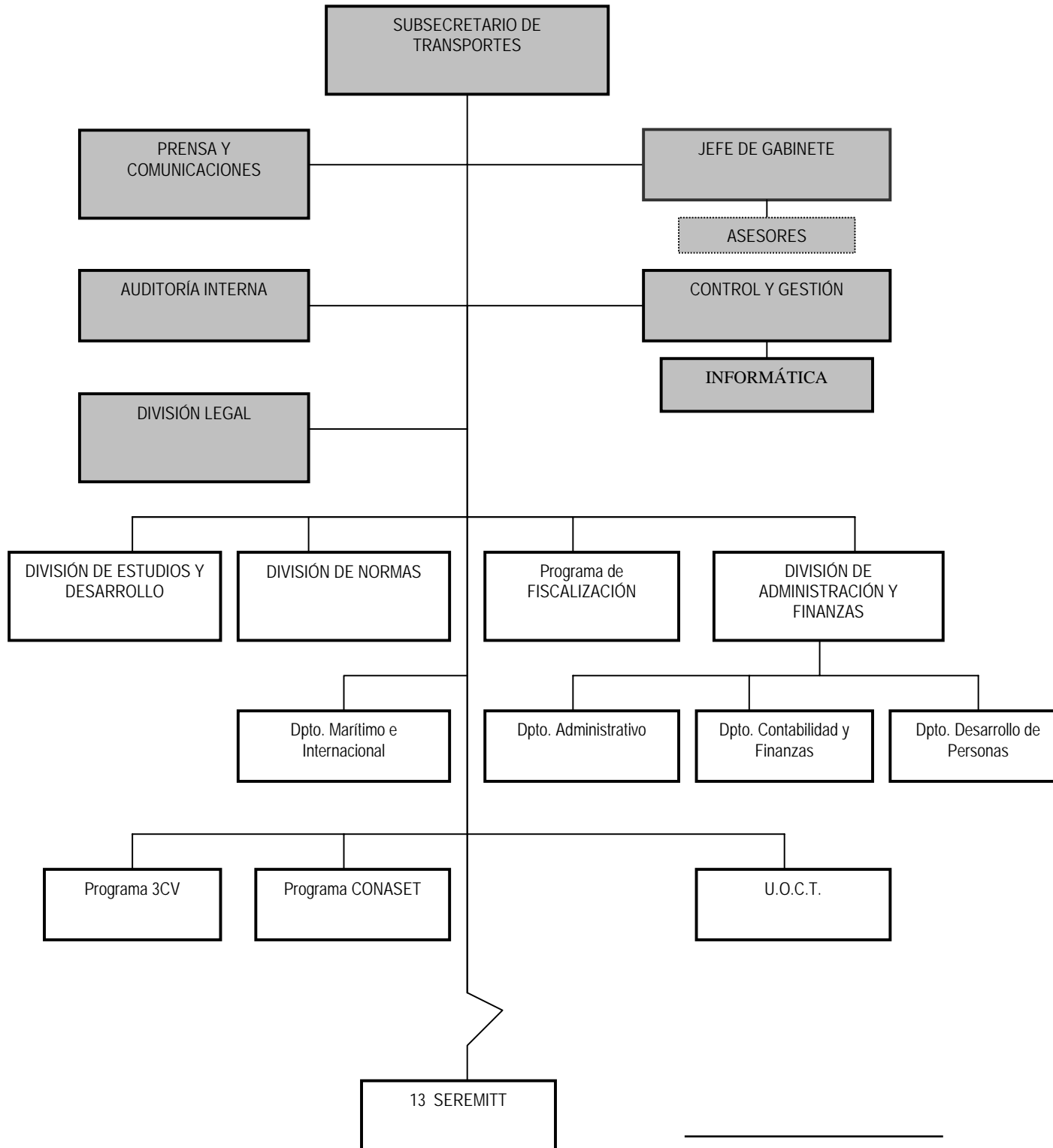
2. Identificación de la Institución

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Definiciones Estratégicas
 - Misión Institucional
 - Objetivos Estratégicos
 - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos
 - Clientes / Beneficiarios / Usuarios
 - Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios
- Recursos Humanos
 - Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo
- Recursos Financieros
 - Recursos Presupuestarios año 2004

- **Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución**

La Subsecretaría de Transportes se rige por el D.F.L. N° 279 de 1960 y diversas leyes posteriores que otorgan atribuciones y fijan funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los diversos ámbitos del sector Transporte. Pueden destacarse entre estas normas: el D.L. N° 557 de 1974 que crea el Ministerio; la Ley N° 18.290, de Tránsito; la Ley N° 18.059, que le asigna rol de organismo rector en materia de tránsito; la Ley N° 18.696, sobre transporte de pasajeros, plantas de revisión técnica y otras normas relativas a materias técnicas y de obsolescencia de vehículos; el D.L. N° 3.059, en relación con la supervigilancia de la Marina Mercante en sus aspectos comerciales; la Ley N° 19.542, en materia de puertos, y la Ley General de Ferrocarriles y el D.F.L. N° 1 (MTT) de 1993, en materia ferroviaria.

Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio



Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Subsecretario de Transportes	Guillermo Díaz Silva
Jefe de División de Estudios y Desarrollo	Mónica Wityk Peluchonneau
Jefe de División de Normas	Roberto Santana Muñoz
Jefe de División de Administración y Finanzas	Claudio Navea Núñez
Jefe de División Legal	Karina Henríquez Castillo

• Definiciones Estratégicas

- Misión Institucional

Establecer políticas y normas en materia de transporte y tránsito, y fiscalizar su cumplimiento, con el propósito de incentivar el desarrollo de sistemas de transporte más eficientes, seguros y sustentables ambientalmente, y resguardar los derechos de los usuarios de dichos sistemas, promoviendo así la integración y desarrollo económico del país.

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Mejorar la calidad de los servicios de transporte público, reduciendo los tiempos de viaje e incrementando la comodidad, seguridad y accesibilidad para los usuarios.
2	Racionalizar la utilización de las vías en las ciudades que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación.
3	Mejorar las condiciones de seguridad de tránsito en el espacio vial utilizado tanto por peatones como por vehículos.
4	Controlar y fiscalizar la calidad de los servicios de transporte y las condiciones técnicas de los vehículos.
5	Convenir bilateral o multilateralmente el establecimiento de normas internacionales que regulen la prestación del servicio de transporte en condiciones tales de facilitar el comercio.

- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Normas que rigen el transporte	1,2,3,4,5
2	Fiscalización a los sistemas de transporte	4
3	Certificación y homologación vehicular	4

4	Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito (Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito) (Evaluación de Programas Gubernamentales ; Año= 2004)	3
5	Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito (Programa de Control de Área de Tráfico para Santiago (SCAT) (Evaluación de Programas Gubernamentales ; Año= 2000)	2,3
6	Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	1,4
7	Desarrollo de políticas en transporte de carga, marítimo-portuario e internacional	1,5
8	Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas (Programa Subsidio al Transporte Regional) (Evaluación de Programas Gubernamentales ; Año= 2002)	1

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Usuarios de los diversos servicios y sistemas de transporte.
2	Empresas del sector que proveen directamente los servicios a los usuarios de transporte.
3	Entidades y organismos públicos relacionados con el sector transporte.
4	Asociaciones gremiales de empresarios del sector transporte o de subsectores específicos.
5	Asociaciones gremiales de trabajadores del sector transporte o de subsectores específicos.
6	Entidades académicas y empresas dedicadas a la investigación y consultoría en transporte y materias afines.

7	Sociedades concesionarias de establecimientos que practican revisiones técnicas a los vehículos (Plantas de revisión técnica).
8	Escuelas de conductores.
9	Otras empresas ligadas al sector transporte (importadoras de vehículos, comercializadoras de insumos y repuestos, servicios técnicos y otras).
10	Usuarios de los servicios subsidiados de transporte.
11	Empresas que proveen servicios subsidiados de transporte a usuarios.

- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre – Descripción Producto Estratégico	Clientes/beneficiarios/usuarios a los cuales se vincula
1	<p>Normas que rigen el transporte</p> <p>Disposiciones que reglamentan y regulan el funcionamiento de los mercados del transporte. Incluye:- Reglamentos que fijan bases comunes de operación para todos los agentes del sector transporte o subsectores específicos de éste.- Licitación de concesiones de vías para transporte público en ciudades que presenten problemas de congestión, contaminación y/o seguridad.- Restricciones a la circulación de vehículos motorizados.- Licitación de plantas de revisión técnica.- Acreditación de escuelas de conductores.- Administración y operación del Registro Nacional de los Servicios de Transporte Público de Pasajeros, RNSTP.- Convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales sobre transporte internacional de pasajeros y carga.</p>	1,2,3,4,5,6,7,8
2	<p>Fiscalización a los sistemas de transporte</p> <p>Acciones de control de los sistemas, con énfasis en el transporte público y en el cumplimiento de las normas técnicas de los vehículos y de las relativas a las emisiones de contaminantes.</p>	1,2,3,7,8
3	<p>Certificación y homologación vehicular</p> <p>Evaluación técnica de laboratorio que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la homologación, o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la verificación de conformidad. Incluye:- Pruebas de emisiones en laboratorio; - Verificación de componentes y sistemas de seguridad;- Selección de muestras para verificación;- Análisis técnico de componentes, diseños, aplicaciones y especificaciones de los vehículos;- Control de Certificados de Homologación Individual (CHI), emitidos para los modelos homologados por los importadores.</p>	1,2,7

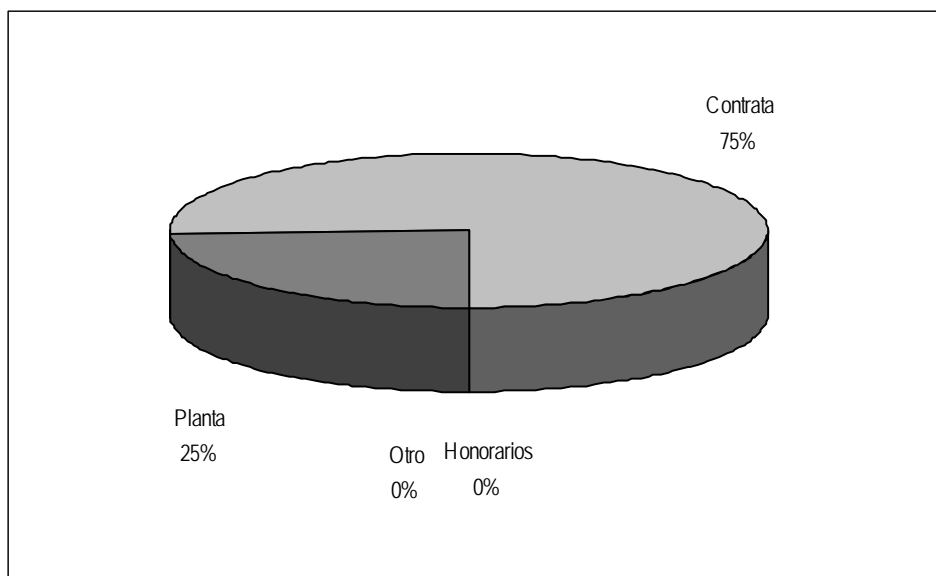
4	<p>Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito</p> <p>Incluye actividades tendientes a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura, en las siguientes áreas:- Formación y acreditación de conductores.- Elementos de seguridad en vehículos.- Seguridad en vías y espacios públicos.- Fiscalización de las normas de tránsito.- Educación de tránsito y comunicaciones.- Atención de consultas.</p>	1,3,6,
5	<p>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito</p> <p>Incluye los siguientes aspectos: - Revisión y actualización de las políticas y normativas de tránsito.- Medidas de ordenamiento del uso del espacio vial (clasificación de vías para distintos tipos de vehículos y/o servicios de transporte: vías exclusivas, reversibles, segregadas, etc.).- Apoyo a la ejecución de proyectos de semaforización, construcción de obras de mejoramiento de la gestión de tránsito, paradas diferidas y otros.- Apoyo en la definición de programaciones óptimas en las redes de semáforos.- Apoyo en la implementación de sistemas inteligentes de transporte.</p>	1,3,6,
6	<p>Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte</p> <p>Consiste en mecanismos de atención y resolución de reclamos y de incentivo a la participación ciudadana en el control público de la calidad de los servicios de transporte.</p>	1
7	<p>Desarrollo de políticas en transporte de carga, marítimo-portuario e internacional</p> <p>Consiste en la revisión y actualización de las políticas en los ámbitos de transporte de carga, marítimo-portuario e internacional . Incluye además el seguimiento de los convenios y operaciones de transporte internacional.</p>	1,2,4,6
8	<p>Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas</p> <p>Con el propósito de mejorar la accesibilidad de la población de localidades aisladas a servicios básicos, se otorgan subsidios al transporte de pasajeros y carga en diversas regiones del país.</p>	1,2,3

- **Recursos Humanos**

- **Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo**

Dotación Efectiva ¹ año 2004 por tipo de contrato			
	Mujeres	Hombres	Total
Planta	16	42	58
Contrata	102	76	178
Honorarios ²			
Otro			
TOTAL	118	118	236

- **GRÁFICO 1: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2004 POR TIPO DE CONTRATO**

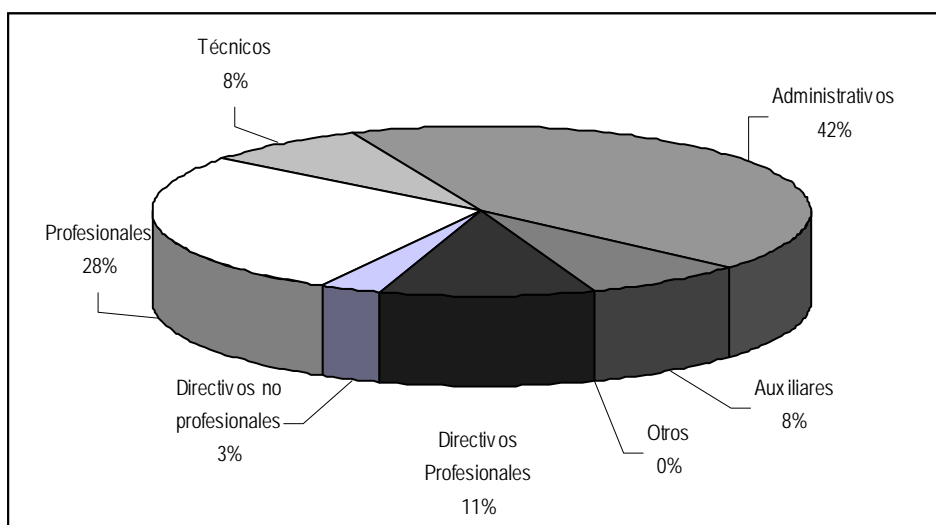


1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.
2 Considera sólo el tipo "honorario asimilado a grado".

- Dotación Efectiva año 2004 por Estamento

Dotación Efectiva ³ año 2004 Por estamento			
	Mujeres	Hombres	Total
Directivos Profesionales ⁴	2	23	25
Directivos no profesionales ⁵	3	4	7
Profesionales ⁶	35	30	65
Técnicos ⁷	13	6	19
Administrativos	58	43	101
Auxiliares	7	12	19
Otros ⁸			
TOTAL	118	118	236

GRÁFICO 2: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2004 POR ESTAMENTO



3 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

4 Se debe incluir a Autoridades de Gobierno, Jefes superiores de Servicios y Directivos Profesionales.

5 En este estamento, se debe incluir a Directivos no Profesionales y Jefaturas de Servicios Fiscalizadores.

6 En este estamento, considerar al personal Profesional, incluido el afecto a las Leyes Nos. 15.076 y 19.664, los Fiscalizadores y Honorarios asimilados a grado.

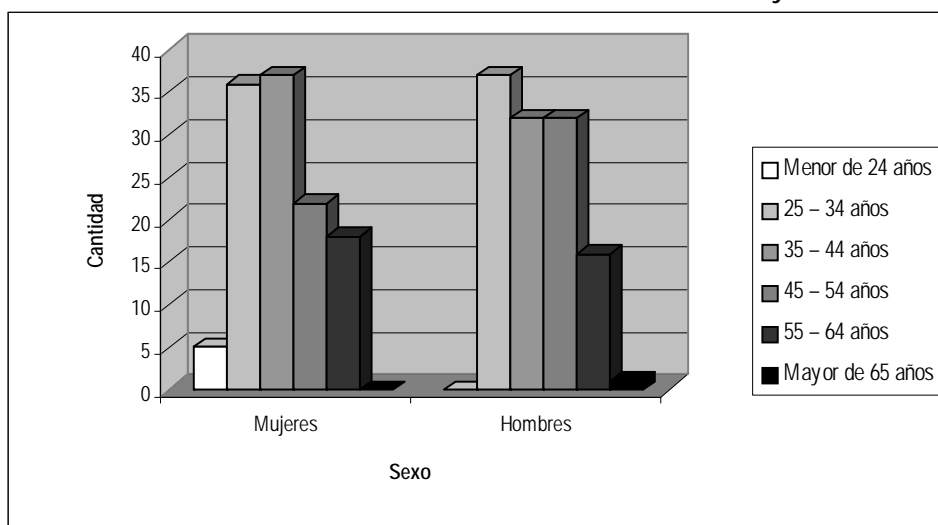
7 Incluir Técnicos Profesionales y No profesionales.

8 Considerar en este estamento los jornales permanentes y otro personal permanente.

– Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo

Dotación Efectiva ⁹ año 2004 Por grupos de edad y sexo			
Grupos de edad	Mujeres	Hombres	Total
Menor de 24 años	5		5
25 – 34 años	36	37	73
35 – 44 años	37	32	69
45 – 54 años	22	32	54
55 – 64 años	18	16	34
Mayor de 65 años		1	1
TOTAL	118	118	236

GRÁFICO 3: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2004 POR GRUPOS DE EDAD y SEXO



9 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

- **Recursos Financieros**

- **Recursos Presupuestarios año 2004**

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 4
Ingresos Presupuestarios
Percibidos¹⁰ año 2004

Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	8.786.925
Endeudamiento ¹¹	0
Otros Ingresos ¹²	1.480.694
TOTAL	10.267.619

Cuadro 5
Gastos Presupuestarios
Ejecutados¹³ año 2004

Descripción	Monto M\$
Corriente ¹³	8.756.793
De Capital ¹⁴	790.262
Otros Gastos ¹⁵	720.564
TOTAL	10.267.619

10 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2004.

11 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

12 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

13 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

14 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

15 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4
Ingresos Presupuestarios
Percibidos¹⁶ año 2004

Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	51.724.742
Endeudamiento ¹⁷	0
Otros Ingresos ¹⁸	7
TOTAL	51.724.742

Cuadro 5
Gastos Presupuestarios
Ejecutados¹⁹ año 2004

Descripción	Monto M\$
Corriente ¹⁹	11.348.061
De Capital ²⁰	9.376.613
Otros Gastos ²¹	31.000.068
TOTAL	51.724.742

16 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2004.

17 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

18 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

19 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

20 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

21 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

Programa 03: Directorio de Transportes de Santiago – Transantiago.

Cuadro 4
Ingresos Presupuestarios
Percibidos²² año 2004

Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	2.947.172
Endeudamiento ²³	0
Otros Ingresos ²⁴	696.053
TOTAL	3.643.225

Cuadro 5
Gastos Presupuestarios
Ejecutados²⁵ Error! Marcador no definido. año 2004

Descripción	Monto M\$
Corriente ²⁵	1.085.569
De Capital ²⁶	1.632.724
Otros Gastos ²⁷	924.932
TOTAL	3.643.225

22 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2004.

23 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

24 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

25 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

26 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

27 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito - UOCT

Cuadro 4
Ingresos Presupuestarios
Percibidos²⁸ año 2004

Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	3.014.926
Endeudamiento ²⁹	0
Otros Ingresos ³⁰	0
TOTAL	3.014.926

Cuadro 5
Gastos Presupuestarios
Ejecutados³¹ Error! Marcador no definido. año 2004

Descripción	Monto M\$
Corriente ³¹	336.404
De Capital ³²	2.546.335
Otros Gastos ³³	132.187
TOTAL	3.014.926

28 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2004.

29 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

30 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

31 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

32 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

33 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
 - Balance Global
 - Resultados de la Gestión Financiera
 - Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
 - Informe de Programación Gubernamental
 - Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Avances en Materias de Gestión
 - Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión
 - Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Proyectos de Ley

• Cuenta Pública de los Resultados

- Balance Global

Los desafíos planteados para el 2004 se lograron enfrentar satisfactoriamente en la mayoría de los ámbitos, según se informa de manera detalla más adelante, en que se presentan los resultados alcanzados en relación con cada uno de los productos estratégicos de la Subsecretaría. Se indican también los aspectos en que hubo dificultades para alcanzar los desafíos propuestos o mantener los niveles de actividad del año precedente y las razones que explican estas circunstancias.

Uno de los aspectos relevantes del año 2004 fue el avance alcanzado en el Plan de Transporte Urbano de Santiago, Transantiago, donde se efectuó la licitación de vías y se encuentran firmados los contratos con diez empresas que operarán las catorce unidades de negocio definidas. Además se definió el bus tipo que comenzará a usarse en los nuevos servicios a contar del año 2006 y se prepararon las bases para licitar dos instancias claves para el funcionamiento del sistema, como son el Administrador Financiero de Transantiago y el Centro de Información y Gestión.

En el ámbito normativo, cabe mencionar los diversos proyectos de ley en trámite en el Congreso, entre los que se destaca el proyecto que introduce diversas modificaciones a la Ley 18.290, de Tránsito, cuya promulgación se espera para el año 2005 y el que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros. Asimismo, en materia reglamentaria, corresponde señalar que durante el año 2004 se publicaron en el Diario Oficial 29 decretos y 55 resoluciones. Entre dichas normas pueden mencionarse: el D.S. N° 80 que reglamentó el transporte privado remunerado de pasajeros e introdujo diversas modificaciones al D.S. N° 212/92, reglamento de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros; el D.S. N° 65 relativo a disposiciones sobre certificación de sistemas de post tratamiento de emisiones para vehículos; el D.S. N° 157 que aprueba el capítulo sexto del manual de señalización de tránsito, que incluye disposiciones relativas a peatones y ciclovías, y el D.S. N° 175 que reemplaza la tabla indicada en el artículo 10 del D.S. N° 38, que reglamenta el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

En cuanto a resultados de gestión, debe consignarse que la Subsecretaría de Transportes alcanzó un 88% de cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión del año 2004. Sólo no logró validar el sistema de administración financiera contable por las razones que en el acápite correspondiente se señalan. De las metas fijadas en once indicadores de desempeño relacionados con los distintos productos estratégicos que genera la institución, en cuatro de ellos se cumplieron las metas fijadas en un 95% y de los siete restantes en cuatro indicadores se alcanzó un cumplimiento superior al 80%. La información cuantitativa sobre todos los indicadores y las razones del no cumplimiento en dichos casos, se presentan en detalle más adelante. En el plano interno, se cumplieron cabalmente las metas fijadas a los equipos de trabajo de la Subsecretaría, asociadas al incremento por desempeño colectivo, de conformidad con las normas legales sobre la materia, obteniendo el personal derecho a percibir el tope máximo de 4% de dicho incentivo.

Respecto al cumplimiento de los desafíos propuestos para el año 2004, cabe señalar lo siguiente: se continuó con la aplicación de medidas de gestión de tránsito Santiago, instalándose 6 nuevos

semáforos en cruces conflictivos de la ciudad en comunas de menores ingresos; además se incorporaron 3 cámaras de TV al centro de control de tráfico y nuevos letreros de mensaje variable.

En materia de estudios se concluyeron los siguientes: Sistema de información al usuario, Análisis y desarrollo de capacitación a operadores del transporte público y Análisis y seguimiento de la licitación de vías de Concepción.

Sobre el desafío propuesto de licitar los servicios de taxis colectivos rurales y buses rurales de la Región Metropolitana, se puede señalar que dichos procesos se postergaron para el año siguiente, de acuerdo a la redefinición del cronograma de ejecución del Plan Transantiago.

En cuanto al Plan de Construcción de Ciclovías para las comunas de Santiago, Ñuñoa, Cerro Navia y Pudahuel, durante el año se inició la construcción en el tramo de Alameda entre República y Las Rejas.

Además se definieron los contenidos del capítulo 7, Elementos de Apoyo Permanente, del Manual de Señalización de Tránsito y del libro Medidas correctivas de bajo costo aplicadas a ciudades chilenas que se espera publicar en el año 2005.

En el área de fiscalización se desarrolló el proyecto para implementar un servicio INFOTRANSPORTE, cuyo objetivo es ofrecer servicios y trámites en terreno a usuarios y operadores de transporte, quedando pendiente su habilitación para el próximo año.

En cuanto a las medidas tendientes a incentivar el uso del transporte público en regiones, se efectuó el proceso de licitación de vías para la operación de servicios de buses urbanos y rurales en Rancagua, encontrándose en pleno funcionamiento.

- Resultado de la Gestión Financiera

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes.

Cuadro 6 Ingresos y Gastos años 2003 - 2004			
Denominación	Monto Año 2003 M\$ ³⁴	Monto Año 2004 M\$	Notas
• Ingresos	12.356.647	10.267.619	
Ingresos de Operación	141.709	226.352	(1)
Venta de Activos	11.072	18.982	(2)
Transferencias	0		
Otros Ingresos	547.439	369.097	(3)
Endeudamiento	0		
Aporte Fiscal	11.328.160	8.786.925	(4)
Operaciones Años Anteriores	8.105	2.643	
Saldo inicial de Caja	320.162	863.620	(5)
• Gastos	12.356.647	10.267.619	
Gastos en Personal	2.566.932	2.766.315	(6)
Bienes y Servicios de Consumo	643.736	657.842	(7)
Prestaciones Previsionales	0	47.996	(8)
Transferencias Corrientes	4.928.924	5.284.640	(9)
Inversión Real	3.344.273	790.262	(10)
Operaciones Años Anteriores	95	2.493	
Otros Compromisos Pendientes	0	0	
Saldo Final de Caja	872.687	718.071	(11)

Notas:

- (1) El aumento de M\$ 84.643 corresponde principalmente a la venta de servicios del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) que se inició en el mes de septiembre de 2004.
- (2) Corresponde al remate de vehículos dados de baja y a la venta de mobiliario dado de baja con ocasión del traslado del SEREMITT Metropolitano, el programa Fiscalización y Conaset, a su nueva ubicación en el Edificio Gloria.
- (3) La diferencia 2003 – 2004 se explica porque durante el año 2003, se recuperaron desde las Intendencias Regionales, saldos de Subsidios al Transportes (Transferencias) no utilizados en años anteriores.

34 La cifras están indicadas en M\$ del año 2004. Factor de actualización es de 1,0105 para expresar pesos del año 2003 a pesos del año 2004.

-
- (4) En el año 2004 se creó el programa 04 de la Secretaría y Administración General de Transportes, Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), cuyos recursos presupuestarios hasta el año anterior se encontraban incorporados al presupuesto del programa 01. En el año 2004, el programa UOCT contempló un presupuesto final de M\$ 3.014.926, financiado íntegramente con Aporte Fiscal.
 - (5) El Saldo Inicial de Caja 2004 se compone del saldo final de caja efectivo para el año 2003 que alcanzó a M\$ 792.354 más el saldo de las cuentas complementarias para ese mismo año que fue de M\$ 71.266 con un total de \$ 863620.
 - (6) El gasto en remuneraciones para el año 2004 aumentó en M\$ 199.383, es decir un 7,77%, producto de nuevas contrataciones autorizadas mediante el aumento de la dotación máxima de personal, que se incrementó de 231 en el año 2003 a 251 para 2004 glosa 02 letra a).
 - (7) El gasto en Bienes y Servicios de Consumo para el año 2004 aumentó en M\$ 14.106, es decir un 2,19%, producto del aumento en la dotación y la mayor actividad que el plan Transantiago ha significado.
 - (8) Durante el año 2004 se canceló indemnizaciones por retiro, según Ley N° 19.882 Título II Art. 7, por un monto de M\$ 47.996.
 - (9) Transferencias corrientes se incrementó en M\$ 355.716 producto del acondicionamiento del edificio Gloria al cual se trasladaron el SEREMITT Metropolitano, el programa Fiscalización y la Conaset, y sus respectivos gastos de traslado.
 - (10) El gasto 2003 incluía los proyectos de UOCT que sumaron para ese año M\$ 2.440.254, que en el año 2004 aparecen reflejados en el programa 04; por tanto la diferencia entre los restantes proyectos y estudios propios del programa 01 asciende a M\$ 113.757.
 - (11) De los M\$ 863.620 de saldo inicial 2004, M\$ 693.475 fueron identificados presupuestariamente, quedando un remanente de M\$ 170.145, además los ingresos y gastos presupuestarios arrojan un Saldo Final de M\$ 547.926, lo que sumado a la cifra anterior resulta en el saldo final efectivo.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6			
Ingresos y Gastos años 2003 - 2004			
Denominación	Monto Año 2003 M\$ ³⁵	Monto Año 2004 M\$	Notas
• Ingresos	35.212.305	51.724.742	
Ingresos de Operación	0	0	
Venta de Activos	0	0	
Transferencias	0	0	
Otros Ingresos	0	0	
Endeudamiento	0	0	
Aporte Fiscal	35.212.298	51.724.735	(1)
Operaciones Años Anteriores	0	0	
Saldo inicial de Caja	7	7	
• Gastos	35.212.305	51.724.742	
Gastos en Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Transferencias Corrientes	11.779.270	11.348.061	
Inversión Real	0	0	
Operaciones Años Anteriores	0	0	
Transferencias de Capital	10.206.050	9.376.613	
Servicio de la Deuda	13.226.978	31.000.061	
Otros Compromisos Pendientes	0	0	
Saldo Final de Caja	7	7	

Notas:

(1) Considera recursos adicionales para el servicio de la Deuda que tiene esta empresa.

35 La cifras están indicadas en M\$ del año 2004. Factor de actualización es de 1,0105 para expresar pesos del año 2003 a pesos del año 2004.

Programa 03: Directorio de Transportes de Santiago - Transantiago.

Cuadro 6 Ingresos y Gastos años 2003 - 2004			
Denominación	Monto Año 2003 M\$ ³⁶	Monto Año 2004 M\$	Notas
• Ingresos	2.225.361	3.643.225	
Ingresos de Operación	7.379	40.559	(1)
Venta de Activos	0	0	
Transferencias	0	0	
Otros Ingresos	185	1.436	
Endeudamiento	0	0	
Aporte Fiscal	2.148.323	2.947.172	(2)
Operaciones Años Anteriores	0	0	
Saldo inicial de Caja	69.472	654.058	(3)
• Gastos	2.225.361	3.643.225	
Gastos en Personal	711.213	891.220	(4)
Bienes y Servicios de Consumo	142.396	187.634	(5)
Transferencias Corrientes	1.164	6.715	(6)
Inversión Real	281.290	1.228.724	(7)
Operaciones Años Anteriores	0		
Otros Compromisos Pendientes	0		
Transferencias de Capital	428.452	404.000	(8)
Saldo Final de Caja	660.927	924.932	

Notas:

- (1) Corresponde a un aumento en la venta de bases de licitación para estudios a iniciarse en el año.
- (2) Registra un aumento de M\$ 798.849, que financia el mayor gasto en personal, en bienes y servicios y, principalmente, en inversión real.
- (3) El Saldo Inicial de Caja 2004 se compone de el saldo final de caja efectivo para el año 2003 que alcanzó a M\$ 653.914 más el saldo de las cuentas complementarias para ese mismo año que fue de M\$ 144.
- (4) Gastos en Personal aumenta en M\$ 180.007, debido al requerimiento de contratación de un mayor número de personal profesional para el Plan Transantiago.
- (5) El aumento de personal se traduce en un mayor requerimiento de bienes de consumo.
- (6) El aumento en la venta de bases repercute en mayor recaudación de impuestos a transferirse al Fisco.

36 La cifras están indicadas en M\$ del año 2004. Factor de actualización es de 1,0105 para expresar pesos del año 2003 a pesos del año 2004.

-
- (7) El aumento de gasto en esta línea está asociado a la ejecución de estudios relativos al Plan Transantiago.
 - (8) Corresponde a asesorías que se ejecutan a través del P.N.U.D.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito.

Cuadro 6 Ingresos y Gastos años 2003 - 2004			
Denominación	Monto Año 2003 M\$ ³⁷	Monto Año 2004 M\$	Notas
• Ingresos		3.014.926	
Ingresos de Operación		0	
Venta de Activos		0	
Transferencias		0	
Otros Ingresos		0	
Endeudamiento		0	
Aporte Fiscal		3.014.926	
Operaciones Años Anteriores		0	
Saldo inicial de Caja		0	
• Gastos		3.014.926	
Gastos en Personal		321.169	
Bienes y Servicios de Consumo		15.235	
Transferencias Corrientes		0	
Inversión Real		2.546.335	(1)
Operaciones Años Anteriores		0	
Otros Compromisos Pendientes		0	
Saldo Final de Caja		132.187	(2)

La Unidad Operativa de Control de Tránsito se inicia como un programa independiente en el año 2004; en los años anteriores parte de sus gastos se financiaban a través del Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes.

Notas:

- (1) El gasto 2003 en los proyectos de UOCT sumaron para ese año M\$ 2.440.254.
- (2) Como es un programa nuevo, con saldo inicial de caja cero, corresponde al saldo de ingresos y gastos para las cuentas de presupuesto, ya que el saldo de las cuentas complementarias es cero.

³⁷ La cifras están indicadas en M\$ del año 2004. Factor de actualización es de 1,0105 para expresar pesos del año 2003 a pesos del año 2004.

IPrograma 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 7								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto	Presupuesto	Ingresos y Gastos	Diferencia [41]	Notas
				Inicial[38]	Final[39]	Devengados[40]	(M\$)	
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			INGRESOS	9.440.873	10.076.140	10.282.663	-206.523	
01			Ingresos de Operación	221.482	211.482	226.352	-14.870	
04			Venta de Activos	9.530	9.530	18.982	-9.452	
	41		Activos Físicos	9.530	9.530	18.982	-9.452	
07			Otros Ingresos	521.518	354.727	371.527	-16.800	
	75		Donaciones	346.528	193.784	275.892	-82.108	(1)
	79		Otros	174.990	160.943	95.635	65.308	(2)
09			Aporte Fiscal	8.678.343	8.636.786	8.786.925	-150.139	(3)
10			Operaciones Años Anteriores	0	0	15.257	-15.257	
11			Saldo Inicial de Caja	10.000	863.615	863.620	-5	(4)
			GASTOS	9.440.873	10.076.140	10.282.663	-206.523	
21			Gastos en Personal	2.547.735	2.716.227	2.766.315	-50.088	(5)
			Bienes y Servicios de Consumo	623.506	657.878	657.842	36	(6)
22								
24			Prestaciones Previsionales	0	47.996	47.996	0	(7)
25			Transferencias Corrientes	5.036.856	5.277.783	5.284.640	-6.857	
	31		Transferencias al Sector Privado	1.847.344	1.763.081	1.762.200	881	
	001		Salas cunas y Jardines Infantiles	20.588	23.000	22.112	888	
	003		Programa Reconversión Sector Portuario	0	200.000	200.000	0	
	511		Subsidios al Transporte	1.826.756	1.540.081	1.540.088	-7	(8)

	33	Transferencias a Otras Entidades Públicas	3.188.493	3.499.702	3.498.899	803	
	306	Programa Fiscalización	2.008.463	2.330.333	2.330.191	142	(9)
	307	Programa Centro Control y Cert. Vehicular	494.108	489.648	489.381	267	
	308	Programa Comisión Nac.Segur. del Tránsito	685.922	679.721	679.327	394	
	34	Transferencias al Fisco	1.019	15.000	23.541	-8.541	
	001	Impuestos	1.019	15.000	23.541	-8.541	(10)
31		Inversión Real	1.222.776	1.366.256	790.262	575.994	
	50	Requisitos de Inversión para Funcionamiento	10.192	10.192	10.194	-2	
	51	Vehículos	24.106	23.212	23.212	0	
	53	Estudios para Inversiones	688.521	565.397	492.167	73.230	(11)
	56	Inversión en Informática	25.532	54.276	41.414	12.862	
	73	Inversión Región Metropolitana de Santiago	474.425	713.179	223.275	489.904	(12)
60		Operaciones Años Anteriores	0	0	43.823	-43.823	
90		Saldo Final de Caja	10.000	10.000	691.785	-681.785	

Notas:

- (1) Corresponde a Convenio con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Algunos desembolsos proyectados de los estudios asociados a este convenio no se realizaron, lo que ha provocaría un menor gasto y por ende una menor necesidad de ingreso.
- (2) Corresponde a una sobreestimación de ingresos.
- (3) Presupuesto ajustado a los cambios en ingresos y gastos experimentados a través del año.
- (4) Los Decretos de Hacienda N° 280, N° 318, N° 409, N° 622 y N° 683 incrementaron el Saldo Inicial presupuestario en M\$ 16.246, M\$ 36.210, M\$ 308.099, M\$ 114.855 y M\$ 208.065 respectivamente.
- (5) El gasto en remuneraciones para el año 2004 aumentó en M\$ 199.383, es decir un 7,77%, producto de nuevas contrataciones autorizadas mediante el aumento de la dotación máxima de personal, que se incrementó de 231 en el año 2003 a 251 para 2004 glosa 02 letra a). Se puede observar que se ejecutaron por este concepto M\$ 50.088 adicionales al marco de gasto autorizado, sin embargo estos gastos son un compromiso contractual ineludible.
- (6) La diferencia entre presupuesto Ley y Final corresponde a una suplementación para cubrir el mayor gasto efectivo del año.
- (7) Durante el año 2004 se canceló indemnizaciones por retiro, según Ley N° 19.882 Título II Art. 7, por un monto de M\$ 47.996.
- (8) Menor gasto respecto al presupuesto inicial asociado a una reasignación y optimización del uso de los recursos disponibles. Lo anterior como resultado del estudio "Actualización Metodología de Evaluación de Subsidios en Zonas Aisladas", y a la gestión realizada por el área responsable. Producto de estas estimaciones de gasto fue posible disminuir la necesidad de recursos presupuestarios asociados a este ítem.
- (9) Esta asignación presenta un aumento presupuestario para el año 2004 de M\$ 321.870, para los gastos que ocasionó el acondicionamiento del Edificio "Gloria" donde se radicó el Programa.
- (10) Corresponde al pago de impuestos asociados a los ingresos de venta de servicios de 3CV, los cuales fueron mayores a la estimación efectuada para modificar el presupuesto.
- (11) Se ajustó el presupuesto 2004 de acuerdo a la programación y requerimientos efectivos de estudios.

(12) El Presupuesto Ley aumentó en M\$ 238.754 como consecuencia de la incorporación de saldo final 2003, asociado a pagos no realizados en proyectos de arrastre que terminaron en el año 2004.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 7								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto	Presupuesto	Ingresos y Gastos	Diferencia	Notas
				Inicial[38]	Final[39]	Devengados[40]	[41]	
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
09	91		INGRESOS	32.352.982	52.355.877	51.724.742	631.135	
			Aporte Fiscal	32.352.982	52.355.877	51.724.735	631.142	
			Libre	18.196.493	20.724.674	20.724.674	0	
			Servicio a la Deuda Pública	14.156.489	31.631.203	31.000.061	631.142	
11			Saldo Inicial de Caja	0	0	7	7	
25	33	311	GASTOS	32.352.982	52.355.877	51.724.742	631.135	
			Transferencias Corrientes	11.348.061	11.348.061	11.348.061	0	
			Transferencias a Otras Entidades Públicas	11.348.061	11.348.061	11.348.061	0	
			Fondo para Indemnizaciones	11.348.061	11.348.061	11.348.061	0	
33	87	054	Transferencias de Capital	6.848.432	9.376.613	9.376.613	0	
			Aportes a Otras Entidades Públicas	6.848.432	9.376.613	9.376.613	0	
			Compensación Inequidad	1.454.398	1.441.269	1.441.269	0	
			Inversión Metroval S.A.	5.394.034	5.345.344	5.345.344	0	(1)
			Inversiones Plan Trienal EFE		2.590.000	2.590.000	0	
50	90	001	Servicio a la Deuda Pública	14.156.489	31.631.203	31.000.061	631.142	
			Deuda Pública Interna	11.343.001	3.143.001	2.511.858	631.142	
			Intereses	9.674.673	2.274.673	2.054.972	219.701	
			Amortizaciones	1.668.328	868.328	456.886	411.442	
90	91	002	Deuda Pública Externa	2.813.488	28.488.202	28.488.203	-1	(2)
			Intereses	823.172	843.416	843.417	-1	
			Amortizaciones	1.990.316	27.644.786	27.644.786	0	
			Saldo Final de Caja	0	0	7	-7	

Notas:

- (1) Incorpora al Presupuesto del programa 02 el financiamiento año 2004 para Inversiones del Plan Trienal EFE, mediante DH N° 1005.
- (2) Mediante DH N° 1244 se aumenta el presupuesto de este Subtítulo en M\$ 25.674.714, para cubrir amortización de Deuda Pública Externa.

Programa 03: Directorio de Transportes de Santiago – Transantiago

Cuadro 7								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto	Presupuesto	Ingresos y	Diferencia [41]	Notas
				Inicial[38]	Final[39]	Gastos		
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			INGRESOS	5.350.296	3.944.255	3.643.227	301.028	
01			Ingresos de Operación	0	0	40.559	-40.559	(1)
04			Venta de Activos	1.019	1.019	0	1.019	
	41		Activos Físicos	1.019	1.019	0	1.019	
07			Otros Ingresos	10.192	40.192	1.436	38.756	
	79		Otros	10.192	40.192	1.436	38.756	
09			Aporte Fiscal	5.336.085	3.248.989	2.947.172	301.817	(2)
10			Operaciones Años Anteriores	0	0		0	
11			Saldo Inicial de Caja	3.000	654.055	654.060	-5	(3)
			GASTOS	5.350.296	3.944.255	3.643.227	301.028	
21			Gastos en Personal	895.172	900.319	891.220	9.099	
22			Bienes y Servicios de Consumo	159.099	187.663	187.634	29	
25			Transferencias Corrientes	0	6.500	6.715	-215	
	34		Transferencias al Fisco	0	6.500	6.715	-215	
		001	Impuestos	0	6.500	6.715	-215	(4)
31			Inversión Real	3.885.345	1.779.273	1.228.724	570.549	
	50		Requisitos de Inversión para Funcionamiento	5.096	5.096	5.030	66	
	51		Vehículos	8.000	8.000	7.362	638	
	53		Estudios para Inversiones	3.862.057	1.775.985	1.206.259	569.726	(5)
	56		Inversión en Informática	10.192	10.192	10.073	119	
33			Transferencias de Capital	407.680	404.000	404.000	0	
	85		Aportes al Sector Privado	407.680	404.000	404.000	0	
		001	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo	407.680	404.000	404.000	0	
60			Operaciones Años Anteriores	0	0	144	-144	
90			Saldo Final de Caja	3.000	646.500	924.790	-278.290	

Notas:

- (1) Corresponde a un aumento en los ingresos provenientes de la venta de bases de licitación para estudios a iniciarse en el año.
- (2) Mediante D(H) N° 622, se aumenta Saldo Inicial y disminuye Aporte Fiscal en M\$ 618.468.
- (3) Ajuste inflator DH° 183 y suplemento Dipres DH N° 925.
- (4) Gasto por impuestos pagaderos al Fisco producto de la venta de bases de licitación de estudios.
- (5) Su presupuesto disminuye mediante: DH N° 183, ajuste inflator por M\$ 35.072, N° 713 por M\$ 930.000 (Ap. Fiscal), N° 1045 por M\$ 650.000 (Saldo Final), y N° 1079 M\$ 471.000 (Saldo Final). Presenta además un nivel de gasto inferior a su presupuesto final como consecuencia del retraso en los desembolsos de algunos estudios.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 7								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto	Presupuesto	Ingresos y	Diferencia [41]	Notas
				Inicial[38]	Final[39]	Gastos		
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			INGRESOS	3.338.399	3.171.990	3.014.926	157.064	
07			Otros Ingresos	30.384	0	0	0	
	79		Otros	30.384	0	0	0	
09			Aporte Fiscal	3.308.015	3.171.990	3.014.926	157.064	(1)
11			Saldo Inicial de Caja	0	0	0	0	
			GASTOS	3.338.399	3.171.990	3.014.926	157.064	
21			Gastos en Personal	296.251	326.507	321.169	5.338	(2)
22			Bienes y Servicios de Consumo	16.817	16.817	15.235	1.582	
31			Inversión Real	3.015.331	2.720.615	2.546.334	174.281	(3)
	50		Requisitos de Inversión para Funcionamiento	1.529	1.529	1.520	9	
	53		Estudios para Inversiones	355.180	60.464	0	60.464	
	65		Inversión Región V	335.869	335.869	327.919	7.950	
	73		Inversión Región Metropolitana de Santiago	2.322.753	2.322.753	2.216.895	105.858	
90			Saldo Final de Caja	10.000	108.051	132.188	-24.137	

Notas:

- (1) Presupuesto modificado mediante DH N° 183 que lo reduce en M\$ 27.218 (ajuste inflactor), N° 280 que aumenta Gastos en Personal en M\$ 810, y N° 683 que aumenta gastos en personal en M\$ 27.865 correspondiente a remuneraciones que hasta el año anterior se ubicaban presupuestariamente en Sectra.
- (2) Aumentos que se justifican según (1).
- (3) El presupuesto Ley se redujo mediante DH N° 183 (ajuste inflactor), y N° 1079 que reduce el presupuesto de estudios que no pudieron ser identificados durante ese año por M\$ 267.498. Por otra parte hubo desembolsos que se postergaron para el año en curso.

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 8 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁴²			Avance ⁴³ 2004/ 2003	Notas
			2002	2003	2004		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{44} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$	%	S/i	57.9	64.3	90	
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)} / \text{Dotación efectiva}^{45}]$	M\$	13.574	13.875	14.149	98	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 25}^{46} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	312	154	102	66	
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{47} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	99	96	21	22	(1)

Nota:

- (1) En el año 2004 se creó el programa 04 del capítulo Secretaría y Administración General de Transportes, denominado Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), cuyos recursos presupuestarios, fuertemente concentrados en estudios y proyectos, hasta el año anterior se encontraban principalmente incorporados al presupuesto del programa 01 del mismo capítulo. El presupuesto final de estudios y proyectos UOCT en el año 2004 ascendió a M\$ 2.719.086, lo que explica la importante baja de este indicador.

42 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0389 para 2002 a 2004 y de 1,0105 para 2003 a 2004.

43 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

44 Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

45 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

46 Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

47 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Inversión Real", menos los ítem 50, 51, 52 y 56.

Programa 03: Directorio de Transportes de Santiago – Transantiago

Cuadro 8 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁴⁸			Avance ⁴⁹ 2004/2003	Notas
			2002	2003	2004		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{50} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$	%	Sin información	Sin Información	80%	No aplica	
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)} / \text{Dotación efectiva}^{51}]$	M\$	-	-	-	No aplica	(1)
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 25}^{52} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	0	0	0	No aplica	
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{53} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	0	24,7	111,8	453	(2)

Notas:

- (1) Todo el personal del Programa 03 se encuentra contratado a honorarios a suma alzada.
- (2) Durante el año 2004 aumentó la ejecución de estudios de inversión asociados al Plan Transantiago; además, los estudios que se iniciaron a finales de 2003 tuvieron importantes desembolsos en 2004; de esta forma el gasto en inversión se incrementó más de 4 veces.

48 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0389 para 2002 a 2004 y de 1,0105 para 2003 a 2004.

49 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

50 Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

51 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

52 Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

53 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Inversión Real", menos los ítem 50, 51, 52 y 56.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁴			Avance ⁵⁵ 2004/ 2003	Notas
			2002	2003	2004		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{56} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$	%	No	No	66,7	No aplica	
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)} / \text{Dotación efectiva}^{57}]$	M\$	No	No	-	No aplica	(1)
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 25}^{58} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	No	No	-	No aplica	
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{59} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)}] * 100$	%	No	No	7,6	No aplica	

Nota:

(1) Todo el personal del Programa 04 se encuentra contratado a honorarios a suma alzada.

54 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0389 para 2002 a 2004 y de 1,0105 para 2003 a 2004.

55 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

56 Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

57 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

58 Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

59 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Inversión Real", menos los ítem 50, 51, 52 y 56.

- Resultado de la Gestión por Productos Estratégicos

Producto Estratégico 1

Normas que rigen el transporte

Es deber permanente de esta Subsecretaría fijar las bases comunes de operación para los agentes del sector transporte, para lo cual se dictan diversos decretos y resoluciones, tanto en el nivel central como regional, que contienen nuevas normas reglamentarias o modificación de las existentes.

En el ámbito normativo, cabe mencionar los diversos proyectos de ley en trámite en el Congreso, entre los que se destacan el proyecto que introduce diversas modificaciones a la Ley N° 18.290, de Tránsito, y el que crea el Registro Nacional de Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros. Asimismo, en materia reglamentaria, corresponde señalar que durante el año 2004 se publicaron en el diario oficial 29 decretos y 55 resoluciones. Entre dichas normas pueden mencionarse: el D.S. N° 80 que reglamentó el transporte privado remunerado de pasajeros e introdujo diversas modificaciones al D.S. N° 212/92, reglamento de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros; el D.S. N° 65 relativo a disposiciones sobre certificación de sistemas de post tratamiento de emisiones para vehículos; el D.S. N° 157 que aprueba el capítulo sexto del manual de señalización de tránsito, que incluye a peatones y ciclovías; el D.S. N° 175 que reemplaza la tabla indicada en el artículo 10 del D.S. N° 38, que reglamenta el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

En cuanto a regulaciones de mercado, los resultados más relevantes dicen relación con las licitaciones de vías llevadas a cabo en Santiago, como parte del Plan Transantiago, y en Rancagua, la que incluyó al transporte rural y urbano.

La labor normativa de la Subsecretaría cubre a los operadores y usuarios del transporte público y privado, del país en su conjunto o de ciudades o regiones específicas.

Producto Estratégico 2

Fiscalización a los sistemas de transporte

De los tres indicadores de desempeño asociados a este producto, cuyo detalle se encuentra en el Anexo 1 de este documento, en dos de ellos no se alcanzó un resultado efectivo de 95 por ciento, porcentaje mínimo para dar por cumplida la meta; sus resultados fluctuaron entre 67 por ciento y 80 por ciento; el tercer indicador, en cambio, alcanzó un cumplimiento de 300 por ciento, lo que se explica por las mejoras introducidas en los procesos asociados a las citaciones a los juzgados de Policía Local.

Con respecto a los indicadores no cumplidos en cuanto a controles vehiculares y de emisiones en particular, cabe destacar que las metas propuestas para el 2004 se estimaron bajo el supuesto de contar con más personal y equipamiento a partir de los primeros meses de 2004. Sin embargo, el

principal hecho que hizo disminuir drásticamente los controles, fue el retraso de la puesta en marcha del "Servicio de Apoyo de control de Emisiones" (correspondiente a 12 vehículos con equipos de control de emisiones). La puesta en marcha de este Servicio se inició a mediados de julio de 2004.

Por otro lado, desde el año 2003 se ha puesto un fuerte énfasis en el control del transporte informal de pasajeros, comúnmente denominado "transporte pirata", tipo de control que por sus características operativas, hace disminuir el número global de controles. Adicionalmente, cabe destacar el apoyo entregado a las labores de fiscalización de tránsito para la repavimentación de la pista norte de la Alameda (febrero 2004), lo que ocupó importantes recursos destinados a controles de emisiones. Debe agregarse que, a partir del año 2004, se ha intensificado el número de controles de transporte escolar y de servicios de buses interurbanos, hechos de alto valor para la sociedad en cuanto a prevención de siniestros y cumplimiento de la ley, que también absorben recursos que se había considerado usar en los controles de emisiones.

Una acción importante que se llevó a cabo durante el año 2004 es el estudio denominado "Sistema de fiscalización y control de transporte público", que diseña y especifica el sistema de seguimiento, control y fiscalización del transporte público.

Las tareas desarrolladas en el área de fiscalización, específicamente en materia de control de las emisiones y controles de calidad y seguridad de servicios, afectan a la población de la Región Metropolitana y las principales capitales regionales. Además, beneficia a todos los usuarios y operadores del transporte interurbano y a los usuarios de las Plantas de Revisión Técnicas del país.

Las acciones de fiscalización de los servicios de transporte, se reflejan en el cuadro siguiente que muestra los controles efectuados en los años 2003 y 2004. En el caso de los indicadores que muestran una reducción del nivel de controles el último año, se presentan las razones que explican dicha baja:

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Controles de emisiones a vehículos a petróleo.	Unidades	43.125	Unidades	90.853
Controles de emisiones a vehículos a gasolina.	Unidades	20.863	Unidades	2.254
Controles de emisiones a buses urbanos licitados.	Unidades	28.902	Unidades	75.580
Controles de emisiones a camiones.	Unidades	6.836	Unidades	9.034
Controles de emisiones a vehículos particulares.	Unidades	18.353	Unidades	3.344
Controles de seguridad y calidad de servicio.	Unidades	82.036	Unidades	85.160
Controles a buses interurbanos.	Unidades	19.541	Unidades	10.210
Controles gratuitos de emisiones a vehículos.	Unidades	0	Unidades	0
Controles a taxis colectivos y taxis básicos.	Unidades	11.225	Unidades	9.732
Controles a Escuelas de Conductores.	Unidades	226	Unidades	225
Acreditaciones a Escuelas de Conductores.	Unidades	19	Unidades	13
Fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica.	Unidades	3.370	Unidades	4.553
Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local	Unidades	36.684	Unidades	44.431

Comentarios respecto de la disminución que presentan los valores de 2004 respecto del 2003:

1. Controles de emisiones a vehículos a gasolina: para este tipo de control se analizó los resultados de los controles de emisión del año 2003 y se observó una muy baja tasa de rechazo por emisiones, incluso llegó a niveles estándar internacional cercanos al 3 por ciento, y además estos no inciden drásticamente en los niveles de calidad del aire en la Región Metropolitana por material particulado, entonces se decidió efectuar un mínimo de controles, y enfocar todo el esfuerzo al principal tipo de vehículos que inciden en la calidad del aire, los vehículos diesel (especialmente buses y camiones, según inventario de emisiones año 2000).
2. Controles de emisiones a vehículos particulares: al igual que en caso anterior, los vehículos particulares son en gran mayoría vehículos a gasolina y en el 2003 la tasa de rechazo muy baja y con poca incidencia en los índices de calidad del aire por emisión directa.
3. Controles a buses interurbanos: en este tipo de control se observa una baja producto del buen comportamiento del parque observado el 2003, y porque se concentró el esfuerzo en detectar el transporte informal interurbano, especialmente en los períodos de alta demanda por este tipo de viajes.

Producto Estratégico 3

Certificación y homologación vehicular

Este producto estratégico se asocia principalmente a las funciones de homologación y certificación de vehículos que la Subsecretaría de Transportes efectúa a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV). En dicho Centro se realizan también labores de control vinculadas con el ámbito de la fiscalización.

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad en los años 2003 y 2004, los que en general se aprecian estables. Cabe señalar que las cifras marcadas con (*) corresponden a procesos cuyo nivel de actividad depende de la demanda de los importadores y particulares en general o de los vehículos que el Departamento de Fiscalización o Seremitt RM envía al 3CV, lo que explica su disminución en el último año.

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	122	Unidades	152
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	40	Unidades	62
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	153(*)	Unidades	137
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	64	Nº de modelos	26
Certificación de modelos de convertidores catalíticos de reposición.	Nº de modelos	1	Nº de modelos	0
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	67	Unidades	69
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	385	Unidades	385
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	5.234	Unidades	8.671
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	1.871(*)	Unidades	1.074
Análisis combustible diesel.	Unidades	3401	Unidades	6.488
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	77	Unidades	113
Certificación vehículos de importación directa usados.	Unidades	158(*)	Unidades	128
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	5	Unidades	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades		Unidades	2

Certificación de Norma de Ruido en Buses de Locomoción Colectiva de la región Metropolitana	Unidades	17	Unidades	39
---	----------	----	----------	----

(*) Procesos que dependen de la demandas de los importadores, particulares o de los vehículos que el Departamento de Fiscalización o Seremitt RM envía al 3CV.

Producto Estratégico 4

Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito

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

Las principales acciones desarrolladas en 2004, tendientes a aumentar las condiciones de seguridad en el país, fueron las siguientes: desarrollo de seminarios a nivel regional, los cuales sirvieron para asistir en forma específica a actores regionales vinculadas a la seguridad de tránsito; mejoramiento de la información estadística disponible, considerando un análisis más acabado respecto de qué causas están estadísticamente vinculadas a la severidad de los accidentes de tránsito en los últimos tres años; y la realización de diversas campañas de seguridad de tránsito.

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad en los años 2003 y 2004:

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Accidentes de tránsito investigados.	Unidades	53	Unidades	0
Campañas de seguridad de tránsito realizadas.	Unidades	8	Unidades	20
Elaboración y distribución de material técnico "Fichas para la acción".	Nº de ejemplares	18.000	Nº de ejemplares	0
Edición de capítulos del Manual de Señalización de Tránsito.	Nº de ejemplares	3.000	Nº de ejemplares	0
Mantenimiento y compra de insumos para equipos alcotest que utiliza Carabineros.	Miles de \$	16.651	Miles de \$	4.000
Asesorías a Municipios del país en materia de seguridad de tránsito.	Unidades	46	Unidades	10

Los siguientes tres productos: i) accidentes de tránsito investigados, ii) Elaboración y distribución de material técnico "Fichas para la acción", y iii) Edición de capítulos del Manual de Señalización de Tránsito, no fueron desarrollados debido a que el énfasis de la gestión estuvo puesto en otros ámbitos. En primer lugar, como se puede apreciar en la tabla anterior hubo un aumento significativo en la cantidad de campañas. Segundo, se hicieron 4 seminarios regionales, los cuales sirvieron para asistir en forma específica a actores regionales vinculadas a la seguridad de tránsito que no necesariamente fueran directores de tránsito. Tercero, hubo un énfasis en mejorar la información estadística disponible, ya que se hizo un análisis más acabado respecto de qué causas están estadísticamente vinculadas a la severidad de los accidentes de tránsito en los últimos tres años. Dentro de esta línea de trabajo cabe mencionar que además se realizó un estudio asociado al uso de las pasarelas en Santiago, es decir determinar porqué las personas deciden utilizar o no estos dispositivos de seguridad.

Respecto a la edición de capítulos del Manual de Señalización de Tránsito, durante el año 2004 se destinaron los recursos a la elaboración de los contenidos, específicamente del capítulo 7 y su publicación ha sido proyectada para el año 2005.

Con relación a las asesorías a Municipios, su baja se debe a que la demanda realizada por parte de los municipios disminuyó. A partir de lo anterior se decidió elaborar un índice comunal el cual determina qué municipios necesitan mayor ayuda en términos de asesoría. Dicha metodología está en la actualidad siendo aplicada, y con ello además se ha logrado revertir el trabajo reactivo con el cual CONASET respondía, decidiéndose en términos técnicos (considerando factores de seguridad y recursos disponibles) a qué municipio entregar su asistencia.

No obstante las acciones desarrolladas para mejorar la seguridad de tránsito, el indicador "Muertes por cada 10.000 vehículos" aumentó. La causa exacta de ello no se ha precisado debido a que la base de datos de Carabineros de Chile aún no está disponible, no pudiéndose determinar las causas de los accidentes ocurridos, lo que permitiría abordar más directamente las variables que inciden en ellos. Como una forma de revertir esta situación se han adoptado medidas para tener acceso más rápido a los datos que mantiene Carabineros, de manera de definir oportunamente las medidas que correspondería tomar. Con todo, es importante destacar el reducido nivel de control del programa CONASET sobre algunas de las variables que más frecuentemente causan accidentes, como son factores humanos, problemas en las vías y fallas mecánicas. Es por ello que dentro del contexto de la evaluación efectuada por DIPRES a este Programa, se ha redefinido la matriz de marco lógico, lo que permitirá replantear sus funciones y por lo tanto sus indicadores de desempeño, propuesta que se encuentra en proceso de aprobación.

Producto Estratégico 5

Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito

Durante el año 2004, se desarrolló el proyecto "Construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico para la Ciudad de Santiago, III Etapa (SCAT-III)". A través de él se administró, mantuvo y mejoró el sistema de control de tránsito, se integraron nuevos semáforos, se hicieron ajustes y tareas de sintonía fina en las programaciones, se instalaron cámaras de televisión, se operó un

centro de noticias de tránsito, se mejoraron las condiciones de seguridad del sistema de control de tránsito y se operó un sistema de denuncias y consultas de tráfico, entre otros aspectos. Además, se ejecutó el proyecto "Construcción de Obras de Mejoramiento de la Gestión de Tránsito de Santiago, II Etapa" (OBRAS-II), mediante el cual se instalaron nuevos semáforos y se hicieron rediseños geométricos y mejoramientos físicos menores de la red vial (radios de giro, resaltos, etc.). También se desarrolló el proyecto "Mejoramiento de la Gestión de Tránsito del Plan de Valparaíso. Semaforización II Etapa", a través del cual se conectaron 27 semáforos y 3 cámaras de televisión al Sistema Centralizado de Control de Tráfico del G.V. (SCAT-GV).

Estos proyectos están orientados a cualquier usuario que utilice la red vial de Santiago y/o de Valparaíso, por lo que sus beneficiarios son todos los habitantes de dichas ciudades.

El gasto total del proyecto SCAT-III durante el 2004 fue de \$1.915.574.120 y el de Obras-II, ascendió a la suma de \$105.092.539, mientras que el proyecto de semaforización de Valparaíso alcanzó un monto de \$ 327.919.367.

A modo de referencia, el año 2004 se integraron 60 nuevos semáforos al sistema de control (lo que da un total de 2.140 semáforos controlados por el Sistema de Control de Tráfico de Santiago), se integraron 12 nuevas cámaras de televisión, se instalaron 10 semáforos nuevos, etc., todo lo cual persigue optimizar la gestión de tránsito, disminuyendo los tiempos de viaje de los usuarios del Gran Santiago. Esto se ve reflejado principalmente en dos indicadores, que son la "tasa de variación del tiempo promedio de viaje en ejes analizados", que arrojó una disminución del tiempo promedio de viaje de un 6%, y el "número de modificaciones a las programaciones de los semáforos desde el sistema de control de tránsito", con un total de 33.780 intervenciones.

El año 2004 se recibieron también un total de 2.753 denuncias o consultas, de las cuales se respondió el 95% de ellas en el mismo año, con un promedio de 1,2 días de demora. Dicho valor es inferior a la meta 2004 del indicador "Promedio de días de demora en la respuesta a denuncias y consultas en el sistema Fono-Tráfico, que esperaba un promedio de 2 días.

Además, como una manera de dar información sobre las condiciones de tránsito, se entregó a los usuarios información a través de la página web de la UOCT, la cual fue visitada 1.375.270 veces el año 2004, lo cual está representado en el indicador de desempeño "Nº de visitas semestrales a la página www.uoct.cl", que se muestra en el Anexo 2, otros indicadores de desempeño.

Se indica a continuación los montos de inversión en proyectos relacionados con medidas de mejoramiento de la gestión de tránsito, que se encuentran en ejecución.

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Ejecución de obras de mejoramiento de la gestión de tránsito	Miles de \$	156.197	Miles \$	105.093
Proyecto SCAT - Santiago	Miles de \$	1.868.499	Miles de \$	1.915.574
Proyecto SCAT – Gran Valparaíso	Miles de \$	394.128	Miles de \$	327.919

Producto Estratégico 6

Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte

Los indicadores asociados a este producto muestran, por un lado, que disminuyeron en forma importante los tiempos de verificación del conjunto de las denuncias, y por otro, que aumentaron los tiempos en el caso específico de las denuncias por humo recibidas en el área de fiscalización, respecto al año anterior:

INDICADORES DE DESEMPEÑO ASOCIADOS AL PRODUCTO 6)

Indicador	Fórmula de cálculo	Resultados		Avance
		2003	2004	
Calidad Promedio de días de demora en la verificación de denuncias	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	37	12	308
Calidad Promedio de días de demora en la verificación de denuncias por humos	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	12,96	15,35	84

No obstante, en el caso de ambos indicadores, los resultados del año 2004 estuvieron bajo el nivel de 95% de cumplimiento respecto a las metas fijadas para el período. Al respecto, debe indicarse que la verificación de estas denuncias ocupa grandes cantidades de recursos y tiempo, lo que juega en contra de la rapidez de respuesta; sin embargo, el procedimiento asegura una respuesta confiable y acciones efectivas tomadas ante las denuncias, hecho que es de gran valor para la ciudadanía.

La identificación y coordinación de la oficina Fonoacción, dependiente del Programa de Fiscalización, con la OIRS de la Subsecretaría, representa un intento de optimizar los recursos

disponibles en búsqueda de menores tiempo de demora en las respuestas a los usuarios del transporte público.

Producto Estratégico 7

Desarrollo de políticas en transporte de carga, marítimo-portuario e internacional

En el área marítima-portuaria, se continuó el trabajo conjunto con el sector privado a través del Consejo Consultivo Marítimo Portuario que de manera regular se reúne para conocer los temas de interés del sector, tales como el alza de tarifas de los fletes, los proyectos de infraestructura que se vinculan a la actividad naviera y portuaria, y el reglamento sobre el tratamiento de desechos orgánicos. Sobre esto último, la elaboración de dicho reglamento fue comenzada por la comisión técnica de facilitación y simplificación del transporte marítimo.

Un resultado importante que se alcanzó en el año, es la implementación de un depósito franco para la República de Paraguay en el puerto de Antofagasta, en ejecución del tratado existente sobre la misma materia.

En el área de transporte internacional, la Subsecretaría de Transportes en su calidad de Organismo de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) ha seguido planteando en instancias bilaterales y multilaterales, la homologación de normas técnicas, para uniformar las exigencias aplicables a los medios de transporte de carga y pasajeros, de manera tal de mejorar la eficiencia en la prestación de servicios y hacer realidad la integración física que se promueve a través de los diversos proyectos de infraestructura que se impulsan en toda América del Sur.

Por otra parte, continuó durante el año la ejecución de las importantes inversiones contempladas en el Plan Trienal de EFE 2003-2005. Entre esas inversiones destaca el proyecto que lleva adelante la Empresa Merval, en el servicio regional Puerto- Limache, para el mejoramiento de la infraestructura y los servicios de pasajeros en el marco del Proyecto de IV Etapa de la Interconexión Valparaíso – Viña del Mar. Durante 2004 continuó la ejecución de obras civiles del proyecto, cuya entrada en operación está prevista para fines de 2005. Este proyecto favorece al conjunto de los habitantes del gran Valparaíso y comunas del interior.

El monto de los traspasos de fondos desde la Subsecretaría de Transportes a Merval para el financiamiento del proyecto, se indica en el siguiente cuadro:

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Traspaso de fondos para proyecto ferroviario Merval (IV Etapa Valparaíso - Viña del Mar).	Miles de \$	10.100.000	Miles de \$	5.394.034

En esta misma área, puede destacarse el inicio de traspaso de fondos para financiar obras relacionadas con el proyecto de inversión "Sistema Integrado de Transporte para el Gran Concepción (BIOVIAS), cuyo objetivo es favorecer el transporte de las personas que habitan nueve comunas del gran Concepción. Durante 2004 se traspasaron M\$ 2.590.000 para dicho objetivo.

En materia de Infraestructura ferroviaria para el transporte de carga, en agosto de 2004 se adjudicó al Grupo COMSA la primera concesión ferroviaria proyectada en el Plan Tienal, a través de la cual se busca rehabilitar y mantener los trayectos Santiago – San Antonio y Santiago – Valparaíso con un total de 376,1 kilómetros de vía férrea, lo que dará continuidad y fomentará el transporte por 16 años. Este proyecto beneficia directamente al transporte de ácido sulfúrico y cobre fino de Codelco, el concentrado de cobre de la Minera Andina, el transporte de Basura de KDM – Urbaser, los servicios de trenes de Merval y la conexión ferroviaria de los puertos de San Antonio, Valparaíso y Ventana.

Producto Estratégico 8

Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas:

Se continúa trabajando en apoyar el establecimiento y permanencia de servicios regulares de transporte en zonas aisladas del país, dando continuidad a servicios de transporte existentes e implementando nuevos servicios, de acuerdo a los cambios en las condiciones existentes y a la disponibilidad presupuestaria, que fue menor al año 2004 respecto del año anterior.

En el año 2004, hubo un menor número de servicios subsidiados que el 2003, debido a que en algunas zonas se han establecido servicios de transporte regular, y en otros se han optimizado las condiciones de operación de los propios servicios subsidiados. Es importante indicar, que algunos

de los servicios, realizan más de un recorrido durante su operación, lo que significa que los tramos efectivamente servidos por los 98 servicios de transporte subsidiados suman 108.

Productos/ (Bienes o Servicios)	2003		2004	
	Unidad de Medida	Monto / Cantidad	Unidad de Medida	Monto / Cantidad
Traspaso de fondos para programas de subsidios al transporte regional	Miles de \$	1.655.588	Miles \$	1.540.087
Servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas.	Unidades	105	Unidades	98

● **Cumplimiento de Compromisos Institucionales**

- **Informe de Programación Gubernamental**

Los objetivos más relevantes desarrollados por la Subsecretaría durante 2004 son:

1. Proyecto de duplicación de la actual red de metro.

Este objetivo, asociado al producto estratégico "Supervisión de políticas y proyectos en transporte ferroviario, marítimo portuario y de carga", permitió cumplir actividades relacionadas con el Plan de Transporte Urbano de Santiago, Transantiago, a través del desarrollo de los siguientes subproyectos:

- Extensión línea 5 al poniente: 1,9 kilómetros y dos estaciones, Cummings y Quinta Normal, cuya puesta en operación fue el 31 de marzo de 2004.
- Extensión línea 2 al norte: 1,6 kilómetros y dos estaciones, Patronato y Cerro Blanco. Se inició la explotación con pasajeros a partir del mes septiembre de 2004.
- Extensión línea 2 al sur: 2,3 kilómetros y dos estaciones, El Parrón y La Cisterna. Se encuentra en operación desde el mes de diciembre de 2004.
- Línea 4: construcción de la rama principal entre la estación Tobalaba y Puente Alto, más rama secundaria Gran Avenida-Vicuña Mackenna. Su ejecución se encuentra en pleno desarrollo.

2. Licitación de plantas de revisión técnica

Este objetivo, asociado al producto estratégico " Normas que rigen el transporte", permitió la adjudicación de las concesiones de plantas de revisión técnica, en diez regiones del país, incluida la Región Metropolitana.

3. Modificar normas de emisión a nivel nacional

Este objetivo, asociado al producto estratégico "Certificación y homologación vehicular" se cumplió con la revisión de las normas de emisión a nivel nacional y la presentación ante el comité consultivo de CONAMA de un proyecto de modificación de las mismas.

4. Homologación de buses de locomoción colectiva urbana.

Este objetivo, asociado al producto estratégico "Certificación y homologación vehicular", se cumplió a partir del 7 de mayo de 2004, dando inicio a la homologación de buses de locomoción colectiva urbana.

-
5. Certificar los sistemas de post tratamiento de emisiones de escape para buses de locomoción colectiva urbana.

Este objetivo, asociado al producto "Certificación y homologación vehicular" contribuyó a iniciar el proceso de certificación de los sistemas de post tratamiento de emisiones de escape para buses de locomoción colectiva urbana.

6. Mejorar la gestión de tránsito en la red vial de Santiago y los sistemas de información a usuarios.

Este objetivo asociado al producto "Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito", ha permitido disminuir la congestión y los tiempos de viaje, a través de la incorporación de tres nuevas cámaras de televisión al sistema de control, nuevas estaciones de conteo de tráfico, el mejoramiento de los sistemas de información a usuarios con la instalación de un nuevo letrero de mensaje variable, el mejoramiento del sitio web de la UOCT, la definición de red de información de usuarios y el apoyo en terreno por parte de personal de la UOCT.

El detalle del conjunto de los compromisos y resultados alcanzados en la Programación Gubernamental, se encuentra en el Anexo 3 de este informe.

- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones⁶⁰ Evaluadas⁶¹

PROGRAMA EVALUADO: Programa Subsidio al Transporte Regional

Este programa se asocia al producto estratégico "Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas".

Los compromisos más relevantes corresponden a la definición de una nueva metodología de evaluación de subsidios en zonas aisladas y la definición de bases tipo para la licitación de servicios subsidiados en dichas zonas. En cumplimiento a lo anterior, se definió la nueva metodología a través de un estudio contratado al efecto, la que se comenzó a aplicar, como inicio de la puesta en marcha, el segundo semestre de 2004 en nivel central, para ser implementada posteriormente a nivel regional.

Adicionalmente, se está trabajando coordinadamente con la Dirección de Planeamiento del MOP (DIRPLAN) para la obtención de datos relacionados con el "grado de aislamiento" de las localidades involucradas, sobre un Sistema de Información Geográfico, que permite entre otros fines identificar centros poblados, hacer modelaciones además de consultas gráficas y alfanuméricas respecto de éstos, obtener datos relacionados con la población, distancia, entre otros.

No obstante lo anterior, para contar con datos más precisos respecto al grado de aislamiento del punto de vista del "transporte", es que actualmente se está desarrollando un estudio complementario al de DIRPLAN que considere la existencia o no de medios de transporte. Esta herramienta constituye un valioso insumo que permitirá la identificación, categorización, caracterización y priorización de centros poblados de forma sistemática a lo largo del país desde la perspectiva de la operación de servicios de transporte, en cualquiera de sus modalidades, para su posterior evaluación económica y social.

En el Anexo 4 se encuentra un detalle de los compromisos adquiridos en virtud de esta evaluación y de los avances logrados en su cumplimiento.

PROGRAMA EVALUADO: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

Este programa se asocia al producto estratégico "Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito".

Entre los compromisos más relevantes se encuentra la elaboración de criterios de focalización a ser aplicados para la selección de comunas de la Región Metropolitana, a las cuales se ofrecerá asesoría técnica en materia de seguridad de tránsito; además, se ha comprometido efectuar la selección de las comunas de acuerdo a dichos criterios de focalización. En cumplimiento de estos compromisos, se desarrolló un estudio que

60 Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

61 Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco de la Evaluación de Programas que dirige la Dirección de Presupuestos.

entregó una metodología para seleccionar las comunas, eligiéndose 20 de ellas para apoyarlas en materia de seguridad de tránsito.

Otros compromisos relevantes corresponden a: la definición de un índice de seguridad de tránsito (INSETRA), el que se está analizando en conjunto con la CEPAL , y la presentación al Comité de Ministros de una propuesta redefiniendo las metas y responsabilidades para las instituciones integrantes del Comité Interministerial, la que se encuentra elaborada.

En el Anexo 4 se encuentra un detalle de los compromisos adquiridos en virtud de esta evaluación y de los avances logrados en su cumplimiento.

- **Avances en Materias de Gestión**

- **Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión**

La Subsecretaría de Transportes alcanzó un grado de cumplimiento del 88% en los compromisos del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) del año 2004. Esto significa que se alcanzaron 10 de los objetivos de gestión asociados a las etapas comprometidas en cada una de las áreas y sistemas que comprende el PMG, no validando el sistema de Administración Financiera Contable, que tenía una ponderación de 12% . Con ello, se obtuvo el 2,5% de incremento institucional para los funcionarios de la Subsecretaría. Se presenta a continuación una síntesis de los logros alcanzados en cada Área y Sistema:

1.- Recursos Humanos (Capacitación, Higiene y Seguridad y Evaluación del Desempeño)

En el área de recursos humanos, los tres sistemas asociados alcanzaron el cumplimiento de sus objetivos fijados en la etapa IV, contribuyendo significativamente al logro de los compromisos del PMG 2004.

2.- Calidad de Atención a Usuarios

Oficina de Información Reclamos y Sugerencias (OIRS):

Durante el año 2004 la OIRS desarrolló Un Plan de Difusión del Modelo Integral de Atención de Usuarios para la Subsecretaría de Transportes. El Modelo Integral de Atención de Usuarios, MIAU nace como una necesidad de dar un carácter uniforme y coherente a las acciones desarrolladas por la institución en el ámbito de Atención de Usuarios a través de los 20 dispositivos reconocidos y comprometidos en esta tarea.

Algunos de los elementos contenidos en dicho plan se refiere a las metas y compromisos establecidos por todos estos organismos durante el período 2004 y 2005, que corresponden a la Etapa V y VI de implementación del Programa de Mejoramiento de Gestión relacionado a la Atención de Usuarios. Dentro los que se encuentran los de: i) validar a los organismos integrantes del Modelo Integral de Atención de Usuarios como la ventanilla adecuada para la recepción de consultas, reclamos, denuncias y sugerencias formuladas por usuarios a la Subsecretaría de Transportes; ii) establecer nexos de comunicación con otras instancias de la Subsecretaría de Transportes que no atienden público, pero de cuyo apoyo pueda requerir el Modelo Integral de Atención de Usuarios para la solución de solicitudes ciudadanas; iii) Desplegar la instancia de Atención de Usuarios a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes; iv) Ampliación del Modelo Integral de Atención a Usuarios a las 12 Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes. Con esta acción – contemplada dentro de los compromisos del MIAU para el año 2004 – se consolidó un Sistema de Atención de Usuarios a lo largo de todo el país, y la Creación del Manual de Atención de Usuarios. Los organismos con asiento en el nivel central y que ya formaron parte de la V Etapa de desarrollo del MIAU, discutieron y aprobaron un Manual de Atención de Usuarios que uniforma los procedimientos para la recepción, tratamiento y respuesta de las solicitudes ciudadanas.

Gobierno Electrónico:

En el transcurso del año 2004 el sistema de Gobierno Electrónico desarrollo la Etapa I de diagnóstico, resolviendo todas las complejidades de los procesos definidos y orientándolos a la aplicación de tecnología con software más amigables, de manera de optimizar al máximo lo ya existente. En el año 2005 se espera la ejecución del Plan y programa de trabajo presentados al organismo validador del cumplimiento de la Etapa I.

3.- Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada

Planificación / Control de Gestión

Un aspecto relevante del año 2004 en cuanto a los ajustes del Sistema de Planificación, Control de Gestión, ha sido la revisión de las definiciones estratégicas de la institución, siguiendo una indicación precisa de DIPRES a este respecto. Como resultado de este análisis se hizo el reconocimiento formal de un nuevo objetivo estratégico de la Subsecretaría, "Convenir bilateral o multilateralmente el establecimiento de normas internacionales que regulen la prestación del servicio de transporte en condiciones tales de facilitar el comercio". Este objetivo se relaciona con dos de los productos estratégicos de la Subsecretaría: el N° 1, "Normas que rigen el sector transporte", reconociéndose que los acuerdos internacionales también son normas para la actividad, y el N° 7, "Supervisión de políticas...", que fue precisamente reformulado incorporándole en este caso el seguimiento de la aplicación de los acuerdos internacionales mencionados así como de las operaciones de transporte terrestre internacional amparadas por esos acuerdos, las que se traducen principalmente en permisos y autorizaciones para las empresas operadoras del sector. A este nuevo objetivo se le asignó en definitiva el N° 5, en razón de haberse además eliminado el anterior objetivo que tenía ese número; dicha eliminación obedeció a que se generó la convicción que más que un objetivo correspondía al enunciado de funciones, algunas de las cuales incluso habían dejado de tener la relevancia anterior.

En cuanto a indicadores, cabe hacer notar que la creación de indicadores de gestión por equipos de trabajo al interior del servicio, para efecto del incremento por desempeño colectivo que dispuso la ley "del nuevo trato", tuvo un doble efecto sobre el SIG: por una parte, dio al sistema la posibilidad de prestar un nuevo uso, al servir de base para la determinación de los equipos de trabajo y sus indicadores de gestión, y, por otra parte, significó una oportunidad para potenciar el SIG. El total de indicadores del SIG medidos en el año 2004 alcanzó a 134.

Otro aspecto relevante fue la incorporación de nuevos indicadores en el formulario H de la presentación presupuestaria del próximo año, con lo que dichos indicadores cubren ahora el total de los productos estratégicos de la Subsecretaría. Este sistema efectuó y validó la Etapa V en el año 2004.

Auditoría Interna

En el año 2004, la Unidad de Auditoría Interna cumplió y validó los compromisos contemplados para la Etapa IV del Sistema de Auditoría Interna del PMG 2004. Esta unidad tuvo a su cargo verificar el cumplimiento de las metas de los centros de responsabilidad, fijadas en el convenio de desempeño suscrito por la Subsecretaría con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en el contexto

del incremento por desempeño colectivo. También correspondió a la Unidad de Auditoría Interna, evaluar los resultados y validar las fuentes de información utilizadas para medir los grado de avance de los objetivos de gestión correspondientes al Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) 2004 de la Subsecretaría en su conjunto. Asimismo identificó las áreas críticas de riesgo diseñando un programa de trabajo para su control y supervisión.

4. Administración Financiera (Sistema de Compras y Administración Financiero - Contable)

Sistema Compras

En materia de compras y contrataciones públicas, se dio cumplimiento a lo comprometido en las etapas I a VI, elaborándose el informe de gestión del Plan de incorporación a la Plataforma de Compras del Estado y demás instrumentos de gestión en esta área; dado lo anterior, se obtuvo la validación del Sistema.

Administración Financiero - Contable:

Este Sistema no fue validado por la red de expertos; no obstante, el Servicio alcanzó la mayor parte de las tareas y requisitos contemplados en las etapas comprometidas, incluidos avances en la implantación del SIGFE y el envío oportuno y sin errores, de la información de ejecución presupuestaria.

La red de expertos no validó este Sistema debido a las siguientes razones: El servicio no respondió a la solicitud de corrección del informe trimestral de dotación del primer trimestre; en el segundo trimestre respondió fuera de plazo a la solicitud de corrección de ese mismo informe; el informe de justificación de las desviaciones del gasto se envió el 17 de enero de 2005 en lugar del 8 de enero de 2005; los informes cualitativos de la ejecución físico financiera de los estudios y proyectos de inversión, se enviaron los días 25 en lugar de los días 15 de cada mes.

5. Enfoque de Género

Sistema validado por el organismo correspondiente de la red de expertos sin observaciones. Ejecutó la Etapa III en 2004.

El detalle de las etapas comprometidas, ponderaciones y resultados del Programa de Mejoramiento de la Gestión se puede apreciar en el Anexo 5.

- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Mediante la Resolución Exenta N° 1446, de 29 de diciembre de 2003, se aprobó el convenio de desempeño suscrito por la Subsecretaría de Transportes y el Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, donde se establecieron, para el año 2004, los indicadores y metas de gestión a ser cumplidas por los equipos de trabajo, denominados centros de responsabilidad, que allí también se determinaron.

En el convenio de desempeño antes referido, se asignaron metas a un total de 20 centros de responsabilidad, de los cuales 14 corresponden a centros vinculados a productos estratégicos de la Subsecretaría, incluyendo entre ellos a las 13 Seremitt, y 6 a centros de gestión interna. Los indicadores comprometidos por todos estos centros fueron un total de 120, de los cuales 119 se evaluaron.

La evaluación de los resultados alcanzados durante el año 2004, se efectuó en conformidad con las disposiciones del Párrafo 5° del reglamento que rige esta materia (DS 983/03 de Hacienda) y particularmente con lo señalado en el artículo 23 del mismo cuerpo reglamentario.

Una apreciación global de los resultados logrados en el período puede obtenerse asociando el N° de indicadores y el N° de centros de responsabilidad con los tres rangos porcentuales de resultados relevantes, que se utilizan para la determinación del incentivo que correspondería recibir a cada equipo de trabajo. De acuerdo a lo anterior, se puede indicar que el 99% de los indicadores (118 de 119) y el 100% de los centros, alcanzaron en el año 2004 entre el 90% y el 100% de cumplimiento de sus metas; a su vez, sólo 1 indicador (1%) se ubica en un rango de cumplimiento entre el 75% y el 90%; y, finalmente, no hay indicadores en el tramo 3 y ningún centro tiene un cumplimiento inferior al 90%. De hecho, el menor nivel de cumplimiento de un equipo de trabajo, fue de 97% y el promedio global de cumplimiento alcanzó a 99,5%. Esto último implica que todos los centros están en nivel de cumplimiento equivalente al nivel más alto de incremento por desempeño colectivo, que corresponde a 4%.

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 9 Cumplimiento Convenio Colectivo año 2004			
Equipos de Trabajo	Dotación Efectiva del Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
• Normas y Estudios	19	100%	4%
Seremi RM	23	98%	4%
Seremi I R	6	100%	4%
Seremi II R	6	100%	4%
Seremi III R	8	100%	4%
Seremi IV R	6	100%	4%
Seremi V R	8	98%	4%
Seremi VI R	7	100%	4%
Seremi VII R	6	100%	4%
Seremi VIII R	9	100%	4%
Seremi IX R	5	100%	4%
I Seremi X R	12	97%	4%
Seremi XI R	6	100%	4%
Seremi XII R	7	100%	4%
División Legal	11	99%	4%

Unidad Prensa y Comunicaciones	11	100%	4%
Departamento Administrativo	36	100%	4%
Departamento de Contabilidad y F	16	97%	4%
RR. Humanos	19	100%	4%
Gestión, Auditoría e Informática	26	100%	4%
	Porcentaje de Cumplimiento Global Convenio Colectivo	99,5%	4 %

- **Proyectos de Ley**

Se indican a continuación los principales proyectos de ley del área de Transporte, actualmente en trámite en el Congreso Nacional:

BOLETÍN: 999-15

Descripción: Modificaciones a la ley de Tránsito

Fecha de ingreso: Año 1993

Estado de tramitación: En segundo trámite constitucional ante la Comisión de Transportes del Senado, aprobado en general y particular.

Beneficiarios directos: Conductores de vehículos motorizados.

Boletín 3.697-15

Descripción: Crea un Registro Nacional de Servicios de Transporte Privado Remunerado de Pasajeros.

Fecha de ingreso: 1° de octubre de 2004.

Estado de tramitación: En primer trámite constitucional ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.

Beneficiarios directos: Todos los transportistas privados remunerados de pasajeros, formales.

Boletín 3.376-15

Descripción: Crea el sistema de licencias de conducir con puntajes.

Fecha de ingreso: 2 de noviembre de 2004.

Estado de tramitación: En segundo trámite constitucional ante la Comisión de Transportes del Senado.

Beneficiarios directos: Todos los conductores de vehículos motorizados.

Boletín 3.104-15

Descripción: Modifica la ley de tránsito, con el objeto de regular la obligación de informar al Registro de Vehículos Motorizados las alteraciones o destrucciones parcial o total de los vehículos.

Fecha de ingreso: 4 de noviembre de 2003.

Estado de tramitación: En segundo trámite constitucional ante la Comisión de Transportes del Senado. No se ha puesto en Tabla.

Beneficiarios directos: Las personas que eventualmente pueden ser defraudadas al no tener conocimiento de los hechos materia de la moción parlamentaria.

4. Desafíos 2005

En el marco del nuevo cronograma establecido para el Plan de Transporte Urbano de Santiago, Transantiago, está programado para agosto de 2005 el inicio de la primera fase de la operación de servicios licitados de transporte público. Previamente, se completarán los procesos de licitación y se contratarán los servicios de apoyo a la operación de buses licitados, que son el Administrador Financiero (AFT) y el Centro de Información y Gestión (CIG).

En esta misma materia de licitación de servicios, se espera realizar procesos de licitación de vías en las ciudades de Iquique, Antofagasta, Valparaíso y Concepción. Asimismo, se tiene programada la licitación de servicios rurales de transporte público efectuado con buses y de servicios de taxis colectivos rurales, de la Región Metropolitana.

En materia ambiental, se ha programado para el próximo año, el inicio de la operación de las nuevas concesiones de Plantas de Revisión Técnica en 10 Regiones del país, incluida la Región Metropolitana. Además, se espera obtener la acreditación del 3CV como laboratorio de ensayo para normas de emisiones 70/220/CE (norma europea de emisiones para vehículos) y 97/24/CE (norma europea de emisiones para motocicletas). También se iniciará la certificación de emisiones de camiones y tractocamiones, conforme el D.S. 55/94 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones modificado por D.S. 75/2004 del mismo Ministerio. Asimismo, se espera dar inicio el 2005 al proceso de certificación de tecnologías de post tratamiento de emisiones en camiones urbanos de la Región Metropolitana.

En materia de gestión de tránsito, se realizará la recalibración de redes Scoot en la red vial básica de Santiago., la interconexión del centro de control de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) con los centros de control de las concesiones Costanera Norte y Vespucio Norte. Asimismo, se desarrollará la III etapa de semaforización de la comuna de Valparaíso, inserto en el Plan de Transporte Metropolitano del Gran Valparaíso, PTMV.

En materia de seguridad de Tránsito se publicará el Libro: "Hacia vías urbanas más seguras: Medidas correctivas de bajo costo aplicadas en ciudades chilenas" (1.200 ejemplares) y el Capítulo 7 "Elementos de Apoyo Permanente" del Manual de Señalización de Tránsito (3.000 ejemplares).

En el ámbito del transporte internacional, se desarrollará un estudio cuyo objetivo es hacer un diagnóstico de la operación del transporte internacional y las falencias en los procedimientos de fiscalización, que sirvan de base para diseñar nuevos instrumentos de gestión es esta área.

5. Anexos

- Anexo 1: Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2004
- Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño
- Anexo 3: Programación Gubernamental
- Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2004
- Anexo 6: Transferencias Corrientes
- Anexo 7: Iniciativas de Inversión
- Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

- **Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2004**

Cuadro 10 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2004										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2004	Cumple SI/NO ⁶²	% Cumplimiento ⁶³	Notas
				2002	2003	2004				
Fiscalización a los sistemas de transporte.	Tasa de variación de controles en la vía pública	$((\text{Total de controles a vehículos año } t / \text{Total de controles a vehículos año } t-1) - 1) * 100$	%	66 2438 00	-29 1735 25	4 1799 17	56 2500 00	No	72.00	1
Fiscalización a los sistemas de transporte.	Enfoque de Género: No Promedio de controles a vehículos por fiscalizador	N° total de controles a vehículos/Total de fiscalizadores		2566	2197	2337	2941	No	79.00	2
Fiscalización a los sistemas de transporte.	Enfoque de Género: No Porcentaje de citaciones a juzgados de policía local anulados por procedimiento indebido	N° de citaciones nulas por procedimiento indebido/Total de citaciones	%	0.03	2.83	0.01	0.03	Si	300.00	3
Certificación y homologación vehicular.	Enfoque de Género: No Promedio mensual de visitas inspectivas por fiscalizador	N° total de visitas inspectivas mensuales/N° total de fiscalizadores		14	16	16	16	Si	100.00	
Certificación y homologación vehicular.	Enfoque de Género: No Tiempo promedio de ejecución de ensayos de homologación de vehículos	(Sumatoria N° de días de duración de ensayos de homologación a un vehículo/Total de vehículos sometidos a homologación)	días	7	7	7	7	Si	100.00	
Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito.	Enfoque de Género: No Muertes por cada 10.000 vehículos	$(\text{N° de muertos/parque vehicular}) * 10.000$		7.1	7.6	7.6	6.8	No	89.00	4

62 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2004 es igual o superior a un 95% de la meta.

63 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2004 en relación a la meta 2004.

Cuadro 10
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2004

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2004	Cumple SI/NO ⁶²	% Cumplimiento ⁶³	Notas
				2002	2003	2004				
Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito.	Tiempo promedio de respuesta a consultas formuladas vía e-mail	(Sumatoria de N° de días de demora en respuesta/Total de consultas recibidas)	días	6	2	5	4	No	80.00	5
	Enfoque de Género: No									
Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito.	Cantidad de Accidentes Investigados	N° de accidentes investigados por año		43	52	NM	70	No	0	6
	Enfoque de Género: No									
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito.	Tasa de variación del tiempo de viajes	Tasa de variación del tiempo de viaje	%	98	105	94	105	Si	112.00	
	Enfoque de Género: No									
Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte.	Promedio de días de demora en la verificación de denuncias	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	días	12	37	15	10	No	67.00	7
	Enfoque de Género: No									
Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte.	Promedio de días de demora en la verificación de denuncias por humos	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	días	20	13	15	12	No	80.00	8
	Enfoque de Género: No									
Institucional	Porcentaje del gasto de operación sobre el gasto total	(Total gasto de operación año t/Gasto total año t)*100	%	20	0	36	34	No	94.00	9
	Enfoque de Género: No									

Porcentaje global de cumplimiento:31

Notas:

- 1.- El resultado se explica por cambios en los procedimientos de fiscalización. Además, parte importante de los recursos disponibles se redestinaron a tareas de alta importancia como el control al transporte escolar, buses interurbanos y transporte informal de pasajeros, comúnmente denominado "transporte pirata". Todos ellos tipos de control que, por sus características operativas, hacen disminuir el número global de controles. Adicionalmente, hubo menos controles de emisiones el primer semestre del año, porque se dispuso de una menor cantidad de recursos, en personal y equipos de mediciones, respecto a lo programado, por retraso en la puesta en marcha del servicio de apoyo licitado, debido a factores externos.
- 2.- El resultado se explica por cambios en los procedimientos de fiscalización. Además, parte importante de los recursos disponibles se redestinaron a tareas de alta importancia como el control al transporte escolar, a buses interurbanos y al transporte informal de pasajeros, comúnmente denominado "transporte pirata", tipos de control que, por sus características operativas, hacen disminuir fuertemente el número global de controles y, por ende, la productividad de los fiscalizadores, que se mide a través de este indicador.
- 3.- La mejoría alcanzada en los procesos de toma de datos en los controles y en la gestión de confección de las partes, permitió cumplir con este indicador muy por sobre la meta proyectada.

-
- 4.- Debido a que la base de datos de Carabineros de Chile aún no está disponible, no se puede determinar si la desviación con respecto a la meta está asociada a factores humanos, problemas en las vías o fallas mecánicas, que corresponden a las principales causas de ocurrencia de accidentes de tránsito. Se han adoptado medidas para tener acceso más rápido a estos datos en el futuro, de manera de definir oportunamente las medidas que correspondería tomar. Dado el reducido nivel de control del programa CONASET sobre algunos de estas variables incidentes, en el contexto de la evaluación efectuada por DIPRES a este Programa, se ha redefinido la matriz de marco lógico, lo que permitirá replantear sus funciones y por lo tanto sus indicadores de desempeño.
- 5.- Las razones para el incumplimiento de esta meta obedece a una falla ocurrida en el software que administra el programa, ocasionando que una gran cantidad de correos electrónicos no se detectaran de inmediato y por lo tanto no se dio respuesta hasta que el problema técnico fue superado, y al cambio del funcionario a cargo del sistema, cuyo tiempo de aprendizaje influyó en un mayor tiempo de tramitación de dichas denuncias.
- 6.- Este indicador no presenta medición, debido a que la actividad dejó de realizarse, con motivo de un cambio en las prioridades y orientación del trabajo del programa CONASET. Por esta razón se solicitó la eliminación de este indicador en el curso del año 2004, lo que fue aceptado por Dipres.
- 7.- Al disponerse de menos recursos que los contemplados inicialmente y haberlos tenido que redestinar a otras prioridades, la meta se logró sólo parcialmente. Cabe explicar que la verificación de denuncias requiere de un alto número de recursos materiales y de tiempo, por lo que, el no disponerse de ellos afecta fuertemente los tiempos de demora en el proceso de respuesta. Con todo, se entregó respuesta efectiva a un alto porcentaje de las denuncias recibidas.
- 8.- Al disponerse de menos recursos que los contemplados inicialmente y haberlos tenido que redestinar a otras prioridades, la meta se logró sólo parcialmente. Cabe explicar que la verificación de denuncias requiere de un alto número de recursos materiales y de tiempo, por lo que, el no disponerse de ellos afecta fuertemente los tiempos de demora en el proceso de respuesta. Con todo, se entregó respuesta efectiva a la totalidad de las denuncias recibidas por esta materia.
- 9.- La meta de este indicador alcanzó un 94% de cumplimiento, explicándose la diferencia por los cambios que introdujo la Ley de Presupuesto del año 2004 al crearse un nuevo programa presupuestario en la Subsecretaría, que absorbió algunos rubros de inversiones del programa de origen. En todo caso, por estas mismas razones, se solicitó la eliminación de este indicador en el curso del año 2004, lo que fue aceptado por DIPRES.

Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño

Cuadro 11 Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2004								
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ⁶⁴ 2004/ 2003	Notas
				2002	2003	2004		
Normas que rigen el transporte	Eficacia/Proceso Porcentaje de avance de estudios de inversión a cargo de la DED	[Número de informes aprobados en estudios de inversión a cargo de la DED en período t/Número total de informes comprometidos en estudios a cargo de la DED en el período t] * 100	%	79%	92%	95%	103	
Normas que rigen el transporte	Eficacia/Proceso Porcentaje de respuestas emitidas por la División de Normas (DN) dentro del plazo de 15 días hábiles, referente a la factibilidad de iniciar el proceso de elaboración de normas, contado a partir de la fecha de recepción de la solicitud proveniente de unidades internas de la Subsecretaría.	[Número de respuestas emitidas por la DN dentro de los 15 días hábiles de recibidas en período t/Número total de solicitudes recibidas en la DN provenientes de unidades internas de la Subsecretaría en período t] * 100	%	100%	100%	100%	100	
Normas que rigen el transporte	Eficacia/Proceso Porcentaje de normas incorporadas al Registro respecto a las normas publicadas en el Diario Oficial.	[Nº de normas generales incorporadas al Registro en período t / Nº de normas publicadas en el D.O. por el nivel central de la Subsecretaría en período t] * 100	%	100%	100%	100%	100	
Fiscalización a los sistemas de transporte	Eficacia/Producto Porcentaje de procesos sancionatorios iniciados a plantas de revisión técnica en el período t, respecto del total de actas de fiscalización con observaciones que ameritan el inicio de procesos sancionatorios, en el período t.	[Nº de procesos sancionatorios iniciados en período t / Nº de actas de fiscalización con observaciones que ameritan el inicio de procesos sancionatorios, en período t]*100	%	-	92%	100%	109	(1)

64 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

Cuadro 11
Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2004

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ⁶⁵ 2004/ 2003	Notas
				2002	2003	2004		
Fiscalización a los sistemas de transporte	Eficacia/Producto Porcentaje de plantas de revisión técnica inspeccionadas en el período t, respecto al N° de inspecciones proyectadas para cumplir con lo señalado en el documento Indicadores de Gestión 2004 (Programa Fiscalización).	[N° de inspecciones en período t / N° de inspecciones proyectadas para cumplir con lo señalado en el documento Indicadores de Gestión 2004 (Programa Fiscalización)]*100	%	-	100%	115%	115	(2)
Normas que rigen el transporte	Eficacia/Producto Porcentaje de Escuelas de Conductores Profesionales inspeccionadas en el período t, respecto al N° de inspecciones proyectadas para cumplir con lo señalado en el documento Indicadores de Gestión 2004(Programa Fiscalización).	[N° de inspecciones a Escuelas de Conductores Profesionales en período t / N° de inspecciones proyectadas para cumplir con lo señalado en el documento Indicadores de Gestión 2004 (Programa Fiscalización)]*100	%	-	100%	92%	92	(3)
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Eficacia/Producto Número de modificaciones a las programaciones de los semáforos desde el sistema de control.	Número de modificaciones realizadas desde el sistema de control a las programaciones de semáforos pre-definidas		-	1 Sem. 14.704	1 Sem. 16.853	115	
					2 Sem. 16.131	2 Sem. 16.927	105	
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Eficacia/Producto Número de visitas al sitio web de la UOCT (WWW.UOCT.CL)	Número de visitas semestrales al sitio www.uoct.cl	Unidad	1 Sem. 309.413	1 Sem. 490481	1 Sem. 624.000	127	(4)
				2 Sem. 313.870	2 Sem. 607.697	2 Sem. 751.270	124	
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Calidad/Producto Promedio de días de demora en la respuesta de denuncias y consultas en el sistema Fono-Tráfico.	[Sumatoria de días de demora en responder/Sumatoria de denuncias o consultas res-pondidas por el sistema Fonotráfico.	días	2.0	1.18	1.23	96	

65 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

Cuadro 11
Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2004









Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ⁶⁶ 2004/ 2003	Notas
				2002	2003	2004		
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Eficacia/Producto Porcentaje de denuncias o consultas resueltas con respecto al total recibido en el sistema Fono-Tráfico.	[Sumatoria de denuncias o consultas respondidas/ Sumatoria denuncias o consultas recibidas en sistema Fonotráfico] * 100	%	99%	98.6%	97.6%	99	













Notas:










- (1) Este mismo indicador se mide en las 13 Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (Seremitt). La información que se presenta corresponde a la Seremitt de la Región Metropolitana.
- (2) Este mismo indicador se mide en 12 Seremitt (Regiones I a XII). La información que se presenta corresponde a la Seremitt de la I Región.
- (3) Este mismo indicador se mide en 12 Seremitt (Regiones I a XII). La información que se presenta corresponde a la Seremitt de la X Región.
- (4) La relevancia y utilidad para los usuarios que representa la información de la página web de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), implicó un significativo y sostenido aumento de las visitas a esa página web.









⁶⁶ El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

- **Anexo 3: Programación Gubernamental**

Cuadro 12 Cumplimiento Programación Gubernamental			
Objetivo	Producto	Producto Estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación
Mejorar la calidad de los servicios de transporte público, reduciendo los tiempos de viaje e incrementando la comodidad, seguridad y accesibilidad para los usuarios	Línea 4 (VPA): Rama principal entre la estación Tobalaba y Puente Alto más Rama secundaria desde Gran Avenida hasta Vicuña Mackenna.	Supervisión de políticas y proyectos de transporte ferroviario, marítimo portuario y de carga	1° Trimestre: MEDIO  2° Trimestre: ALTO  3° Trimestre: ALTO  4° Trimestre: ALTO 
	Extensión L5 al Poniente: 1,9 Km y 2 estaciones.	Supervisión de políticas y proyectos de transporte ferroviario, marítimo portuario y de carga.	1° Trimestre: MEDIO  2° Trimestre: MEDIO  3° Trimestre: ALTO  4° Trimestre: CUMPLIDO 

	Extensión L2 al Norte: 1,6 Km y 2 estaciones.	Supervisión de políticas y proyectos en transporte ferroviario, marítimo portuario y de carga.	<p>1° Trimestre: ALTO </p> <p>2° Trimestre: ALTO </p> <p>3° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4° Trimestre: CUMPLIDO </p>
	Extensión L2 al Sur: 2,3 Km y 2 estaciones.	Supervisión de políticas y proyectos en transporte ferroviario, marítimo portuario y de carga.	<p>1° Trimestre: MEDIO </p> <p>2° Trimestre: MEDIO </p> <p>3° Trimestre: ALTO </p> <p>4° Trimestre: BAJO </p>
Controlar y fiscalizar la calidad de los servicios de transporte y las condiciones técnicas de los vehículos.	Adjudicar y Poner en Marcha Concesión de Plantas de Revisión Técnica en 10 Regiones	Normas que rigen el transporte	<p>1° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>2° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>3° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4° Trimestre: CUMPLIDO </p>

<p>Modificar Normas de Emisión a Nivel Nacional</p>	<p>Certificación homologación vehicular</p>	<p>y</p> <p>1° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>2° Trimestre: INCUMPLIDO </p> <p>3° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4° Trimestre: ALTO </p>
<p>Homologar buses de locomoción colectiva urbana</p>	<p>Certificación homologación vehicular</p>	<p>y</p> <p>1° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>2° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>3° Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4° Trimestre: NO REQUIERE EVALUACIÓN</p>
<p>Certificar los sistemas de pos tratamiento de emisiones de escape para buses de locomoción colectiva urbana</p>	<p>Certificación homologación vehicular</p>	<p>y</p> <p>1° Trimestre: ALTO </p> <p>2° Trimestre: MEDIO </p> <p>3° Trimestre: NO REQUIERE EVALUACIÓN</p> <p>4° Trimestre: NO REQUIERE EVALUACIÓN</p>

Mejorar las condiciones de seguridad de tránsito en el espacio vial utilizado tanto por peatones como por vehículos.	Mejorar la gestión de tránsito en la Red Vial Básica de Santiago: incorporar tres nuevas cámaras de televisión al sistema de control y definir y diseñar un sistema de coordinación entre el Centro de Control de la UOCT y los Centros de Control de las Concesiones Norte - Sur y Costanera Norte.	Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito.	<p>1º Trimestre: CUMPLID 0 </p> <p>2º Trimestre: CUMPLID  0</p> <p>3º Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4º Trimestre: CUMPLIDO </p>
	Mejorar los sistemas de información a usuarios y medios de comunicación: instalar un nuevo letrero de mensaje variable en algún punto estratégico de la ciudad, mejorar el sitio web de la UOCT, aumentar las estaciones de conteo de tráfico, red de información de usuarios, personal de terreno.	Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito.	<p>1º Trimestre: CUMPLID </p> <p>2º Trimestre: CUMPLID  0</p> <p>3º Trimestre: CUMPLIDO </p> <p>4º Trimestre: CUMPLIDO </p>

• Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas⁶⁷

Programa/Institución: Programa Subsidio al Transporte Regional
 Año Evaluación: 2002
 Fecha del Informe: Tuesday, March 15, 2005 12:20:12 PM

Compromiso	Cumplimiento
Presentación de la metodología de reevaluación e inicio de la aplicación.	<p>El estudio entregó una metodología actualizada para evaluación de subsidios. Se envió a las Secretarías Regionales Ministeriales (Seremitt) el Resumen Ejecutivo del Estudio.</p> <p>Se informó además de la solicitud efectuada al Depto. de Informática de la Sub. Transportes para la correspondiente instalación del Programa computacional junto a la distribución del manual de usuario.</p> <p>Entre los meses de Octubre y Noviembre del año 2004, se revisaron las respuestas del consultor a las observaciones efectuadas por la contraparte técnica del estudio, para validar el óptimo funcionamiento del sistema computacional y su posterior puesta en marcha. Además fue necesario solicitar algunas mejoras y modificar algunos de sus módulos.</p> <p>Luego, para dar la "marcha inicial" a la aplicación desde el nivel central, antes de ser implementado en regiones, se procedió a reevaluar 193 servicios (94 de arrastre y 99 nuevos) postulados hasta el mes de noviembre; sin embargo, se presentó una serie de desviaciones que actualmente son analizadas. (Montos muy por encima de aquellos adjudicados anteriormente; variaciones sustanciales en las tarifas, entre otras). La implementación en regiones que da pendiente hasta resolver lo anterior (validar datos, efectuar ajustes, etc).</p>
Aplicación de la metodología de reevaluación para los servicios en operación, al momento de presentar la solicitud de renovación de contrato.	Se reevaluó 94 servicios de transporte subsidiados en operación, sin embargo se presentaron una serie de desviaciones que actualmente son analizadas. (Montos muy por encima de aquellos adjudicados anteriormente; variaciones sustanciales en las tarifas, entre otras).
Sanción de la metodología de evaluación actualizada por parte de las autoridades y prueba práctica de su aplicación, por región, a los subsidios nuevos con presupuesto ya asignado.	Se encuentra pendiente su implementación por región.
Aplicación de la metodología actualizada a los nuevos servicios subsidiados.	Se evaluó 99 servicios nuevos postulados, sin embargo por las desviaciones presentadas en las evaluaciones de los servicios de arrastre, están siendo éstas analizadas y se están validando datos entregados en las postulaciones.

⁶⁷ Se refiere a programas/instituciones evaluadas en el marco del Sistema de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

<p>Entrega de estructura preliminar de bases tipo proporcionada por el estudio e identificación de parámetros únicos a incorporar en las bases de licitación tipo.</p>	<p>Se revisaron las Bases de Licitación del ANEXO N°8 del Informe Final Estudio "Actualización a la Metodología de Evaluación de Subsidios al Transporte Rural en Zonas Aisladas", y a partir de éstas, se están elaborando nuevas Bases de Licitación Tipo, por modo de transporte, que posteriormente serán enviadas al Departamento Legal para su validación y enviadas a regiones formalmente.</p>
<p>Envío de oficio a todas las Seremitt, adjuntando bases de licitación tipo, para servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas e inicio de aplicación a todos los servicios licitados, a partir del 1 de enero de 2004.</p>	<p>No se ha formalizado el envío de bases de licitación tipo a regiones. Sólo se ha informado a regiones que han comenzado con licitación de servicios, los aspectos a considerar, a través del envío por correo electrónico de la estructura preliminar de las bases de licitación. Esta tarea se relaciona además con el envío de la metodología completa e implementación del sistema computacional en regiones.</p>
<p>Envío de informe con los resultados preliminares de la aplicación de las bases tipo.</p>	<p>Esta actividad se encuentra pendiente de realizar. Se relaciona con cumplimiento compromiso anterior.</p>
<p>Revisión de Matriz de Marco Lógico e indicadores propuestos por panel evaluador y proposición de cambios.</p>	<p>Se encuentra en etapa de revisión y evaluación, pero aun no se cuenta con avances que permitan dar cuenta de la revisión de la matriz de marco lógico e indicadores.</p>
<p>Identificación de información requerida por cada modo de transporte. Validación de indicadores finales, incluyendo una definición de la periodicidad de medición de cada uno de ellos. Definición de formato para la solicitud de información, por cada modo de transporte</p>	<p>La periodicidad de los indicadores será definido una vez validada la Matriz de Marco Lógico.</p> <p>Por iniciativa e instrucciones Ministeriales, se está trabajando coordinadamente con la DIRPLAN MOP (Dirección de Planeamiento) para la obtención de datos relacionados con el "grado de aislamiento" de las localidades involucradas, sobre un Sistema de Información Geográfico, que permite entre otras cosas identificar centros poblados, hacer modelaciones además de consultas gráficas y alfanuméricas respecto de éstos, obtener datos relacionados con la población, distancia, entre otros.</p>
<p>Inclusión de formato y de requerimientos de información en bases de licitación tipo. Envío de formato e instrucciones a todas las Seremitt, para iniciar la aplicación.</p>	<p>No se ha formalizado el envío de bases de licitación tipo a regiones. Estas serán enviadas al Departamento Legal para su validación y posteriormente serán enviadas a regiones formalmente.</p> <p>Para dar cumplimiento y obtener la información necesaria para un eficiente control de los servicios subsidiados, se ha indicado a regiones que han comenzado con procesos, los aspectos a considerar, a través del envío por correo electrónico de la estructura preliminar de las bases de licitación.</p>
<p>Definición de un mecanismo de reclamo e implementación de estas exigencias en contratos. Remitir a las Seremitt un anexo para complementar las Bases de licitación con un nuevo punto referido a los mecanismos de reclamos.</p>	<p>Se ha incluido en bases de licitación tipo requerimientos de poner a disposición de los usuarios un mecanismo de reclamo, donde usuarios puedan establecer todo tipo de sugerencias, felicitaciones y reclamos respecto a la calidad y oportunidad del servicio recibido, para todos los servicios que se han licitado desde octubre de 2004 a la fecha.</p>
<p>Difusión a los Seremitt de compromisos del MTT con Hacienda y resultados de la evaluación. Conocimiento de la experiencia de Seremitt que ya cuentan con apoyo de Intendencias, generando un acta con propuestas e ideas de Seremitt, para involucrar a Intendentes en las tareas del Programa. (Ej. Fiscalización, llenado de planillas con</p>	<p>Mediante Ord. N°363 de fecha 11.02.2003, se informó a las Seremitt respecto de los compromisos contraídos con la Dipres, y que involucraban directamente su participación.</p> <p>No se considera necesaria la firma de convenios, debido a que las intendencias tienen el rol ejecutor definido en la ley</p>

<p>información, canalización de reclamos, difusión, etc). Envío de Oficio a las Intendencias para discutir la factibilidad de generar convenios para apoyar las labores administrativas del programa.</p>	<p>de presupuesto.</p> <p>Mediante Ord. N°323 de fecha 25.01.05, se envió Instructivo a Seremitt e Intendencias, con el objetivo de entregar lineamientos para la gestión de los servicios de transporte subsidiados 2005. Se solicitó de esta manera trabajar en forma coordinada, para una eficiente gestión y control de los servicios.</p> <p>El positivo resultado de la difusión del programa mediante oficios y otros, se refleja en la postulación de 206 servicios de transporte para el año 2005 (96 de arrastre y 110 nuevos).</p>
---	---

Programa/Institución: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito
 Año Evaluación: 2004
 Fecha del Informe: Tuesday, March 15, 2005 12:20:12 PM

Compromiso	Cumplimiento
Elaborar criterios de focalización a ser aplicados para la selección de comunas de la R.M. a las que se ofrecerá asesoría técnica.	Se elaboraron los criterios de focalización a través de una metodología específica. En ésta se incorporaron tanto aspectos de seguridad de tránsito, como a su vez indicadores de desarrollo humano. Lo anterior se hizo para tener una herramienta que incorporara más aspectos asociados a la situación comunal.
Seleccionar comunas de la R.M. aplicando el índice de focalización diseñado y comunicarles la disponibilidad de CONASET para apoyar al Municipio en temas de seguridad de tránsito.	De acuerdo a la metodología aplicada para seleccionar las comunas, se eligieron a las 20 comunas cuyos puntajes eran los más altos
Elaborar Índice de Seguridad de Tránsito (INSETRA) para el año 2005 que incorpore una definición operativa de la "incorporación del concepto de seguridad de tránsito". Este índice constituirá la línea base para el programa.	Se ha dado comienzo a la elaboración de un índice de Seguridad de Tránsito. Éste ha considerado 3 dimensiones. Respecto a su operacionalización, tanto los aspectos viales como vehiculares han estado desarrollados, y la parte asociada a los factores sociales o humanos, debido a que depende de la operacionalización final del estudio plurianual, está medianamente terminado. Por otra parte este trabajo está a su vez siendo apoyado por la CEPAL, y en conjunto se está revisando la propuesta para Chile y la propuesta correspondiente a la región de Latinoamérica y el Caribe
Elaborar Términos de Referencia para el desarrollo de un estudio actitudinal. Los TDR incorporarán 2 mediciones: el nivel de satisfacción respecto del sistema de seguridad de tránsito en Chile, y el nivel de satisfacción respecto del trabajo de la autoridad pública en esta materia.	Se ha elaborado los términos de referencia para desarrollar un estudio actitudinal. Dicho trabajo se está realizando en conjunto con el programa TRANSANTIAGO.
Elaborar estrategia de trabajo para fomentar aportes de instituciones privadas interesadas y/o relacionadas con el tema de seguridad de tránsito, para el año 2005.	Se ha elaborado estrategia de trabajo para fomentar aportes de instituciones privadas. La estrategia tiene dos componentes principales, una para actores nacionales y otra para actores internacionales. Específicamente se ha solicitado la participación de los actores de estos dos componentes. Hasta la fecha ha respondido la solicitud la Asociación Chilena de Seguridad, la Cámara Chilena de la Seguridad, y Task Force una organización internacional vinculada al Banco Interamericano del Desarrollo
Elaborar presentación al Comité de Ministros que contenga una revisión del rol y funciones de CONASET y una propuesta de redefinición de metas y responsabilidades para las instituciones integrantes del Comité Interministerial.	Se encuentra elaborada una presentación para Comité de Ministros.
Elaborar informe con estado de avance de la implementación del sistema de información para control interno de gestión de CONASET.	Se ha dado comienzo a la implementación del sistema de información para control interno de gestión de CONASET. En esta primera etapa se ha podido comprobar el cumplimiento efectivo de los distintos proyectos que se están desarrollando.
Revisar y concordar con DIPRES matriz de marco lógico e indicadores de desempeño que sirvan de base para evaluar	Se ha elaborado una propuesta de matriz de marco lógico, la que será enviada a la brevedad para su validación por parte

el desempeño del programa y realizar su posterior seguimiento.	de DIPRES.
Actualizar el sitio web de CONASET, en aspectos normativos y de entrega de información estadística.	Se ha actualizado el sitio tanto en sus aspectos normativos como de entrega de información. Se cambió el diseño del año 2005.

- **Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2004**

Cuadro 14 Cumplimiento PMG 2004										
Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión						Prioridad	Ponderador	Cumple
		Etapas de Desarrollo o Estados de Avance								
		I	II	III	IV	V	VI			
Recursos Humanos	Capacitación				○			ALTA	12%	✓
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				○			MEDIANA	7%	✓
	Evaluación de Desempeño				○			MENOR	5%	✓
Calidad de Atención a Usuarios	Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS						○	MEDIANA	8%	✓
	Gobierno Electrónico		○					MEDIANA	8%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión					○		ALTA	12%	✓
	Auditoría Interna				○			ALTA	12%	✓
	Gestión Territorial Integrada	○						MEDIANA	7%	✓
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público						○	ALTA	12%	✓
	Administración Financiero-Contable						○	ALTA	12%	✗
Enfoque de Género	Enfoque de Género			○				MENOR	5%	✓
									88%	

Cuadro 15 Cumplimiento PMG años 2001 - 2003			
	2001	2002	2003
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	100%	100%	90%

- Anexo 6: Transferencias Corrientes⁶⁸

Cuadro 16					
Transferencias Corrientes					
Descripción	<u>Presupuesto Inicial 2004</u> [1]	<u>Presupuesto Final 2004</u> [2]	<u>Gasto Devengado</u> [3]	<u>Diferencia</u> [4]	Notas
	(M\$)	(M\$)	(M\$)		
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal	20.588	23.000	22.112	888	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	0	0	
Inversión Real	1.826.756	1.540.081	1.540.088	-7	(1)
Otros	0	0	0	0	
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
	2.581.800	2.589.500	2.589.112	388	
Bienes y Servicios de Consumo					
	535.517	844.600	844.566	34	(2)
Inversión Real					
	71.176	65.602	65.221	381	
<u>Otros</u> [5]					

Nota:

- (1) Corresponde a un ajuste del gasto 2004 para Subsidios al Transporte producto del menor gasto asociado a una reasignación y optimización del uso de los recursos disponibles. Lo anterior como resultado del estudio "Actualización Metodología de Evaluación de Subsidios en Zonas Aisladas", y a la gestión realizada por el área responsable.
- (2) Esta asignación presenta un aumento presupuestario para el año 2004 de M\$ 321.870, suplementado por Dipres para los gastos adicionales que demandó el acondicionamiento del Edificio "Gloria", al cual se trasladaron el SEREMITT Metropolitano, El programa Fiscalización y Conaset.

⁶⁸ Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

- **Anexo 7: Iniciativas de Inversión**⁶⁹

1. Nombre: Equipamiento del 3CV para medir emisiones de vehículos pesados

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Dotar al Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV) del equipamiento necesario , para efectuar un control de emisiones de los vehículos pesados que pretenden ser comercializados en el país.

Beneficiarios: La ciudadanía en general, ya que este proyecto contribuiría a la descontaminación ambiental a nivel nacional.

2. Nombre: Mejoramiento de Gestión de Tránsito del Plan de Valparaíso

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Instalación de semáforos en distintas intersecciones de la ciudad de Valparaíso y su conexión al Sistema Central de Tráfico del Gran Valparaíso

Beneficiarios: Los habitantes del Gran Valparaíso, conductores, peatones y ciudadanos en general, quienes mejorarán su calidad de vida a través de ahorros en los tiempos de viaje, aumento de la seguridad de tránsito y disminución de contaminantes ambientales.

3. Nombre: Construcción de Sistema de Control de Área de Tráfico para Santiago, III Etapa.

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Administración, operación y mantenimiento del sistema de control de tránsito. Considera además la integración de nuevos semáforos, la implementación de control dinámico SCOOT en nuevas redes, la instalación de nuevas cámaras de televisión y letreros de mensaje variable, entre otros componentes.

Beneficiarios: Los habitantes de la Región Metropolitana, conductores, peatones y ciudadanos en general, quienes mejorarán su calidad de vida a través de ahorros en los tiempos de viaje, aumento de la seguridad de tránsito y disminución de contaminantes ambientales.

4. Nombre: Mejoramiento de la seguridad del SCAT de Santiago

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El objetivo del proyecto es mejorar la seguridad del sistema SCAT, a través de: habilitar un sistema de comunicaciones digital redundante entre el centro de control de la UOCT y las Plantas Telefónicas más cercanas; replicar el servidor principal del sistema de control; de habilitar dos computadores en stand-by que puedan asumir la función de cualquiera de los servidores de control de los semáforos en caso de alguna falla e implementar la facilidad de actualización remota de los planes de tiempo de los controladores desde el mismo sistema.

Beneficiarios: Los habitantes de la Región Metropolitana, conductores, peatones y ciudadanos en general, quienes mejorarán su calidad de vida a través de ahorros en los tiempos de viaje, aumento de la seguridad de tránsito y disminución de contaminantes ambientales.

⁶⁹ Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

-
5. Nombre: Análisis desarrollo capacitación de operadores transporte público de Santiago
Tipo de Iniciativa: Estudio básico
Objetivo: Diseñar una metodología de capacitación dirigida a operadores y conductores del transporte público de Santiago. Incluye experiencia piloto con un grupo de ellos.
Beneficiarios: Los operadores y usuarios de los servicios de transporte público de Santiago.

 6. Nombre: Actualización del sistema de información al usuario de transporte 2003.
Tipo de Iniciativa: Estudio básico
Objetivo: Este estudio es parte de un programa permanente que tiene por objeto mantener actualizados los instrumentos de información de los usuarios, respecto de las características de los servicios de transporte público de superficie de la ciudad de Santiago. Por lo tanto, su primer objetivo es modificar el diseño del sistema de información de manera de adaptarlo al nuevo esquema de operación de los buses que se hará efectivo tras la reciente licitación de vías en la ciudad de Santiago.
Beneficiarios: Los operadores y usuarios de los servicios de transporte público de Santiago.

 7. Nombre: Análisis del proyecto de negocio de licitación de vías de transporte público.
Tipo de Iniciativa: Estudio básico
Objetivo: Este estudio está relacionado directamente con el proceso de licitación de vías realizado durante 2004, como parte del Plan de Transporte Urbano Transantiago, y sus objetivos principales son analizar la capacidad real de las empresas chilenas y extranjeras para incorporarse al negocio del transporte público, asistir técnicamente a los interesados y definir las variables involucradas en el proceso de licitación.
Beneficiarios: Los operadores y usuarios de los servicios de transporte público de Santiago.

 8. Nombre: Análisis diseño conceptual infraestructura de transporte público.
Tipo de Iniciativa: Estudio básico
Objetivo: Este estudio se orienta al diseño conceptual de los corredores de transporte público, estaciones de transferencia y paraderos, como también a la elaboración de un plan de inversión en infraestructura requerido para la puesta en marcha del sistema de transporte público.
Beneficiarios: Los operadores y usuarios de los servicios de transporte público de Santiago.

Cuadro 17
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2004

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷⁰	Ejecución Acumulada al año 2004 ⁷¹	% Avance al Año 2004	Presupuesto Final Año 2004 ⁷²	Ejecución Año 2004 ⁷³	% Ejecución Año 2004	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Equipamiento 3CV para medir emisiones de vehículos pesados	658.765	197.691	31	534.666	197.691	37	336.975	
Mejoramiento de Gestión de tránsito del plan de Valparaíso	1.300.532	834.003	64	335.869	327.919	98	7.950	
Construcción de sistema de control de área de tráfico para Santiago, III Etapa	7.572.348	5.079.048	63	1.915.712	1.915.574	100	137	
Mejoramiento de la seguridad del SCAT de Santiago	357.495	196.229	55	248.108	196.229	79	51.879	
Análisis desarrollo capacitación de operadores de transporte público	119.953	119.953	100	95.844	95.844	100	0	
Actualización sistema de información a usuarios de transporte 2003	58.246	58.246	100	28.945	28.945	100	0	
Análisis del proyecto de negocios de licitación de vías de transporte público.	1.047.508	448.608	43	450.000	448.215	100	1.785	
Análisis diseño conceptual infraestructura de transporte público.	383.634	264.967	69	138.000	137.566	100	434	

70 Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.

71 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2004.

72 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2004.

73 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria del año 2004.

● Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 18 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁷⁴		Avance ⁷⁵	Notas
		2003	2004		
Días No Trabajados					
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12)/ \text{Dotación Efectiva año } t$	1,28	1,21	95	
Rotación de Personal					
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) *100$	3,91%	5,93%	152	
Rotación de Personal					
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t)*100$	0%	1,27%	-	
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t)*100$	0%	0%	-	
• Retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	3,91%	4,66%	119	
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de otros retiros año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	0%	0%	-	
• Razón o Tasa de rotación	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t) *100$	23,91%	157,14%	657	
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) *100$	0%	3,45%	-	
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios a contrata recontratados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontratados en grado superior, año } t)/(\text{Contrata Efectiva año } t)*100$	22,29%	24,16%	108	

74 La información corresponde al período Junio 2002-Mayo 2003 y Junio 2003-Mayo 2004, exceptuando los indicadores relativos a capacitación y evaluación del desempeño en que el período considerado es Enero 2003-Diciembre 2003 y Enero 2004-Diciembre 2004.

75 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

Cuadro 18
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁷⁴		Avance ⁷⁵	Notas
		2003	2004		
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ funcionarios Capacitados año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	56%	71%	127	
Porcentaje de becas ⁷⁶ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$N^{\circ} \text{ de becas otorgadas año } t / \text{Dotación efectiva año } t * 100$	2%	1%	50	
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas contratadas para Capacitación año } t / N^{\circ} \text{ de funcionarios capacitados año } t)$	50%	33%	66	
Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año } t / 12) / \text{Dotación efectiva año } t$	2,73	1,64	60	
- Evaluación del Desempeño ⁷⁷ Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 1 % de Funcionarios	100%	99,05%		
	Lista 2 % de Funcionarios	0%	0,95%		
	Lista 3 % de Funcionarios	0%	0%		
	Lista 4 % de Funcionarios	0%	0%		

76 Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

77 Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.