



BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2018

Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones
**Subsecretaría de
Transportes**

29 de marzo de 2019
Amunátegui 139, Santiago de Chile – Teléfono:+56224213000
www.subtrans.cl





ÍNDICE

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo.....	3
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.....	3
Subsecretaría de Transportes. Avances de la Gestión 2018	3
2. Resumen Ejecutivo Servicio.....	11
3. Resultados de la Gestión año 2018.....	17
4. Desafíos para el período de Gobierno 2019 - 2022	63
5. Anexos	80
Anexo 1: Identificación de la Institución.....	81
Anexo 2: Recursos Humanos.....	90
Anexo 3: Recursos Financieros.....	99
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2015 -2018.....	132
Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2015 - 2018	136
Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018).....	137
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2018	140
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2015-2018.....	143
Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración 2015 - 2018.....	150
Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2015-2019	157
Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2015- 2019.....	158

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene como principales funciones proponer las políticas nacionales en materias de transportes y telecomunicaciones, de acuerdo a las directrices del Gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica; supervisar las empresas públicas y privadas que operen medios de transportes y de comunicaciones en el país, coordinar y promover el desarrollo de estas actividades y controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes.

El Ministerio está integrado por la Subsecretaría de Transportes, la Subsecretaría de Telecomunicaciones y la Junta Aeronáutica Civil. Adicionalmente, el Ministerio sirve de vínculo con el Gobierno a empresas públicas como Ferrocarriles del Estado, Metro S.A., Correos de Chile y las 10 empresas portuarias a lo largo del país.

Uno de los compromisos fundamentales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es mejorar los sistemas de transporte público, garantizando la conectividad, física y digital, a todas las personas de Chile. Esta tarea trae consigo el desarrollo de políticas públicas que garanticen un transporte digno y acceso a bienes y servicios en todo el territorio, acercando a cada uno de ellos a las nuevas tecnologías.

Subsecretaría de Transportes. Avances de la Gestión 2018

En este marco, las prioridades de la gestión del Ministerio en materia de transportes han estado focalizadas en el desarrollo de los siguientes ejes estratégicos:

I. Nuevo estándar de transporte público en Santiago

La nueva visión cambiará el sistema de transportes por uno multimodal, con el Metro como eje estructurante, y un sistema capilar de buses, con recorridos en áreas más acotadas.

En la última encuesta de satisfacción de usuarios, la valoración del servicio subió de un 4,8 a un 5,8 en el servicio de buses ecológicos (Euro VI) y un 6,3 en buses eléctricos.

II. Fortalecimiento del transporte público en regiones

Junto a garantizar que los chilenos que habitan en los rincones más apartados del país tengan posibilidad de acercarse a sus familias y a zonas de desarrollo; buscamos potenciar el transporte público en las ciudades a lo largo del país.

III. Optimizar el transporte de carga, poniendo especial énfasis en la transformación digital logística y en la coordinación ferropuertuaria.

IV. Fortalecer la seguridad vial, el transporte digno y la modernización.

I. Nuevo estándar de transporte público en Santiago

a. Nueva Licitación.

Tras declararse desierta la licitación, el Gobierno se abocó a diseñar las bases del nuevo sistema de transporte metropolitano, teniendo como eje principal la separación de suministro de provisión de flota y de operación de vías, lo que permite un mayor control de la operación de las empresas, reducción de costos en la compra de flota y diversificación de tecnologías, más limpias, con un alto estándar de confort y calidad para todo el sistema.

En el documento de contenidos esenciales se presentaron los principales lineamientos, y se sometió a una consulta ciudadana para recoger propuestas de distintos actores del transporte, como operadores, fabricantes de buses, financistas, académicos y ciudadanos, algunas de las cuales se incorporaron en las bases de licitación, que se encuentran en proceso de tramitación.

b. Cierre contrato de Alsacia

Dado el vencimiento del contrato a la operadora con los peores indicadores de operación y que registraba los índices de pago más altos del sistema, reasignando los servicios a otros operadores existentes. La medida permitió reinvertir recursos y financiar el delta del mayor costo por la compra de 200 buses eléctricos y 490 buses ecológicos Euro VI, lo que significó, junto a la mejora operacional por el cambio de empresa, la renovación de flota con nuevo estándar:

- Accesibilidad Universal: Con rampa, mejores elementos de sujeción.
- Comodidad: asientos blandos, mejor distribución de los espacios, aire acondicionado
- Innovación/modernidad: WIFI, puertos USB
- Seguridad: con cámaras de seguridad y cabinas para conductores.

c. Consolidación de la Red de Metro

El año 2018 Metro transportó por primera vez a más de 721 millones de pasajeros. Uno de los focos principales fue consolidar la operación de Línea 6, la primera completamente automática y preparar la integración con la nueva Línea 3. La línea 6 transportó a 35 millones de pasajeros el primer año de funcionamiento y redujo los tiempos de viaje en un 60% entre Cerrillos y Los Leones.

• Anuncio de nuevas líneas: Línea 8, Línea 9 y extensión Línea 4

El Presidente de la República anunció que se comenzará a trabajar en la elaboración del proyecto de las líneas 7, 8 y 9, junto a la extensión de línea 4 hacia el sector Bajos de Mena.

- **Trenes NS16:**

Se inició la operación del primer tren NS-16 armado 100% en Chile, el primero de un total de 35 trenes de 7 vagones, lo que permite aumentar frecuencia y modernizar la flota de trenes.

- d. **Línea Cero:**

En 2018 se inauguró la nueva Línea Cero del Metro de Santiago, un sistema de estacionamientos de bicicletas de diversas modalidades que se expandirá paulatinamente a otras estaciones. La primera etapa contempló cinco puntos de estacionamientos en Línea 6.

- e. **Metrotren Nos**

En su segundo año de operación, Metrotren Nos transportó más de 19,4 millones de pasajeros, lo que implica un 130% de aumento. Estas cifras superan con creces las expectativas y se condicen con la calificación de nota 6,3 por sus usuarios.

- f. **Fiscalización**

- **Fiscalización automática de vías mediante cámaras en Santiago**

En el año 2018, se puso en operación 119 puntos de monitoreo y control, alcanzando una cobertura, con 277 cámaras, que bordea los 80 km en 20 ejes prioritarios. Esto ha permitido un aumento de las velocidades de buses cercano al 30%, disminuyendo tiempos de traslado.

- **Plan Integral contra la Evasión de pago en buses**

Para la fiscalización se optimizó la elección de los puntos de control, logrando la fiscalización de 587 mil pasajeros y se pudieron detectar casi 50 mil pasajeros evasores, de los cuales 533 se integraron al Registro de Pasajeros Infractores, por no pagar la multa correspondiente.

II. Fortalecimiento del transporte público en regiones y subsidios de conectividad

- a. **Balance, ordenamiento y optimización de servicios subsidiados en todas las regiones**

Durante 2018, alrededor de 180 mil millones de pesos fueron dispuestos para los Subsidios al Transporte Público, recursos que hacen posible:

- Rebaja de tarifas en cerca de 9 mil buses de transporte público.
- 1.036 servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, beneficiando a más de 830 mil personas.
-

- 980 servicios de transporte escolar gratuito para más de 60 mil niños que viven en zonas de difícil acceso y que no cuentan con alternativas de transporte.
- Impulso a la modernización de las flotas de buses del transporte público, permitiendo el recambio de más de 500 buses.

Se han efectuado más de 42 mil fiscalizaciones a los servicios de transporte que reciben subsidios a lo largo del país.

b. Servicios ferroviarios de metro, metrotrenes y trenes

• **Metro Valparaíso**

Durante 2018 Metro Valparaíso alcanzó un récord de 20,6 millones de pasajeros transportados. Se desarrollaron soluciones tecnológicas para medios de pago y acceso al servicio, permitiendo, entre otros, el uso de la tarjeta estudiantil TNE; junto a pilotos para el control del correcto uso de tarjetas con beneficios tarifarios.

• **Metrotren Rancagua**

Se inició la operación del servicio durante todo el día, aumentando la oferta a 34 servicios diarios. A partir de mejoras de infraestructura, el servicio disminuyó sus tiempos de viaje en 10 minutos. Además, se inició la implementación de conexión WiFi gratuita en estaciones.

• **Biotrén**

En 2018 Biotrén transportó el mayor número de pasajeros en su historia, llegando a 4,8 millones de viajes, lo que implicó un aumento de un millón de pasajeros y se adjudicó la fabricación de siete nuevos trenes eléctricos, equipos bidireccionales, más silenciosos, livianos y con menor consumo de energía.

• **Servicio Corto Laja**

El proceso de compra de tres nuevos trenes eléctricos para el servicio beneficiará a sus 540 mil pasajeros. Este servicio cumple un importante rol social, al conectar zonas apartadas que no cuentan con una alternativa de transporte.

• **Servicio Victoria – Temuco**

Durante 2018 el servicio Victoria – Temuco transportó más de 481 mil pasajeros, conectando zonas alejadas de las carreteras de las comunas de Temuco, Lautaro y Victoria. Este año, se adjudicó la fabricación de tres nuevos trenes diésel para el tramo.

c. Infraestructura menor y fiscalización automática en vías para transporte público

En 2018, se ejecutaron proyectos de pistas solo buses, seguridad vial, accesibilidad universal, entre otros, los cuales permiten mejorar la operación del transporte público y la seguridad vial, en nueve regiones del país, por un monto superior a dos mil millones de pesos.

Además, se ejecutaron iniciativas de conservación de paraderos de transporte público en las regiones de la Araucanía, Los Lagos y Magallanes.

También comenzó en la Araucanía el sistema de cámaras para la fiscalización de vías exclusivas, con 8 puntos de monitoreo en dos ejes. En Valdivia se añadieron 7 puntos.

III. Puertos y Logística

En línea con el Programa de Gobierno 2018-2022, la mejora de la eficiencia y competitividad del sector portuario y su logística ha sido central en las labores desarrolladas por el Ministerio durante el año 2018.

a. Aumento de flujo ferroviario y nuevos proyectos

En el ámbito del transporte de carga, se movilizaron 11,5 millones de toneladas en la red de EFE, lo que significó un aumento del 15% respecto del promedio de los últimos 10 años. Asimismo, se inició el proyecto Acceso a Puerto en la región del Biobío, que busca mejorar la infraestructura ferroviaria de carga.

b. Normativa de cabotaje

Este año se aprobó la ley 21.138, que autoriza el cabotaje de pasajeros a cruceros turísticos de bandera extranjera, para más de 400 pasajeros. Con ello esperamos un incremento en la oferta de cruceros en rutas nacionales, el desarrollo de nuevas rutas y la promoción del país como destino turístico.

c. Transformación digital logística

Uno de los ejes prioritarios en el ámbito de carga es la Transformación Digital Logística, que apunta a la automatización de procesos, permitiendo aumentar la productividad de los puertos y de la cadena logística en general. Están en desarrollo las siguientes iniciativas para modernizar y acelerar los procesos:

- Ventanilla Única Marítima, VUMAR:
- Módulo Base de Port Community System:
- SITCOMEX

d. Conecta log

En 2018 comenzó la Fundación Chilena de Eficiencia Logística, que promueve la integración y eficiencia de las cadenas logísticas, con un foco inicial en la transformación digital.

e. Planes maestros logísticos macrozonales

El último año se completó la metodología para la formulación de planes, con el fin de mejorar la eficiencia y sustentabilidad e identificar oportunidades de mejora en el sistema logístico, abordando iniciativas de infraestructura, sistemas de información, sostenibilidad, territorio y gobernanza. Se desarrolló en paralelo un piloto sobre la Macrozona Norte para obtener una cartera de iniciativas, de manera participativa entre organismos públicos y privados.

f. Relaciones laborales y puerto-ciudad

Los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Trabajo y Previsión Social impulsaron la creación de una Mesa Laboral Portuaria, para construir propuestas acordadas entre trabajadores, empresas e instituciones, que permitan reforzar el desempeño de los puertos, mejorar las condiciones del trabajo y hacer frente a los desafíos tecnológicos.

Asimismo, se ha decretado la constitución de los Consejos de Coordinación Ciudad-Puerto, como el punto de encuentro entre los puertos y las ciudades en que se emplazan.

IV. Planificación de la movilidad urbana y gestión de tránsito

a. Diagnóstico de las necesidades de movilidad

Para poder planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde dónde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, finalizaron las Encuestas Origen-Destino (EOD) de las ciudades de San Antonio y Rancagua-Machalí. Además, se dio inicio a la EOD para las ciudades de Linares, Coyhaique y Punta Arenas.

b. Planificación

Para poder planificar sistemas de transporte eficaces y eficientes, es necesario conocer desde dónde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, finalizaron las Encuestas Origen-Destino (EOD) de las ciudades de San Antonio y Rancagua-Machalí. Además, se dio inicio a la EOD para las ciudades de Linares, Coyhaique y Punta Arenas.

c. Estaciones intermodales

En el marco de la Mesa de Estaciones Intermodales, se dio inicio a la construcción de la estación Intermodal de Los Libertadores y se licitó el Manual de Diseño de Estaciones Intermodales.

d. Gestión de tránsito: Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT)

La UOCT tiene presencia en 66 comunas de diez regiones del país, mantiene el control de una red de 4.770 semáforos, y dispone de 24 letreros de mensajería variable, 2.612 sistemas de detección de paso de vehículos y 626 cámaras de circuito cerrado de televisión.

Durante el último año se inició la construcción de un nuevo centro en Los Ríos, se dio inicio a las operaciones en Osorno y se habilitó un muro de video de última generación en la Sala del Biobío. Adicionalmente, se desarrollaron cruces semaforizados en Iquique, Castro; y se concluyó la integración de semáforos en Ovalle y Villarrica. Se diseñó el sistema de control automatizado de tránsito para la Región de Magallanes, proyecto en desarrollo para Aysén.

En cuanto a mejoras para personas con movilidad reducida, se ha otorgado mayor tiempo de luz verde, mejorando las condiciones de seguridad para los peatones y se continuó el proyecto Redactiva que permite a adultos mayores, mediante una pulsera, cruzar sin riesgo.

V. Seguridad vial, modernización y transporte digno

a. Implementación de la Ley de Convivencia de Modos y reducción de velocidad

En 2018 empezó a regir la ley 21.088, sobre convivencia de modos, con el objetivo de poner en un plano de igualdad a diversos modos de transporte, de manera de equiparar el espacio vial, incluyendo derechos y deberes para todos los usuarios de las vías en pos de proteger la vida de los más vulnerables. En esta misma línea, entró en vigencia la ley que redujo la velocidad en zona urbana de 60 a 50 km/h, medida que igualó a Chile con los estándares de la OCDE.

b. Acuerdo Nacional de Seguridad Vial

El acuerdo se creó por la necesidad de fortalecer las políticas que mejoren los índices de siniestralidad en nuestro país, a partir de una alianza estratégica entre el sector público y privado, con participación de diversos actores vinculados a la seguridad vial, tales como organismos no gubernamentales, académicos, empresarios y agrupaciones de víctimas de siniestros de tránsito.

c. Ley de plataformas

En 2018 se reformuló el proyecto de ley que regula las plataformas tecnológicas de servicios de transporte y se aprobó, de forma unánime, en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.

d. Planes pilotos tecnológicos y concursos para taxis eléctricos

En el marco del proceso de modernización tecnológica del sistema de taxis, se iniciaron programas pilotos con la finalidad de recopilar información técnica, funcional y operativa, para evaluar y definir el estándar mínimo para su incorporación.

El Ministerio autorizó nuevas inscripciones de taxis, logrando la incorporación de 29 taxis eléctricos en la Región Metropolitana. En Valparaíso y Viña del Mar, se concursaron 100 nuevas vacantes para vehículos eléctricos y 20 vinculadas a la discapacidad.

Adicionalmente, se realizaron sobre 10 mil 500 controles a taxímetros a nivel nacional.

e. Plantas de Revisión Técnica – Certificado electrónico

Se inició la emisión electrónica de certificados de revisión técnica, un gran logro en digitalización de trámites, que permite disminuir los tiempos de espera, eliminar robos de certificados y permitir una copia digital, además de disponibilizar la información on-line, para efectos de fiscalización o emisión de permisos de circulación.

f. Implementación de las políticas de inclusión para los distintos usuarios

- **Agenda 2018-2022 para la política de equidad de género en transportes**

El objetivo de la agenda, con más de 70 actividades, es disminuir barreras e inequidades en el transporte. Durante 2018 se realizaron capacitaciones sobre género y transporte y diálogos ciudadanos sobre acoso callejero o problemas de género y ruralidad, en el transporte.

- **Plan de accesibilidad e inclusión**

En función de avanzar en la inclusión de las personas con discapacidad y movilidad reducida, se estableció la Comisión de Discapacidad y Transporte, con el objetivo de elaborar el plan.



2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS) es un Servicio Público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que tiene por misión Fortalecer y avanzar en la planificación y desarrollo de sistemas y servicios de transportes accesibles, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan a la integración territorial, al desarrollo social y económico del país, y que permitan la movilidad y conectividad con dignidad de todos y todas quienes habitan el territorio nacional.

La Subsecretaría se organiza en torno a sus principales procesos de provisión de bienes y servicios: Planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transportes, regulación, subsidios e iniciativas de inversión de los servicios de transporte público, fiscalización y certificación de servicios y sistemas de transporte, e Información, difusión y atención a la ciudadanía en materias de transporte.

La Subsecretaría de Transportes para dar cumplimiento a sus funciones y proveer servicios a la ciudadanía, cuenta con las siguientes áreas: Divisiones de Normas y Operaciones; Legal; Transporte Público Regional; Administración y Finanzas; División de Gestión, Tecnología y Procesos, Coordinación de Usuarios; y los Programas de Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Directorio de Transporte Público Metropolitano; Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Desarrollo Logístico, Planificación y Desarrollo y la Coordinación de Personas. De ella dependen además las quince Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en las que se distribuye la acción del Ministerio en el ámbito territorial. La dotación efectiva total para esta estructura es de 820 funcionarios de planta y contrata, de los cuales 389 son mujeres y 431 son hombres. Adicionalmente el personal fuera de la dotación, que considera a los honorarios, suplentes y personal de reemplazo alcanza un total de 881 personas. De ellos 261 son mujeres y 620 son hombres.

Para el año 2018, se propone, un Presupuesto Global de \$ 1.060.267 millones; nivel que respecto del Presupuesto 2017 implica un aumento de recursos por un total de \$ 12.617 millones, equivalentes a un 1,2% de crecimiento global.

Por su parte, respecto del Gasto Neto, la propuesta para el año 2018 dispone un gasto de \$ 1.052.361 millones, que respecto del año 2017, representa un aumento de \$ 17.606 millones, equivalentes a un 1,7%, que se explican por una mayor aporte para gastos de capital, compensados con un menor requerimiento del flujo financiero que implica la amortización de deuda de EFE.

De manera similar a años anteriores, este Presupuesto incorpora fundamentalmente los compromisos fiscales dispuestos en la Ley de Subsidios al Transporte Público que incluye un crecimiento de \$ 68.065 millones, alcanzando un total de \$ 778.919 millones. Dichos recursos se distribuyen en \$ 557.808 millones para las líneas de subsidios dispuestas para el Sistema de Transantiago, y un monto de \$ 221.111 millones del llamado Espejo Permanente para subsidios al transporte público en regiones. Las otras líneas Espejo

equivalentes del Transantiago para regiones, quedan expresadas en el Presupuesto del Tesoro Público en su Programa FAR y en la asignación del Presupuesto del FNDR.

Dentro de los principales resultados alcanzados al cierre del año 2018 en el ámbito del **mejoramiento del transporte público de la Región Metropolitana** se trazaron importantes desafíos vinculados con mejorar el servicio a los usuarios, una mayor seguridad y un compromiso con el medio ambiente, destacando los siguientes resultados:

- La incorporación de 100 buses eléctricos, con mejores prestaciones para los usuarios y conductores, estableciendo así un nuevo estándar para el sistema y la nueva licitación.
- Para una mejor operación de los buses y así mejorar las velocidades de desplazamiento de estos, se continuó con las obras de infraestructura de vías priorizadas, en el marco del Plan de Mejoramiento del Sistema de Transporte Público Urbano comprometido para el periodo 2014-2018.
- Con el fin de otorgar una mejor calidad de la infraestructura de parada, el 2018 se logró dejar en operación el Plan de mantenimiento y conservación de los puntos de parada, lo que corresponde a un total de 1.580 puntos de parada intervenidos.
- Durante 2018 el MTT se focalizó en mejorar la medición de evasión, con el fin de identificar los elementos que permiten disminuirla de manera más efectiva. Por ello, parte importante del trabajo estuvo centrado en mejorar la metodología de medición de la evasión, cuyo indicador oficial es el Índice de Evasión, herramienta clave para dimensionar este problema.
- Durante este año además se comenzó a trabajar en un plan de transformación tecnológica de los medios de pago hacia 2020, creando una bip! 2.0, la que gracias a una nueva generación de chip se podrá cargar por internet, sin necesidad de bajar al Metro a validar dicha carga en un tótem, lo que también contribuye a disminuir los tiempos de viaje.
- En el ámbito de una mayor inclusión de la mujer en el mundo de los conductores cabe destacar la creciente incorporación de conductoras mujeres en prácticamente todas las empresas operadoras. En 2018, se registra un aumento de éstas en un 19% aproximadamente respecto del año anterior.
- En otro ámbito en que se trabajó, para brindar una mejor calidad al usuario se toma la compleja decisión del Ministerio de Transportes, de declarar desierta, en marzo de 2018, la licitación para la futura operación de buses, tras el congelamiento decretado por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Por otra parte, en el ámbito del **mejoramiento del transporte público en Regiones**, los Subsidios al Transporte Público Regional se han convertido en una importante política pública que ha fortalecido sostenidamente la conectividad de millones de chilenos, a través de la asignación directa de recursos al MTT, así como a los Gobiernos regionales, implementando iniciativas como servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con iniciar la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales. En este ámbito se destacan los siguientes avances:

- Un importante logro alcanzado en año 2018 en la modernización de los sistemas de transporte público mayor de regiones, fue la implementación de la figura de perímetro de exclusión, iniciada en la ciudad de Villarrica, Región de La Araucanía, y continuada con Castro posteriormente, otorgando a la comunidad servicios con frecuencias reguladas y con monitoreo por sistemas tecnológicos, lo que permite asegurar el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos por contrato y resguardar la calidad de servicio que recibirán los usuarios.
- Asimismo, durante el 2018 en Tocopilla operó un sistema subsidiado de buses, también monitoreados por sistema tecnológico, que benefició a 30 mil personas de dicha ciudad.
- Destaca también el Sistema de Buses de Transporte Público de Punta Arenas, en donde se destinaron recursos para subsidiar este sistema de buses de transporte público urbano, el cual opera mediante vehículos con motores de combustión a gas natural.

En cuanto al ámbito de la **seguridad y educación Vial**, destaca la entrada en vigencia de la Ley de Convivencia de Modos, ley que tiene como objetivo poner en una posición de igualdad a todos los modos de transportes.

En Chile, el 53% de los fallecidos en accidentes de tránsito son los usuarios más vulnerables, es decir peatones, ciclistas y motociclistas. Es por ello que la modificación a la ley de tránsito busca equiparar el espacio vial, incluyendo derechos y deberes para todos los usuarios de las vías en pos de proteger la vida de los más vulnerables.

Asimismo, en esta misma línea durante el año 2018 también entró en vigencia la ley que redujo la velocidad en zona urbana de 60 a 50 km/h. Esa medida igualó a Chile con los estándares de la OCDE, debido a que, hasta ese entonces, Chile era el único país de la OCDE con una velocidad máxima urbana mayor a los 50 km/h.

Otros avances destacados en esta materia son los siguientes:

- **Nuevo documento de licencia de conductor.** Tomando en cuenta que el documento no se ha modificado desde el año 2000, se hace urgente la actualización de la licencia de conductor para incorporar nuevas medidas de seguridad que impida su falsificación.
- **Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI),** en Chile, 1 de cada 3 fallecidos en el tránsito se debe a la velocidad, siendo así la primera causa de muerte en accidentes de tránsito en nuestro país. Frente a esta realidad, uno de los focos centrales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) como una herramienta efectiva para reducir fallecidos productos de la velocidad. El proyecto de ley considera la instalación de equipos de detección de infracciones que estarían localizados en zonas de altos riesgos de accidentes, definidas por metodología de público conocimiento.
- **Sistemas de Retención Infantil,** Se realizaron diversas actividades educativas en terreno y difusión para dar a conocer la nueva normativa de sistemas de retención infantil sobre la importancia de llevar de forma segura a los niños.

En el ámbito de la **regulación que rige al transporte**, además de las leyes mencionadas en puntos anteriores, se puede destacar lo siguiente:

- **Implementación de Concursos de Taxis en el País.** La ley N° 20.867, que entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año, suspendió por un plazo de cinco años la inscripción de taxis, en cualquiera de sus modalidades, en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros (RNSTP), así como, el cambio de inscripción de una región a otra. Durante este periodo, se facultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que pueda autorizar nuevas inscripciones en el mencionado registro, en los casos calificados técnicamente de acuerdo con los criterios fijados en la ley 20.474 y su reglamento. Por lo que uno de sus logros es la incorporación de vehículos eléctricos al parque de los taxis, en la Región Metropolitana los taxis eléctricos son 3 taxis básicos y 26 taxis ejecutivos.
- En el marco del proceso de modernización tecnológica del sistema de taxis se inició durante septiembre 2018 implementación de pilotos tecnológicos en las distintas modalidades de taxis con la finalidad de recopilar información técnica, funcional y operativa, entre otras, para evaluar y definir el estándar mínimo para su incorporación en dichos servicios e identificar las eventuales adecuaciones normativas.
- **Registro de Pasajeros Infractores**, a través de entrada en vigencia de la Ley 21.083, que Adopta Medidas de seguridad y control en medios de pago de transporte público de pasajeros y decreto supremo N° 68, de 2018, aprueba el Reglamento de operación, administración y condiciones técnicas de acceso del registro de pasajeros infractores del transporte público, se implementó durante junio 2018 el Registro de Pasajeros Infractores del transporte público, iniciándose la recepción de la información desde los juzgados de policía local
- **Plantas de Revisión Técnica.** A fines del año 2018, se facultó a las plantas revisoras para emitir electrónicamente los certificados de revisión técnica, de verificación de emisiones y distintivos, un gran logro en vía a la digitalización de los trámites.

Por otra parte, desde junio de año 2018 a febrero 2019, han iniciado operaciones 8 nuevas plantas revisoras en las distintas regiones del país, y por lo tanto, se encuentran operando 100 plantas del nuevo sistema de un total de 127 concesionadas en el país, restando por implementar 22, plantas revisoras, mientras que 3 se encuentran en proceso de adjudicación.

En lo que refiere al **transporte de carga**, la Subsecretaría busca disminuir las barreras logísticas con el fin de mejorar la productividad y competitividad del comercio, aumentar las opciones para los usuarios y alcanzar estándares de eficiencia. Avances destacables en este ámbito son los siguientes:

- Uno de los ejes prioritarios la **Transformación Digital Logística**, que apunta al desarrollo de sistemas que ayuden a la automatización de procesos que actualmente se realizan en forma presencial y a través de papeles, permitiendo aumentar la productividad de los puertos y de la cadena logística en general, mejorando la coordinación entre actores y sus procesos. En esta línea destaca:

- La creación de Ventanilla Única Marítima (VUMAR) que permitirá modernizar los procesos y disminuir la utilización de papeles en las etapas de recepción y despacho de las naves, generando operaciones electrónicas, disponibilizando la información necesaria y ahorrando la entrega física de documentos que hacen más lenta estas operaciones;
 - El Módulo Base de Port Community System que busca disminuir los problemas de sincronización entre los flujos documentales (documentos, vistos buenos y mensajes de coordinación logística) y los flujos físicos reales de la carga;
 - El Sistema de Información de Transporte de Comercio Exterior y Conductores, SITCOMEX, que corresponde a un sistema único de identificación de empresas de transporte de comercio exterior, vehículos y conductores de la industria, que unifica la información, reduce las tramitaciones y elimina la presentación de papeles que, continuamente, se presentan en el ingreso a los recintos portuarios y logísticos, por temas de seguridad a la carga.
- **Avances en el Puerto Exterior de San Antonio y red logística.** En abril de 2018 la Subsecretaría presentó al Presidente de la República los antecedentes técnicos y económicos relativos a la decisión de impulsar el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, siendo ésta ratificada y comunicada en mayo y junio del mismo año. Asimismo, el Ministerio se hizo parte de la consulta formulada por la Empresa Portuaria San Antonio al Tribunal de la Libre Competencia, relativa a las condiciones de la licitación del frente de atraque Lado Mar.

Adicionalmente se recibió en 2018 la solicitud de concesión Tren Santiago Valparaíso, al amparo de la Ley General de Ferrocarriles de 1931, la cual luego de analizarse en diversos aspectos técnicos y legales, su solicitud fue rechazada, recomendándose al interesado canalizarla a través de la Ley de Concesiones del MOP.

- **Regulación para impulsar el cabotaje marítimo de pasajeros,** el Programa de Gobierno releva la promoción de una mayor competencia en el cabotaje marítimo. Siguiendo esta directriz, en 2018 se aprobó la modificación de la Ley 3.059 de 1979 para autorizar el cabotaje de personas a bordo de cruceros de bandera extranjera con capacidad desde los 400 pasajeros, durante su paso por puertos chilenos.

En cuanto a la **fiscalización de los sistemas de transporte**, ámbito que abarca fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, además de la fiscalización de plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y no profesionales, y gabinetes psicotécnicos, junto con el control a los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación en las diferentes regiones del país. En este ámbito destacan las siguientes iniciativas:

- **Fiscalización automática de vías mediante cámaras en Santiago.** En el año 2018, se puso en operación ciento diecinueve puntos de monitoreo y control, alcanzando

una cobertura, con 277 cámaras, que bordea los 80 km repartidos en un total de 20 ejes prioritarios. La fiscalización del correcto uso de las vías priorizadas del transporte público ha permitido un aumento de las velocidades comerciales en los buses del Transantiago cercano al 30%, lo que se traduce en una disminución en el tiempo de traslado de los usuarios.

- En el contexto del **nuevo Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica** de la Región Metropolitana, el cual establece restricción vehicular permanente para vehículos catalíticos, en julio del 2018 se implementó la generación de infracciones automatizadas, que permite el control mediante el uso de las cámaras de reconocimiento de placas patentes.
- **Fiscalización automática con cámaras en vías para transporte público**, la incorporación de tecnología en la fiscalización sigue siendo uno de los objetivos y desafíos del Programa de Fiscalización no sólo en la Región Metropolitana, sino que también con fuerza en regiones. Durante el 2018, comenzó el sistema de cámaras en la Araucanía que permite la fiscalización de vías exclusivas, logrando 8 puntos de monitoreo y control en dos ejes, sumando un poco más de 1 km de cobertura. Además en Valdivia, el 2018 se instalaron 7 puntos de monitoreo mediante cámaras de fiscalización de vías exclusivas, llegando a los 2 km de cobertura.

Por su parte en el norte del país, en La Serena se gestionó la obtención de recursos para concretar un proyecto de fiscalización automatizada del eje Colón, que funciona como pista sólo bus para el transporte público.

Finalmente, en cuanto a los desafíos que se espera desarrollar y cumplir durante el período de Gobierno 2018 - 2022, resulta primordial fortalecer el rol de la Subsecretaría de Transportes en la planificación y desarrollo de sistemas y servicios de transporte modernos, seguros y sustentables a lo largo del país, considerando las diferentes realidades y particularidades de cada territorio, permitiendo y promoviendo la movilidad y conectividad de todas las personas. Asimismo, durante los años siguientes, resulta primordial avanzar la actualización de la normativa, mejorar los estándares de seguridad, calidad e incluir tecnología e implementar una estrategia de transformación digital de la Subsecretaría elevando los estándares en todos los ámbitos mencionados, incorporando las nuevas tecnologías que permitan consolidar la calidad del sistema de transporte público del país; y sobre todo, conformando y fortaleciendo en los equipos técnicos la capacidad de formular nuevas propuestas desde una perspectiva integradora e inclusiva para todos.


REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
JOSÉ LUIS DOMÍNGUEZ COVARRUBIAS
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES

3. Resultados de la Gestión año 2018

3.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio

a) Mejoramiento del Transporte Público Metropolitano

El año 2018 marca una serie de hitos relevantes para los nuevos desafíos planteados para el sistema de transporte público de la región metropolitana, que van en línea con una mayor cercanía con el usuario y éste con los distintos modos; además, en transformarse en un sistema más amigable con el medio ambiente y a la vez más eficiente y seguro.

En el marco de esos desafíos, el mejor servicio a los usuarios, una mayor seguridad y un compromiso con el medio ambiente, fue la incorporación de 100 buses eléctricos, los que incorporaron mejores prestaciones para los usuarios y conductores, estableciendo así un nuevo estándar para el sistema y la nueva licitación.

En materia de seguridad, estos buses cuentan con cámaras de seguridad y cabinas protegidas para los conductores, y rampas de fácil acceso para personas con movilidad reducida.

Este primer ingreso de buses eléctricos benefició a las comunas de Ñuñoa, Peñalolén, Providencia, Santiago, Lo Prado, Estación Central, Maipú y Pudahuel, y marcó el inicio de un proceso de renovación paulatina de flota que continuará con otros 590 buses de alto estándar durante 2019 (otros 100 eléctricos y 490 diésel Euro VI).

Otro aspecto relevante para una mejor operación de los buses y así mejorar las velocidades de desplazamiento de estos, con el objetivo de disminuir los tiempos de viajes de los usuarios sin desmedro de impactar la seguridad, fue el de continuar con las obras de infraestructura de vías priorizadas, en el marco del Plan de Mejoramiento del Sistema de Transporte Público Urbano comprometido para el periodo 2014-2018, el que estableció la meta de construir 40 kilómetros de vías para el transporte público de superficie, dando prioridad a aquellos proyectos que otorguen facilidades directas, una mejor conectividad o continuidad a los ejes de movilidad para aumentar la velocidad de circulación de los buses.

Dentro de los corredores que podemos destacar fue el de Vicuña Mackenna en el que se dio término a los tramos del 1 al 4, la puesta en marcha del corredor eje vial Rinconada de Maipú disponibilizando 3,2 Kms exclusivos para buses, 2 Kms de ciclo vías y 11 mil metros cuadrados de áreas verdes y el logro de avanzar a un 60% del eje de Movilidad de Independencia entre avenida Santa María y Avenida Dorsal.

Con la puesta en marcha, en mayo de 2018, del eje rinconada de Maipú debuto un nuevo estándar de paraderos, incorporando 33 refugios con más espacios y con una distribución que permite instalar zonas pagas móviles. En la misma línea, en noviembre fueron inaugurados los nuevos paraderos inteligentes junto a la estación barrancas de la línea 5 del metro, en el corredor de avenida Grecia. Se trata de una Zona Paga que emula un andén de Metro, en cuya construcción se incorporaron elementos de alta tecnología como un panel informativo con las llegadas estimadas de los buses, cámaras que recopilan información de los recorridos que se detienen, un tótem validador de carga remota de la tarjeta bip!..

En el ámbito de una mejor atención en las 233 zonas pagas, se incrementó en un 40% la cantidad de horas de funcionamiento, en comparación con 2017, cifra que se reparte en un incremento del 32% en días laborales, 64% los días sábado y del 50% los domingos y festivos.

Con el fin de una mejor calidad de la infraestructura de parada, el 2018 se logró dejar en operación el Plan de mantenimiento y conservación de los puntos de parada iniciado el año 2016, en las comunas de Peñalolén, Independencia, Recoleta, Lo Prado, Cerrillos y Maipú, lo que corresponde a un total de 1.580 puntos de parada intervenidos. Al término del año 2018 las comunas de Independencia y Peñalolén mantuvieron las labores a través de contratos iniciados en febrero y abril de 2018 respectivamente, para un total de 542 paradas. Las otras siete comunas restantes, se encuentran en procesos de licitación para iniciar los trabajos de mantenimiento rutinario el primer trimestre de 2019, anexando con ello otros 1.801 puntos de parada

Durante 2018 nos centramos en mejorar la medición de evasión, con el fin de identificar los elementos que permiten disminuirla de manera más efectiva. Por ello, parte importante del trabajo estuvo centrado en mejorar la metodología de medición de la evasión, cuyo indicador oficial es el Índice de Evasión, herramienta clave para dimensionar este problema.

Con esto en mente, en el mes de mayo se realizó el taller de trabajo Metodología de medición de la evasión en el Sistema de Transporte Público de Santiago, jornada en que 30 especialistas de las áreas de transporte, estadística y matemática revisaron y discutieron los principales componentes de la metodología que actualmente se aplica para construir el Índice.

Las principales observaciones fueron: que esta metodología levanta información de solo una etapa de los viajes, el modo bus; y que mide la evasión de la validación pero no del pago del pasaje.

Los resultados de este taller fueron un insumo para el trabajo de una mesa técnica conformada por un acotado grupo de expertos de distintas universidades, profesionales del Instituto Nacional de Estadística (INE) y funcionarios la Subsecretaría de Transportes. Su misión fue evaluar en profundidad la metodología, proponer mejoras y sentar las bases para diseñar un indicador que dé cuenta del nivel de evasión en el pago, considerando todos los modos que componen el Sistema (buses, Metro y MetroTren Nos).

A partir de las recomendaciones del grupo de expertos, se diseñaron las especificaciones técnicas para una nueva metodología que mida la evasión, cuya aplicación se proyecta para el segundo semestre de 2019.

Durante el año además se comenzó a trabajar en un plan de transformación tecnológica de los medios de pago hacia 2020, creando una bip! 2.0, la que gracias a una nueva generación de chip se podrá cargar por internet, sin necesidad de bajar al Metro a validar dicha carga en un tótem, lo que también contribuye a disminuir los tiempos de viaje. Permitirá además la existencia de planes familiares y la posibilidad de flexibilidad tarifaria por cargas semanales y mensuales, entre otras características. Durante este año el total de puntos de carga de la red de carga creció en un 1,1% con respecto al año anterior.

Como mejoras tecnológicas se incorporaron nuevas tecnologías para un mejor servicio entre las que destacan conectividad (puertos USB y WIFI) en los nuevos buses eléctricos. También, se realizaron pilotos para evaluar tecnologías como: tarjetas micro-procesadas, nuevos sistemas de pago storevalue, validadores multilector, validadores-tótem, contadores de pasajeros, sistemas de reconocimiento de identidad para TNE, redes de carga en la nube más eficientes, sistemas para emisores de tarjetas de prepago, wifi para pasajeros, anuncio de próxima parada a bordo, pantallas de tiempo de espera en paraderos, sistemas de información integrados intermodalmente; y muchos otros que se espera se transformen en servicios masivos desde el primer trimestre de 2020.

En el ámbito de una mayor inclusión de la mujer en el mundo de los conductores cabe destacar la creciente incorporación de conductoras mujeres en prácticamente todas las empresas operadoras. En 2018, se registra un aumento de éstas en un 19% aproximadamente respecto del año anterior. Esto ha sido fomentado por el DTPM y es un concepto considerado en las bases de la próxima licitación, al exigirse un porcentaje mínimo de mujeres en el personal de operación y mantenimiento de 5% que se deberá cumplir en un plazo de máximo 2 años.

Otro de los estudios más destacables del año 2018, fue con el que se evaluaron los buses eléctricos que se incorporaron a fines de 2017 a modo de piloto, a las flotas de Metbus (dos buses en el recorrido 516) y de Buses Vule (un bus en el recorrido 315e). En el mes de abril se realizaron tanto encuestas como focus groups para conocer la evaluación que tenían usuarios y conductores respecto del funcionamiento, uso, seguridad, accesibilidad y comodidad de estos nuevos buses. Ambos modelos tuvieron una buena evaluación por parte de usuarios y conductores, quienes valoraron las características de los asientos, la seguridad del bus y su estética interna, con una buena percepción de calidad. La nota obtenida en las encuestas fue un 6,3.

En otro ámbito en que se trabajó, para brindar una mejor calidad al usuario se toma la compleja decisión del Ministerio de Transportes, de declarar desierta, en marzo de 2018, la licitación para la futura operación de buses, tras el congelamiento decretado por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

La imposibilidad de continuar con este proceso iniciado en 2017, nos obligó a evaluar alternativas. Como Gobierno decidimos avanzar en modernizar el Sistema de Transporte de cara a la nueva licitación. Así se incorporó nueva flota, recorridos más directos y mayor competencia para los operadores, buscando ubicar al usuario al centro de la toma de decisiones.

En base a este mismo enfoque es que ante el término del Contrato de Concesión de Inversiones Alsacia S.A., cuyo plazo se cumplió en octubre de 2018, se decidió no extender su operación, dado los bajos índices de cumplimiento en frecuencia y regularidad que registraba esta empresa. Para garantizar la continuidad de los servicios se llevó a cabo un plan de reasignación de recorridos a otros operadores.

b) Mejoramiento del Transporte Público en Regiones

Hacer de Chile un país mejor conectado a través de la implementación de sistemas de transporte que garanticen la movilidad y una mejora sustantiva en la calidad de vida de las personas de regiones, es uno de los principales objetivos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para alcanzar esta meta, los Subsidios al Transporte Público Regional se han convertido en una importante política pública que ha fortalecido sostenidamente la conectividad de millones de chilenos, a través de la asignación directa de recursos al MTT, así como a los Gobiernos regionales.

Mediante estos recursos, el MTT implementa iniciativas como servicios de transporte para zonas aisladas y rurales, transporte escolar gratuito, rebaja de tarifas, renovación de buses y taxis colectivos, junto con iniciar la modernización de los sistemas de buses urbanos regionales.

Un importante paso en la modernización de los sistemas de transporte público mayor de regiones fue la implementación de la figura de perímetro de exclusión, iniciada en la ciudad de Villarrica, Región de La Araucanía, y continuada con Castro posteriormente, otorgando a la comunidad servicios con frecuencias reguladas y con monitoreo por sistemas tecnológicos, lo que permite asegurar el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos por contrato y resguardar la calidad de servicio que recibirán los usuarios.

Durante el 2018 en Tocopilla operó un sistema subsidiado de buses, también monitoreados por sistema tecnológico, que benefició a 30 mil personas de dicha ciudad, demostrando el compromiso del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de trabajar para entregar más y mejor transporte público en todo el territorio.

Otra tarea relevante fue el trabajo realizado en el Sistema de Buses de Transporte Público de Punta Arenas, en donde se destinaron recursos para subsidiar este sistema de buses de transporte público urbano, el cual opera mediante vehículos con motores de combustión a gas natural. Este servicio incorpora entre sus beneficios una rebaja de tarifa de 50% para la tercera edad. En tanto, los estudiantes de educación media y superior pagan un pasaje equivalente a un 33% del pasaje adulto.

En cuanto al Programa Renueva tu Micro, hasta el 2018 se renovaron 4.683 máquinas por vehículos más modernos y de mejor tecnología, lo que consideró un monto de MM\$ 45.910. A su vez, con el Programa Renueva tu Colectivo, fueron renovados 9.101 taxis colectivos desde 2015 a 2018, considerando un monto de MM\$19.870, ambas iniciativas en un trabajo conjunto con los Gobiernos Regionales.

c) Seguridad Vial y Educación Vial

Convivencia de Modos

El 10 de noviembre de 2018 empezó a regir la Ley de Convivencia de Modos, ley que tiene como objetivo poner en una posición de igualdad a todos los modos de transportes.

En Chile, el 53% de los fallecidos en accidentes de tránsito son los usuarios más vulnerables, es decir peatones, ciclistas y motociclistas. Es por ello que la modificación a la ley de tránsito busca equiparar el espacio vial, incluyendo derechos y deberes para todos los usuarios de las vías en pos de proteger la vida de los más vulnerables.

Entre otros aspectos, la ley de Convivencia de Modos definió que los ciclos deben circular por las ciclovías o por la calzada, con excepción de niños menores de 14 años, adultos que acompañen a niños menores de 7 años, personas con discapacidad y adultos mayores, quienes pueden circular por la vereda.

La ley además estableció una distancia mínima para adelantar a un ciclo de 1,5 metros, permitiendo así una mayor seguridad para el ciclista en la calle, estándares de ciclovías, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales y zonas de salida adelantada como espacios exclusivos para la detención de motocicletas y bicicletas ante la senda peatonal, entre otros.

Con el fin de establecer nuevas exigencias de seguridad a los conductores dentro del marco del reglamento de la Ley de Convivencia de Modos, se realizó una revisión de la normativa internacional relacionada al traslado seguro de niños y niñas en bicicletas.

Además, se elaboró propuesta de decreto para la incorporación al Manual de Señalización de Tránsito las nuevas señales y demarcaciones asociadas a ciclistas y motociclistas. La propuesta fue sometida a consulta pública y se espera que inicie tramitación próximamente.

Reducción de velocidad en zona urbana de 60 a 50 km/h

El 4 de agosto de 2018 entró en vigencia la ley que redujo la velocidad en zona urbana de 60 a 50 km/h. Esa medida igualó a Chile con los estándares de la OCDE, debido a que, hasta ese entonces, Chile era el único país de la OCDE con una velocidad máxima urbana mayor a los 50 km/h.

Nuevo documento de licencia de conductor

La falsificación de documentos es un problema grave para la sociedad, más aún cuando se trata de la licencia de conductor, pues es el único instrumento que asegura que los conductores en nuestro país tienen las aptitudes necesarias para conducir y sean responsables de la seguridad vial. Tomando en cuenta que el documento no se ha modificado desde el año 2000, se hace urgente la actualización de la licencia de conductor.

Es debido a lo descrito que, desde el año 2018, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de CONASET, se encuentra trabajando junto a la SEGPRES, a través de la División de Gobierno Digital, el Servicio de Registro Civil y Carabineros de Chile en un nuevo documento de licencia de conductor, con el fin de contar con un registro de conductores más seguro y moderno que sustenten y fortalezcan al proceso de formación de conductores y a la seguridad vial en nuestro país.

Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)

En Chile, 1 de cada 3 fallecidos en el tránsito se debe a la velocidad, siendo así la primera causa de muerte en accidentes de tránsito en nuestro país. En 2017, la velocidad imprudente y la pérdida de control del vehículo cobraron la vida de 419 personas. Además, en un total de 8.067 siniestros de tránsito por esta causa, hubo 8.491 personas con lesiones de diversa consideración.

La velocidad es un factor que no es visto masivamente como un problema o un riesgo para la vida de las personas. Pero es especialmente peligroso, dado que actúa como un factor agravante en un accidente de tránsito, aumentando sus consecuencias, llegando a ser, generalmente, fatales.

Frente esta realidad, uno de los focos centrales del trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) como una herramienta efectiva para reducir fallecidos producto de la velocidad. De hecho, experiencias internacionales muestran reducciones de alrededor del

50% de fallecidos gracias a la implementación de un centro que controla de forma automatizada la velocidad.

El proyecto de ley considera la instalación de equipos de detección de infracciones que estarían localizados en zonas de altos riesgos de accidentes, definidas por metodología de público conocimiento. Además, los equipos estarían visiblemente señalizados, con el objetivo de alertar a los automovilistas que están próximos a una zona de control, para buscar generar un cambio de conducta y que las personas manejen dentro de los límites de velocidad permitidos.

Actualmente el proyecto de ley que crea un Sistema de Tratamiento de Infracciones de Tránsito (CATI) se encuentra en la Cámara de Diputados en primer trámite constitucional, boletín N° 9252-15, bajo Suma Urgencia.

Política Nacional de Seguridad Vial

En el marco de la Nueva Política de Seguridad Vial, se inició el desarrollo de la Estrategia Nacional de Seguridad de tránsito donde se realizaron mesas de trabajo en las cuales participaron instituciones públicas, agrupaciones ciudadanas y de víctimas de siniestros de tránsito, fundaciones, representantes del mundo académico y profesionales técnicos y expertos en diversas áreas vinculadas a la seguridad vial, se manifestaron los distintos puntos de vista y se trabajaron en compromisos con acciones concretas a realizarse en el corto a mediano plazo, donde el objetivo final es reducir en número de fallecidos en siniestros de tránsito y mejorar la seguridad en las vías.

Sistemas de Retención Infantil

Se realizaron diversas actividades educativas en terreno y difusión para dar a conocer la nueva normativa de sistemas de retención infantil sobre la importancia de llevar de forma segura a los niños.

Se realizaron además actividades educativas relativas a los sistemas de retención infantil dirigidas a educadoras de párvulo, profesionales de la salud, Carabineros de Chile y comunidad en general (padres, madres y apoderados de jardines infantiles y colegios) a nivel nacional. Asimismo, se implementó en el último trimestre, puntos de asesorías a padres en el correcto uso de los sistemas de retención infantil, en la que pueden aprender el uso correcto de los dispositivos con la asesoría de un formador en seguridad del niño pasajero de CONASET.

d) Desarrollo Logístico

En lo que refiere al transporte de carga, la Subsecretaría busca disminuir las barreras logísticas con el fin de mejorar la productividad y competitividad del comercio, aumentar las opciones para los usuarios y alcanzar estándares de eficiencia.

Puerto Exterior de San Antonio y red logística

En abril de 2018 la Subsecretaría presentó al Presidente de la República los antecedentes técnicos y económicos relativos a la decisión de impulsar el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, siendo ésta ratificada y comunicada en mayo y junio del mismo año.

Asimismo, el Ministerio se hizo parte de la consulta formulada por la Empresa Portuaria San Antonio al Tribunal de la Libre Competencia, relativa a las condiciones de la licitación del frente de atraque Lado Mar.

Se continuó el trabajo de coordinación institucional para asegurar una provisión oportuna de las diferentes componentes complementarias, particularmente en lo referido a la accesibilidad vial y ferroviaria, que conforman la Red Logística. Esto a través de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico, CONALOG. De este modo se consensuaron los cronogramas de los diferentes proyectos a cargo de MOP, EFE y la empresa portuaria, comprometiendo hitos relevantes para esta administración, como la licitación de la construcción de la obra de abrigo y del primer terminal. Destaca también la definición de un corredor ferroviario exclusivo para carga, entre Santiago y San Antonio, capaz de movilizar más de un 30% de las transferencias de dicho puerto, con una programación que suma capacidad por etapas, en coordinación con el proyecto portuario.

Adicionalmente se recibió en 2018 la solicitud de concesión Tren Santiago Valparaíso, al amparo de la Ley General de Ferrocarriles de 1931, la cual luego de analizarse en diversos aspectos técnicos y legales, su solicitud fue rechazada, recomendándose al interesado canalizarla a través de la Ley de Concesiones del MOP.

Regulación para impulsar el cabotaje marítimo de pasajeros

El Programa de Gobierno releva la promoción de una mayor competencia en el cabotaje marítimo. Siguiendo esta directriz, en 2018 se aprobó la modificación de la Ley 3.059 de 1979 para autorizar el cabotaje de personas a bordo de cruceros de bandera extranjera con capacidad desde los 400 pasajeros, durante su paso por puertos chilenos. Con ello se pretende mejorar la competencia e impulsar la industria de turismo.

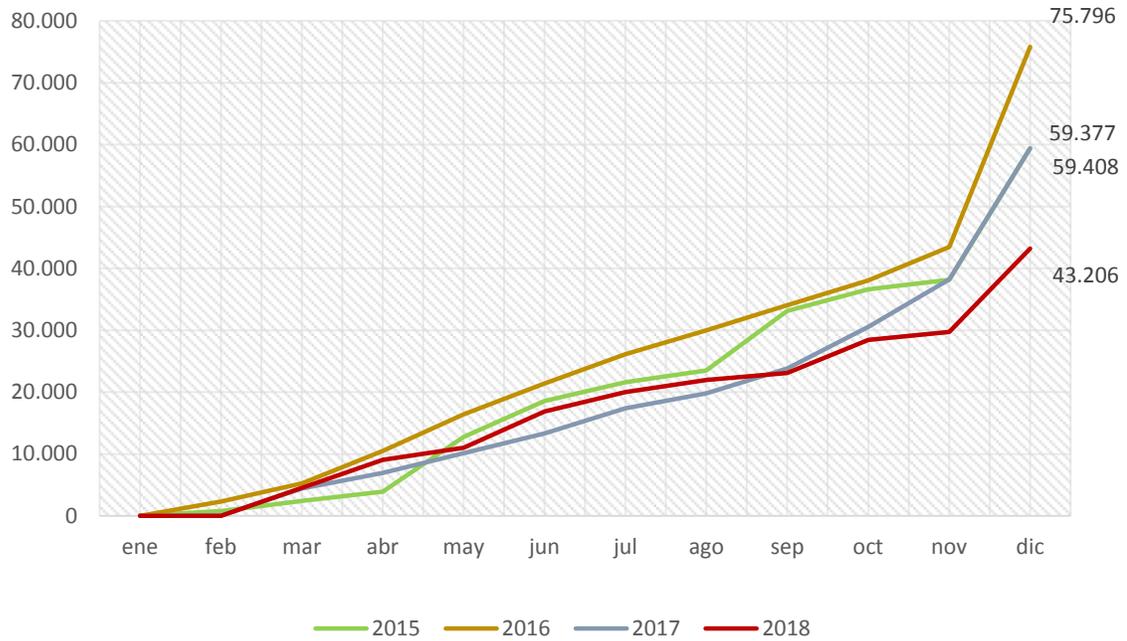
3.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

3.2.1 Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los servicios de Transporte Público

a) Transporte Público Metropolitano

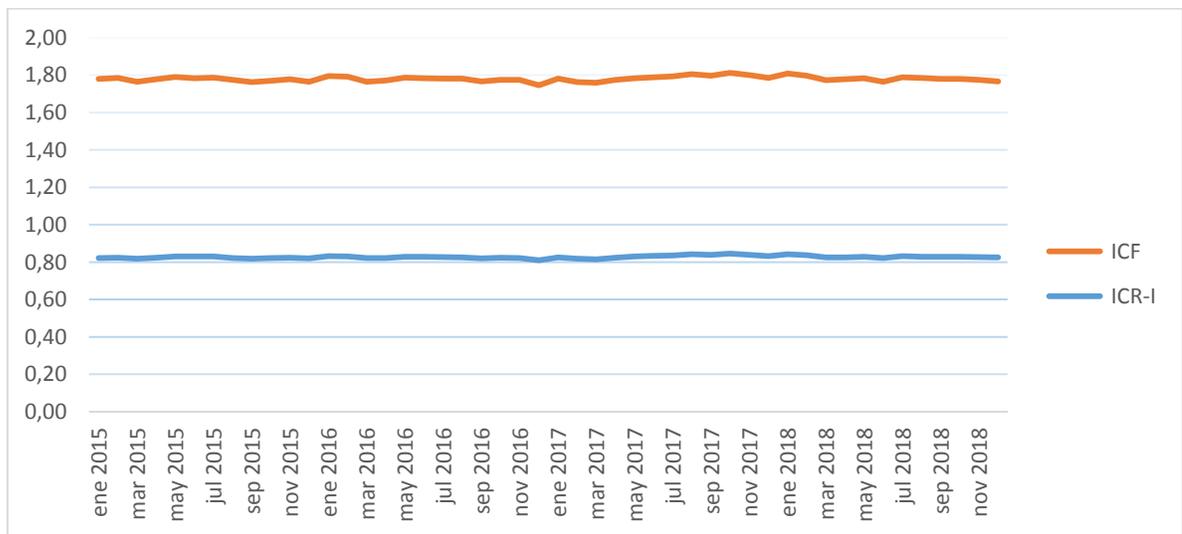
Durante el 2018, en materia de inversión de infraestructura, el Directorio de Transporte Público Metropolitano ejecutó \$43.206 millones del presupuesto de inversión, destinado para obras y conservación de la infraestructura del Transporte Público, el que representó el 99% de los recursos. La ejecución histórica ha sido la siguiente:

Gráfico N°1. Ejecución del presupuesto de inversión para infraestructura del Transporte Público de la ciudad de Santiago (MM\$)



Operacionalmente el Sistema en sus indicadores de frecuencia y regularidad ha obtenido la siguiente evolución:

Gráfico N°2. Evolutivo de Indicadores de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) y Regularidad (ICR-I)



La evolución de datos relevantes de la infraestructura del Sistema de Transporte Público, son los siguientes:

Tabla N°1. Situación del Transporte Público de Santiago

Situación del Transporte Público de Santiago												
Cuadro Comparativo desde 2007- 2018												
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
N° de Paradas	9.397	9.595	10.492	10.809	10.963	10.940	11.046	11.100	11.328	11.339	11.261	11.327
Paradas con Refugio	3.013	5.359	7.769	8.760	8.835	9.460	9.542	9.230	9.372	9.426	9.312	9.310
Corredores (km)	16,3	16,3	45,8	55,1	61,7	61,7	67,7	69,1	70,1	71,6	80,6	82,8
Vías Exclusivas (km)	8	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Pistas Sólo Bus (km) (*)	80	114	117	117	119,3	119,3	119,3	119,3 161,0	180,0	200,4	203	205
Zonas Pagas (**)	0	141	152	157	127	129	129	129	129	156	239	233
Número de Servicios Totales	223	326	335	358	351	374	368	371	379	378	377	380
Reclamos o denuncias (***)	63.980	42.642	42.350	51.130	69.627	61.739	38.240	31.914	27.317	30.579	44.188	57.012
Sugerencias	36.611	11.287	7.525	20.795	120.153	4.355	1.317	1.833	1.492	849	1.557	1.663
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los Usuarios	3,8	4,4	4,9	4,2	4,2	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,5	4,3

(*) Se cambia la forma de medición a partir del 2015, ya que desde año se considera la cantidad total de Km marcados, anteriormente se consideraban en un solo sentido. (**) A partir del 2015 se incluye la incorporación de zonas pagas móviles. (***) En el año 2018 hubo una mejora en la plataforma para realizar reclamos, denuncias, consultas y sugerencias.

b) Transporte Público Regional

Durante 2018 casi 180 mil millones de pesos fueron dispuestos por el MTT para los Subsidios al Transporte Público, recursos que se distribuyen por región para ejecución directa.

En relación a las inversiones realizadas bajo el concepto de Infraestructura para el Transporte Público que tiene como objetivo mejorar las condiciones del entorno donde circula el transporte público, la Ley de Subsidio destina recursos para financiar obras como mejoras de vías, implementación de vías segregadas, construcción de paraderos urbanos y rurales, señalización, demarcación de calles y conservaciones de ejes viales, las cuales traen un gran beneficio para los habitantes de los lugares donde se realizaron. Durante el año 2018 se ejecutaron inversiones por un total de M\$ 3.463.579 distribuido en las distintas regiones del país.

En cuanto a inversiones realizadas para infraestructura para el transporte de trenes se tiene una ejecución presupuestaria de un 100% correspondiente al subtítulo 33.

En relación a servicios de zonas aisladas y conectividad rural a la fecha operan 1.036 servicios que otorgan conectividad a más de 832 mil personas de sectores apartados y con dificultades de conectividad. Recorridos que se efectúan en los modos terrestre, marítimo,

lacustre, fluvial y aéreo. El crecimiento de estos recorridos desde 2013 a la fecha significa un incremento porcentual de más de un 100%, y para los beneficiarios en un 130% desde esa misma fecha.

Tabla N° 2 Evolución Servicios Zonas Aisladas y Conectividad Rural

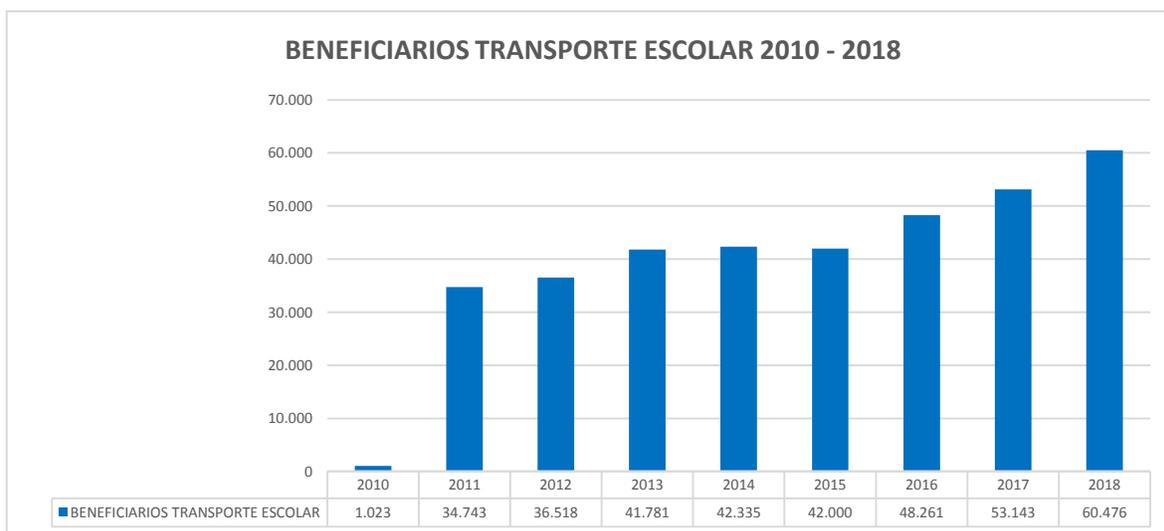
AÑO	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL SERVICIOS ZONAS AISLADAS Y CONECTIVIDAD RURAL	514	559	605	639	906	1036

Igualmente han aumentado los servicios del Programa de Transporte Escolar gratuito significativamente, puesto que hoy sobre 60 mil estudiantes de sectores apartados de regiones son beneficiados con 980 servicios de Transporte Escolar Gratuito implementados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para otorgarles conectividad directa entre sus hogares y sus establecimientos educacionales. Desde el 2014 estos recorridos crecieron considerablemente en 2016, otorgando conectividad a más de 48 mil alumnos, para nuevamente aumentar en 2017 beneficiando a más de 53 mil estudiantes.

Tabla N° 3 Evolución Servicios Transporte Escolar Gratuito

AÑO	2014	2015	2016	2017	2018
TRANSPORTE ESCOLAR	640	660	760	862	980

Gráfico N°3 Evolución Beneficiarios Servicios Transporte Escolar Gratuito



Avanzar en la modernización de la flota de transporte público en diferentes ciudades y localidades de regiones, fue otra tarea relevante para la gestión del MTT.

Para tal efecto, implementamos en agosto de 2015 en conjunto con los Gobiernos Regionales, el programa de renovación de taxis colectivos, el cual ha favorecido la

incorporación de 9.101 automóviles nuevos desde que se lanzó el programa, a través de una inversión superior a los \$ 19 mil 870 millones.

Tabla N° 4 Programa Renueva Tu Colectivo Por Región

REGIÓN	TOTAL RENOVACIONES TAXIS COLECTIVOS 2015 - 2018	MONTO RENOVACIONES (MM\$)
ARICA Y PARINACOTA	180	517
TARAPACÁ	33	104
ANTOFAGASTA	994	2.093
ATACAMA	696	1.622
COQUIMBO	1020	2.188
VALPARAÍSO	1423	2.974
METROPOLITANA	0	0
O'HIGGINS	1398	2.944
MAULE	1075	2.388
ÑUBLE	172	387
BIOBÍO	524	1.128
LA ARAUCANÍA	380	835
LOS RÍOS	190	421
LOS LAGOS	660	1.438
AYSÉN	148	351
MAGALLANES	208	481
TOTAL	9.101	19.870

Con el Programa Renueva Tu Micro, se ha facilitado el recambio de 4 mil 683 buses antiguos, por máquinas más modernas y seguras para los usuarios, mediante un subsidio de 45 mil 910 millones de pesos.

Tabla N° 5 Programa Renueva Tu Micro Por Región

REGIÓN	TOTAL RENOVACIONES BUSES 2014 -2018	MONTO RENOVACIONES (MM\$)
ARICA Y PARINACOTA	134	1.237
TARAPACÁ	141	2.294
ANTOFAGASTA	282	3.732
ATACAMA	63	409

REGIÓN	TOTAL RENOVACIONES BUSES 2014 -2018	MONTO RENOVACIONES (MM\$)
COQUIMBO	330	2.348
VALPARAÍSO	151	967
METROPOLITANA (RURAL)	55	303
O'HIGGINS	398	4.526
MAULE	730	6.471
ÑUBLE	182	841
BIOBÍO	503	4.575
LA ARAUCANÍA	610	6.216
LOS RÍOS	453	5.205
LOS LAGOS	626	6.585
AYSÉN	15	108
MAGALLANES	10	92
TOTAL	4.683	45.910

3.2.2 Regulación que rige el Transporte

a) Implementación de Concursos de Taxis en el País

La ley N° 20.867, publicada en el Diario Oficial el 22 de octubre de 2015, y que entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año, suspendió por un plazo de cinco años la inscripción de taxis, en cualquiera de sus modalidades, en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros (RNSTP), así como, el cambio de inscripción de una región a otra.

Durante este periodo, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que pueda autorizar nuevas inscripciones en el mencionado registro, en los casos calificados técnicamente de acuerdo con los criterios fijados en la ley 20.474 y su reglamento. Por lo que uno de sus logros es la incorporación de vehículos eléctricos al parque de los taxis, en la Región Metropolitana los taxis eléctricos son 3 taxis básicos y 26 taxis ejecutivos.

Durante el año 2019, se continúa con los concursos de Antecedentes para la inscripción de taxis básicos en la Provincia de San Antonio, para 25 nuevas vacantes con taxis eléctricos y 5 vinculadas a la discapacidad. Mientras que en las comunas de Valparaíso y Viña del Mar, se llamó a 100 nuevas vacantes para vehículos eléctricos y 20 vinculadas a la discapacidad. Este concurso se encuentra en proceso de respuesta a las consultas sobre las Bases, realizándose la postulación entre el periodo comprendido entre el 1 y 21 de marzo de 2018.

Existen regiones, como Biobío y Rancagua que han enviado informes técnico para solicitar Concursos y se están analizando los informes o actualizando las Bases de Concursos.

Planes Pilotos Tecnológicos para taxis

En el marco del proceso de modernización tecnológica del sistema de taxis se inició durante septiembre 2018 implementación de pilotos tecnológicos en las distintas modalidades de taxis con la finalidad de recopilar información técnica, funcional y operativa, entre otras, para evaluar y definir el estándar mínimo para su incorporación en dichos servicios e identificar las eventuales adecuaciones normativas.

Se ha recibido una buena respuesta de las empresas tecnológicas y de los gremios de taxis, a la fecha se cuenta con los siguientes planes pilotos operativos.

Tabla N° 6 Pilotos Tecnológicos Taxis

N°	Región	Comuna	Asociación de Taxis	Servicio	Flota	Nombre plataforma
1	Magallanes Y Antártica Chilena	Punta Arenas	Transportes ONAs	Básicos	51	ONA
2	La Araucanía	Temuco	Taxistas y Empresas de Radiotaxis de La Araucanía	Básicos y de Turismo	34	Legal Taxi
3	Metropolitana de Santiago	Todo Santiago	A.G. ADUTAGACH	Básicos y Ejecutivos	35	PURU
4	Metropolitana de Santiago	Todo Santiago	A.G. Taxis Básicos Aeropuerto	Básicos	47	E-Taxi
5	Tarapacá	Iquique y Alto Hospicio	Federación Regional de Taxis Básicos y Colectivos	Básicos, Ejecutivos y Turismo	158/120	Legal Taxi
6	Antofagasta	Antofagasta	Taxicity	Taxis Ejecutivos	40	Taxicity
7	Metropolitana de Santiago	Todo Santiago	Sindicato N° 25 de Taxis, calle Holanda, Providencia	Taxis Básicos	17	Taxicity
8	Coquimbo	La Serena	A.G. Taxis de la región de Coquimbo	Taxis Básicos y Ejecutivos	47	Legal Taxi

b) Registro de Pasajeros Infractores

Ley 21.083, que Adopta Medidas de seguridad y control en medios de pago de transporte público de pasajeros y decreto supremo N° 68, de 2018, Aprueba Reglamento de operación, administración y condiciones técnicas de acceso del registro de pasajeros infractores del transporte público, se implementó durante junio 2018 el Registro de Pasajeros Infractores

del transporte público, iniciándose la recepción de la información desde los juzgados de policía local, a la fecha se cuenta con:

Tabla N° 7 Infracciones Pasajeros Evasores 2018

Juzgado Policía Local	Evasión	Pase Escolar	Total general
1 JPL MAIPU	43		43
1 JPL ÑUÑO A	27		27
1 JPL PUENTE ALTO	238	2	240
2 JPL PROVIDENCIA	1		1
2 JPL SANTIAGO	33		33
4 JPL SANTIAGO	143		143
LA GRANJA JPL	21		21
LO ESPEJO JPL	3	1	4
QUILICURA JPL	2		2
SAN RAMON JPL	19		19
Total general	530	3	533

Fuente : RPI febrero 2019

c) Normativas dictadas en 2018 – 2019

Durante el año 2018 y lo que va corrido del año 2019 se dictaron las siguientes leyes:

Tabla N° 8 Leyes Dictadas 2018

Ley N°	Mes D.O	Glosa
21.070	Marzo.2018	Regula Derechos en el territorio de Isla de Pascua
21.083	Abril 2018	Control de Evasión, crea Registro de Pasajeros Infractores
21.088	Mayo 2018	Modificación Ley de Tránsito, Convivencia de Modos, incorporación de normas de bicicletas entre otras
21.103	Junio 2018	Ley de Tránsito, Rebaja Velocidad en Zonas Urbanas de 60 a 50 Km/hr.
21.114	Octubre 2018	Ampliación de Licencia Profesional A2 con dos años de antigüedad para buses de xx pasajeros

Asimismo, se ha logrado avanzar en los proyectos de ley con prioridad, siendo éstos los siguientes:

Tabla N° 9 Proyectos de Ley años 2018 - 2019

Materia	Tema Específico	Estado
Transporte Público	Regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten. Mensaje Boletín 11934-15	15.01.2019, cuenta del primer informe de Comisión: Comisión de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados en primer trámite.
Seguridad	Crea el Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (CATI) y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290. Mensaje Boletín 9252-15	16.01.2019, comienza discusión particular. Se aprueba hasta el artículo 9 en primer trámite legislativo. Comisión de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.
Seguridad	Modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados. Moción Boletín 10645-15	29.01.2018, despachado por el Congreso, se envía al Ejecutivo para trámites de promulgación y publicación.
Transporte de Carga	Para precisar las autorizaciones requeridas para transportar desechos. Moción Boletín 12139-15.	02.01.2019, Comisión de Transportes del Senado despacha el proyecto de ley en primer trámite.
Transporte marítimo	Modifica el art. 2 del Decreto de Ley N° 3059 de 1979 para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera en los casos que señala. Moción Boletín 9656-15.	15.01.2019 despachado por el Congreso, se envía al Ejecutivo para trámites de promulgación y publicación.

Materia Reglamentaria.

Durante el año 2018 se publicaron los siguientes Reglamentos relevantes:

Tabla N° 10 Decretos Reglamentarios años 2018 - 2019

Norma	Mes DO	Glosa
Decreto N° 45	Febrero de 2018	Requisitos técnicos dispositivos de seguridad camiones y tractos.
Decreto N° 68	Octubre de 2018	Reglamento sobre registro de pasajeros infractores.
Decreto N° 145	Noviembre de 2018	Requisitos técnicos, constructivos y de seguridad vehículos eléctricos (Vigencia 13.11.2019)

Asimismo, se encuentran en consulta pública tramitación los siguientes reglamentos:

- En materia de seguridad se pueden indicar los Reglamentos de la ley de convivencia de modos (operación y clasificación de ciclovías; señales y, elementos de seguridad en los ciclos)

- En transporte público es relevante destacar el Reglamento sobre Transporte Remunerado en Isla de Pascua (Decreto N° 113, de 30.11.2018 en proceso de firmas)
- En infraestructura se destaca la elaboración del Reglamento sobre mitigación de impactos al sistema de movilidad local derivados de proyectos de crecimiento urbano (IMIV), Decreto N° 30, de 2017 que está en proceso de tramitación.
- En materia de transporte de carga, cabe señalar la elaboración del Reglamento sobre escoltas privadas (Decreto N° 25, de 22.03.2017, en proceso de coordinación con el Ministerio de Obras Públicas)

d) Plantas de Revisión Técnica

A fines del año 2018, se modificó el Decreto Supremo N°156 de 1990, del MTT, a fin de facultar a los concesionarios de Plantas Revisoras para **emitir electrónicamente los certificados de revisión técnica**, de verificación de emisiones y distintivos, un gran logro en vía a la digitalización de los trámites.

Con ello, se pretende mejorar los tiempos de espera para la entrega de estos documentos en las plantas de revisión técnica, ya que, mediante un código QR para una lectura rápida de la información, los Concesionarios que implementen una forma de leer la información allí contenida, pueden cotejarla con las bases de datos; eliminar los robos de certificados en blanco que se producen en las plantas; tener trazabilidad inmediata de los documentos, ya que en la actualidad la correlatividad del universo de certificados y distintivos se reparte entre las distintas concesiones y plantas; permitir a los usuarios contar con una copia digital de sus certificados, y potenciar la información de los sistemas por sobre los papeles, entre otros.

Lo relevante de los certificados digitales son los datos de la revisión técnica, para lo cual el Ministerio cuenta con la información on-line de las revisiones técnicas y su resultado. De este modo, los distintos servicios públicos que lo requieran, pueden efectuar consultas ya sea para efectos de fiscalización, o bien para la emisión de permisos de circulación.

De otra parte, desde junio de año 2018 a febrero 2019, han iniciado operaciones 8 nuevas plantas revisoras en las distintas regiones del país, y por lo tanto, se encuentran operando 100 plantas del nuevo sistema de un total de 127 concesionadas en el país, restando por implementar 22, plantas revisoras, mientras que 3 se encuentran en proceso de adjudicación. Por otra parte, se encuentran en curso 2 nuevos llamados a licitación en las regiones de La Araucanía y Metropolitana lo que sumará 4 nuevas plantas al sistema.

Tabla N°11 Plantas de Revisión Técnicas que iniciaron operaciones los años 2018 y 2019

#	Región	Concesionario	Clase Planta	Ubicación PRT	Comuna	Fecha Puesta en Marcha
1	RM	Systech Chile Ltda.	AB	Av. Vicuña Mackenna N° 3850 y Parcela N° 2, N° 102	Melipilla	12-12-2018

2	V	Chilena de Revisiones Técnicas SpA.	AB	Los Eucaliptos N° 150 – Lote 86	San Antonio	17-01-2019
3	V	Moody International Holdings Chile Ltda.	B	Novena PC 342-A, Lote A, Placilla de Peñuelas	Valparaíso	27-08-2018
4	V	Applus Revisiones Técnica de Chile S.A.	AB	Los Molles N° 387, Parcela 25, Parcelación Agua Buena	San Antonio	05-09-2018
5	VI	Systech Chile Limitada	AB	Av. Pdte. Allende Gossens N°273, Fundo La Primavera	Rancagua	13-08-2018
6	VII	Chilena de Revisiones Técnicas Ltda.	AB	Camino Real P.P San Martín P.C 23, Lote 2	Linares	12-07-2018
7	VII	Systech Chile Ltda.	AB	Hijuela N°1 de Las Cañas, Correspondiente a los Lotes N°1 y N°2	Constitución	30-07-2018
8	VIII	ECA Control y Asesoramiento S.A.	AB	Av. Las Industrias Pedro Stark Troncoso N°700	Los Ángeles	30-06-2018
9	V	Chilena de Revisiones Técnicas SpA	B	Avenida Tupungato N°3220	Valparaíso	12-02-2019

3.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

El Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, tiene como misión fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, además de la fiscalización de plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y no profesionales, y gabinetes psicotécnicos, junto con el control a los servicios de pasajeros que reciben subsidios del Estado para su operación en las diferentes regiones del país.

Ejecución presupuestaria

En la siguiente tabla se muestra un detalle de la asignación presupuestaria del Programa de Fiscalización, para el período 2018 en comparación con la asignación del período 2019:

Tabla N° 12 Decretos Reglamentarios años 2018 - 2019

SUBTÍTULO PRESUPUESTARIO	2018	2019
21. GASTOS EN PERSONAL	6.314.965.000	6.563.369.000
22. BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.102.818.000	1.968.321.000
Arriendos	842.328.000	855.620.000
Servicios Básicos	425.000.000	538.532.000
Servicios Generales	281.880.000	234.960.000
Textiles. Vestuario y Calzado	120.700.000	73.991.000
Combustibles y Lubricantes	150.000.000	50.000.000
Materiales de Uso o Consumo	91.212.000	83.800.000
Servicios Técnicos y Profesionales	118.058.000	53.318.000
Mantenimiento y Reparaciones	50.600.000	52.300.000

SUBTÍTULO PRESUPUESTARIO	2018	2019
Servicios Financieros y de Seguros	11.200.000	11.200.000
Otros Gastos Bienes y Servicios	9.240.000	11.000.000
Publicidad y Difusión	2.600.000	3.600.000
22. ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS	173.415.000	104.745.000
31.INICIATIVAS DE INVERSION	0	0
TOTAL	8.591.198.000	8.636.435.000

A continuación se presentan los principales resultados en cada uno de los ámbitos de fiscalización y los logros alcanzados durante el año 2018:

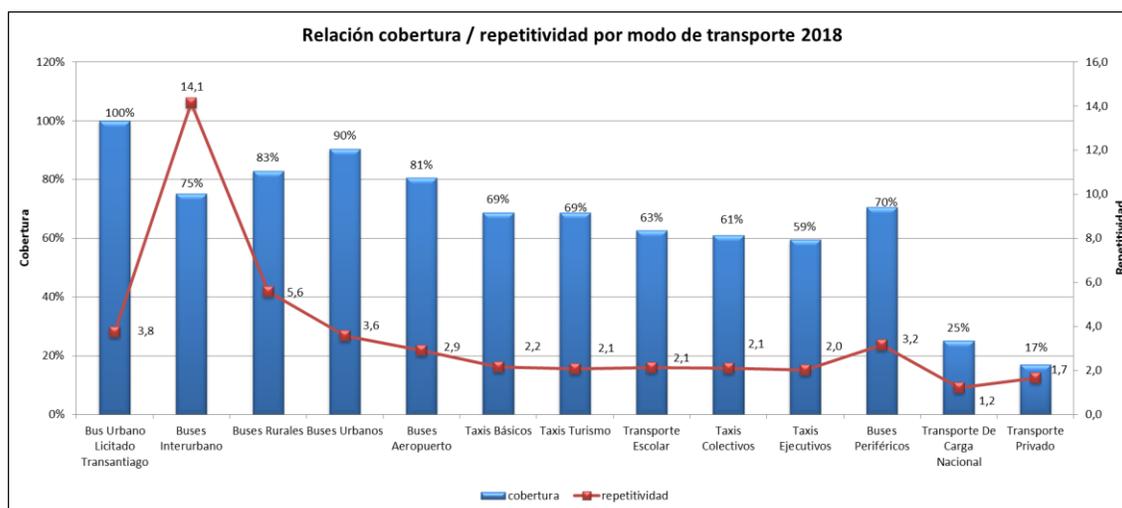
Evaluación de la gestión del Programa Nacional de Fiscalización

- **Fiscalización de vehículos**

Durante el año 2018, se realizaron sobre 525 mil controles a vehículos, los que consideran la fiscalización al transporte remunerado de pasajeros, tanto público como privado, el control al transporte escolar, al transporte de carga y a los vehículos particulares existentes en el país. Estos controles se tradujeron en más de 120 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por infringir la normativa vigente.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de cobertura y repetitividad alcanzados en la fiscalización a los diferentes modos de transporte a nivel nacional:

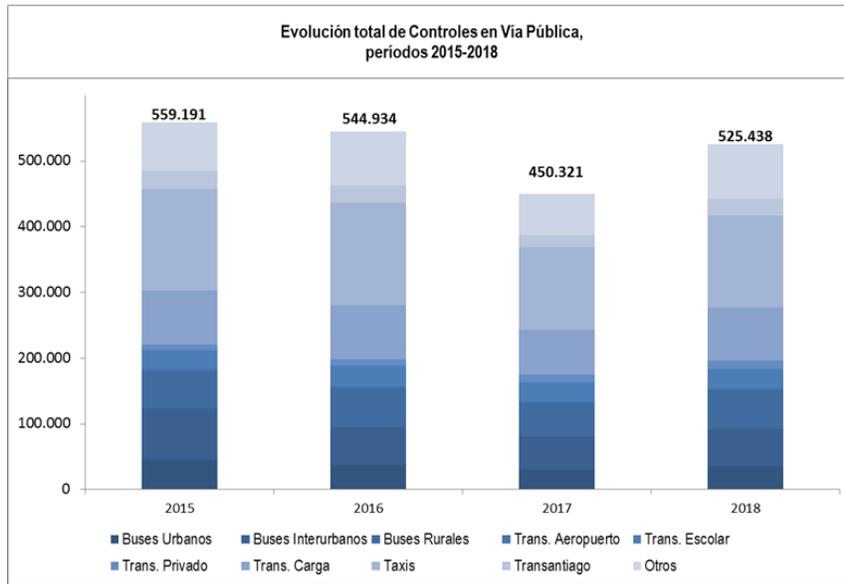
Gráfico N° 3 Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2018:



En el año 2018, se alcanzaron importantes niveles de cobertura en la fiscalización de los principales modos de transporte a nivel nacional. En relación a los parques existentes, la más alta cobertura de fiscalización, se obtuvo para buses Transantiago con un 100%, seguida por la lograda en buses urbanos de regiones diferentes a la metropolitana, con un 90% y por la obtenida para buses rurales y buses aeropuerto, con un 83% y un 81% de cobertura respectivamente.

En cuanto a la repetitividad en la fiscalización, la mayor cantidad de controles en promedio por vehículo, se observa en buses interurbanos, con 14,1 fiscalizaciones por bus.

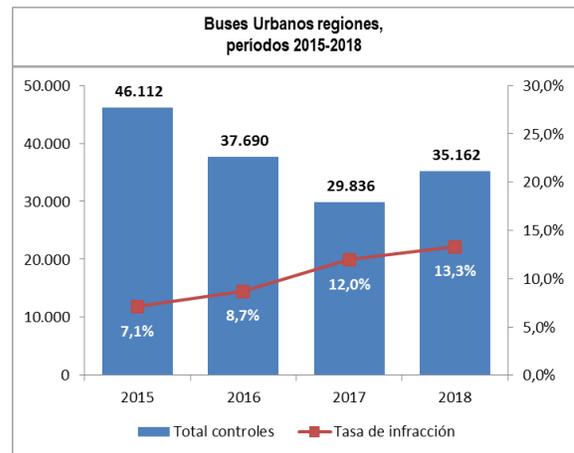
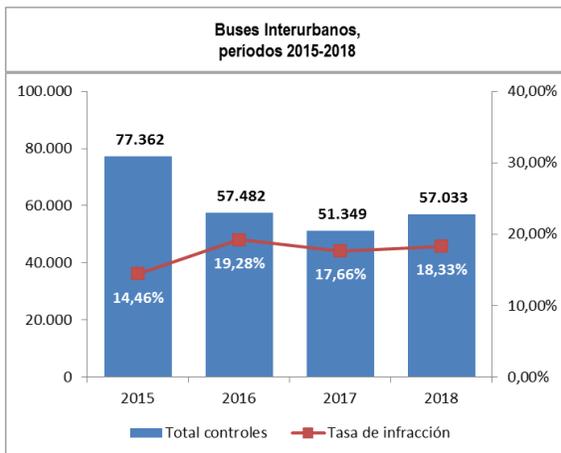
Gráfico N°4 Total de controles vía pública comparación periodos 2015-2018:

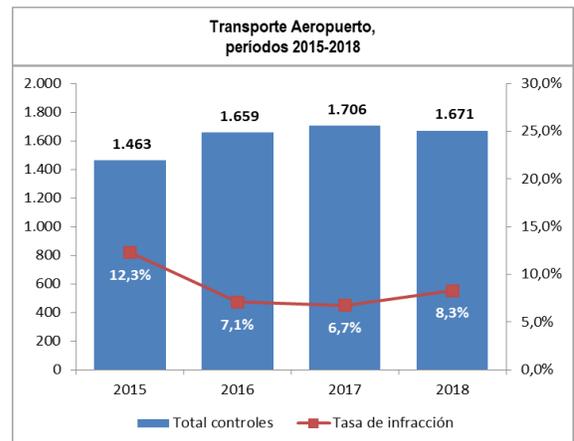
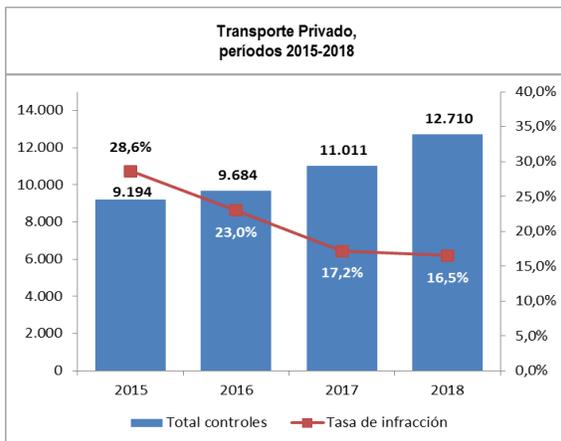
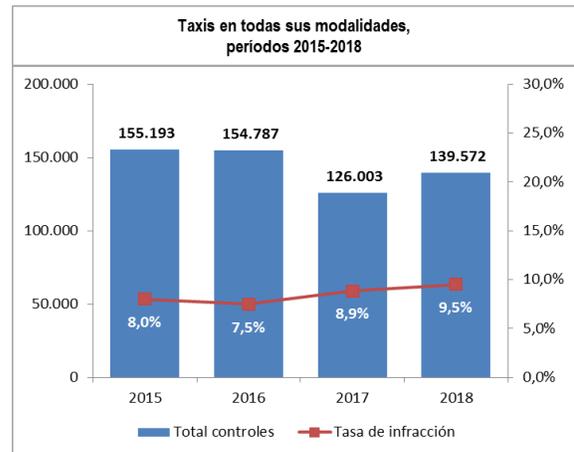
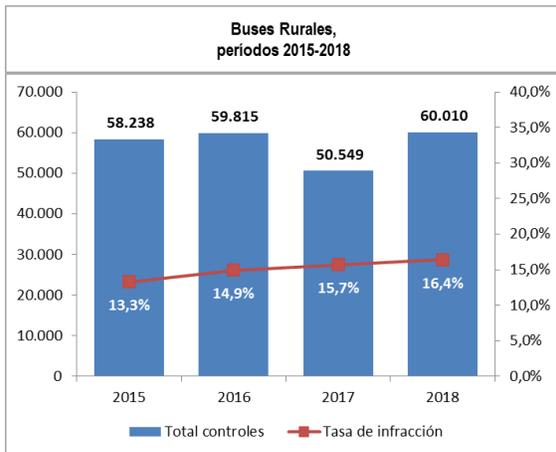
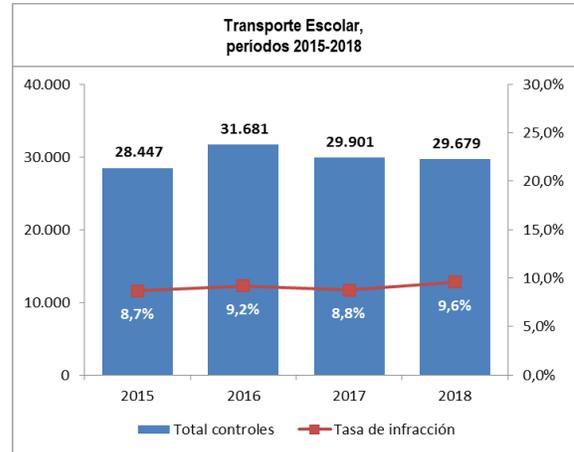
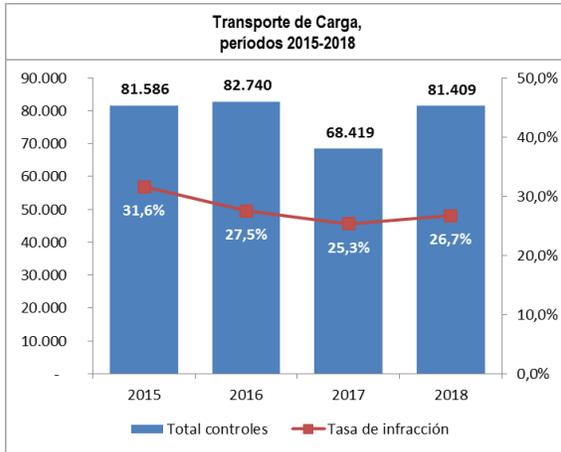


En el período 2015 – 2018 se realizaron más de 2 millones de controles con más de 470 mil infracciones.

A continuación se informa la evolución de controles e infracciones para el período 2015 al 2018, para los diferentes modos fiscalizados en vía pública a nivel nacional:

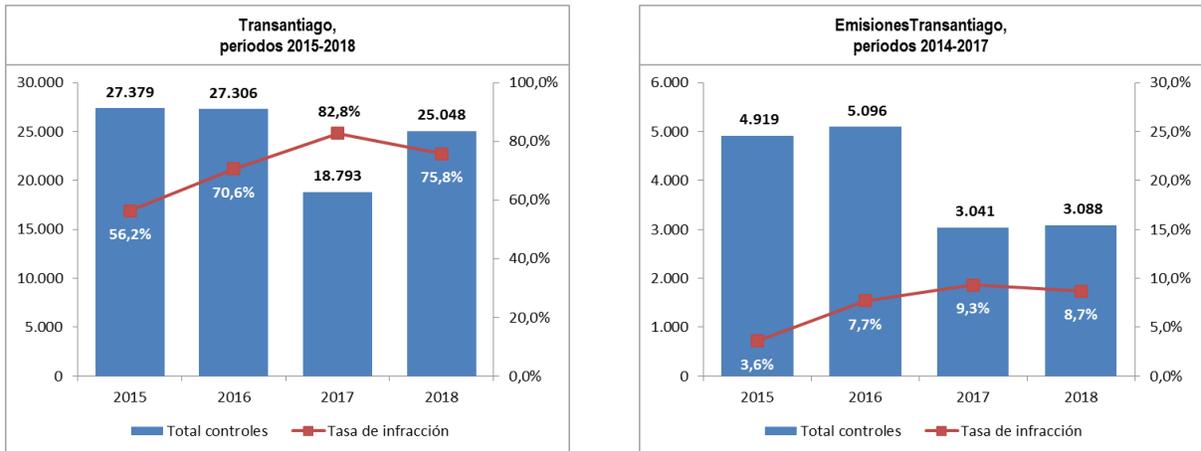
Gráfico N°5 Evolución de Controles período 2015 - 2018





Durante el año 2018, aumentó el número de controles realizados a buses interurbanos, buses rurales, buses urbanos de regiones (distintas a RM), taxis en todas sus modalidades y transporte de carga, además en estos mismos modos de transporte se aprecia un aumento en la tasa de infracción respecto del año anterior. En el caso del transporte escolar y buses aeropuerto, los controles disminuyeron y la tasa de infracción aumentó, mientras que en el transporte privado, aumentó el número de controles y se observó una disminución en la tasa de infracción.

Gráfico N°6 Evolución de Controles Transantiago período 2015 - 2018



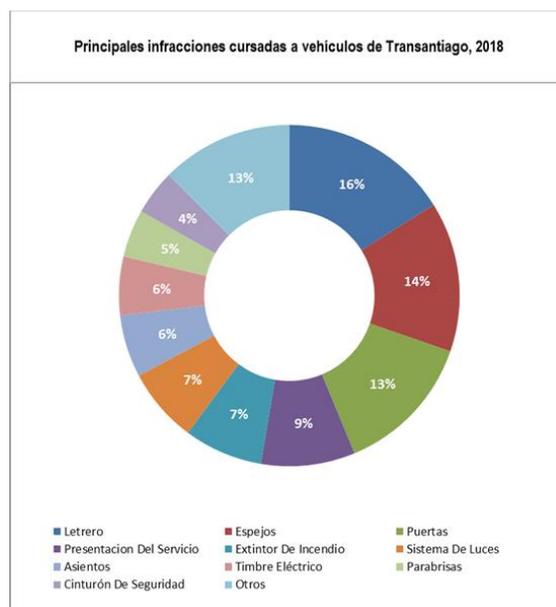
Durante el período de 4 años, se efectuaron sobre 98 mil controles a buses de Transantiago y se cursaron más de 69 mil infracciones, con un aumento sostenido en la tasa de rechazo durante tres años, y una disminución en 2018.

Se intensificó en este período, el control por no detención de buses Transantiago en paradas, efectuando más de 4 mil 800 visitas a los paraderos más denunciados por los usuarios del transporte y cursando por esta causa, casi 500 infracciones a conductores de buses Transantiago.

En cuanto a la fiscalización de emisiones en buses Transantiago, el número de controles en el período 2015 al 2018, superó los 16 mil controles, con una tasa de infracción que iba al alza, pero que en 2018 disminuyó.

Durante el 2018, las principales causas de rechazos detectadas en la fiscalización de buses Transantiago, están relacionadas a aspectos como letreros, espejos y puertas. A continuación, es posible apreciar el desglose de estos rechazos:

Gráfico N°7 Total controles servicios subsidiados 2015-2018:

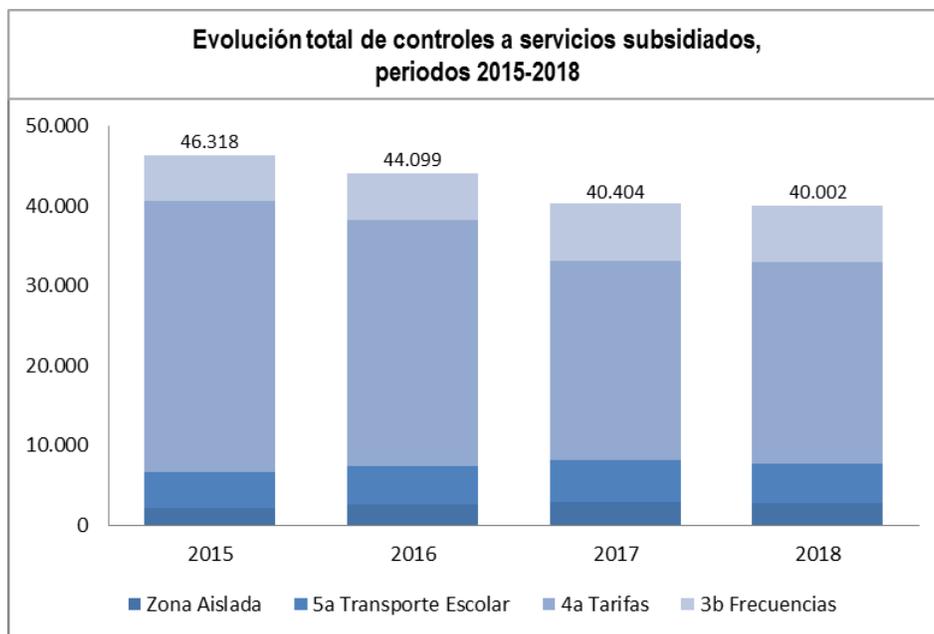


- **Fiscalización de subsidios**

Durante el año 2018, se efectuaron 40.002 fiscalizaciones a los servicios subsidiados otorgados por el estado a lo largo del país, los que incluyen los subsidios de rebaja de tarifas, el transporte gratuito a escolares y los servicios de transporte en zonas aisladas y extremas.

En el siguiente gráfico se muestran los controles a subsidios a nivel nacional entre los años 2015 y 2018, los que sobrepasaron las 170 mil fiscalizaciones.

Gráfico N°8 Total controles servicios subsidiados 2015-2018:



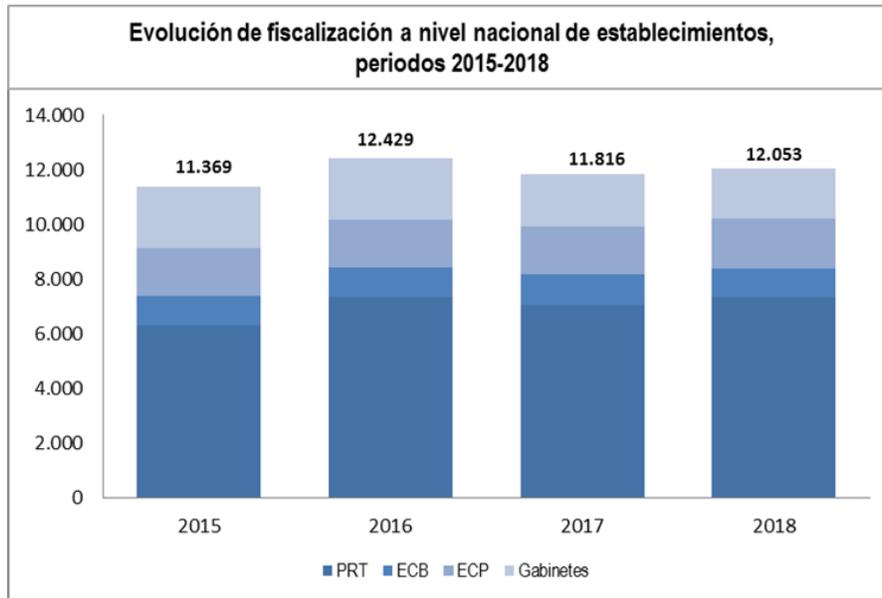
Durante estos cuatro años, se efectuaron 10 mil fiscalizaciones al subsidio al transporte en zonas aisladas a nivel nacional, más de 115 mil fiscalizaciones a la rebaja de tarifa escolar en un 33% con respecto a la tarifa adulto, más de 19 mil inspecciones a los subsidios al transporte escolar y sobre 25 mil controles al subsidio a servicios regulados.

Además, se efectuaron más de 2.000 verificaciones a chatarrizadores adscritos al programa Renueva tu Micro a nivel nacional.

- **Fiscalización de Establecimientos**

En este tipo de fiscalización, se verifica el correcto funcionamiento de los establecimientos vinculados al sector transporte como son: plantas de revisión técnica, escuelas de conductores profesionales y clase B, y gabinetes psicotécnicos municipales.

Gráfico N°9 Total de visitas establecimientos, período 2015-2018:

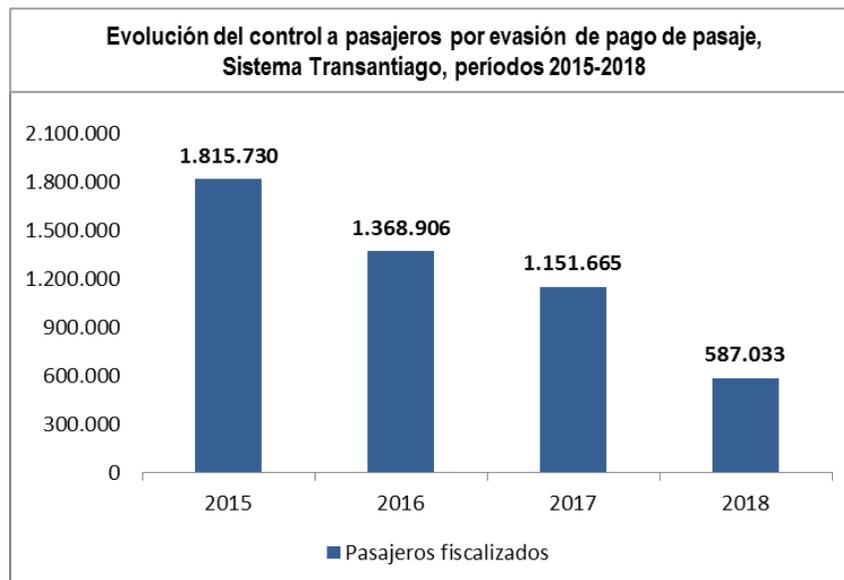


Durante el período 2015-2018, se efectuaron sobre 47 mil visitas a los principales establecimientos ligados al sector transporte a nivel nacional: casi 28 mil visitas de fiscalización a plantas de revisión técnica, más de 8 mil a gabinetes municipales, 7 mil inspecciones a escuelas de conductores profesionales y más de 4 mil 300 a escuelas de conductores no profesionales o clase B.

- **Fiscalización de evasión**

En el período comprendido por los años 2015 al 2018, se han fiscalizado sobre 4 millones 900 mil pasajeros por el pago de tarifa en los buses Transantiago, sancionando a más de 300 mil pasajeros por no pagar su pasaje.

Gráfico N°10 Total Pasajeros fiscalizados por evasión a Buses Transantiago 2015 - 2018:



Además, en el período se detectaron sobre 8 mil 900 TNE que estaban siendo mal utilizadas, siendo retiradas y enviadas a la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, JUNAEB.

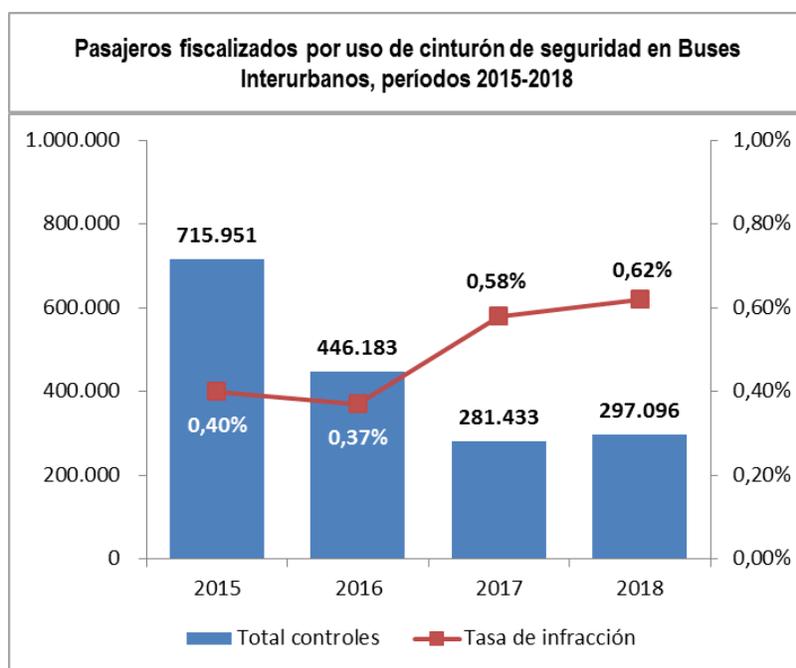
- **Fiscalización de pasajeros**

Incluye los controles a la evasión en el sistema de transporte público urbano de pasajeros de la región metropolitana, Transantiago, y el control a nivel nacional, del uso del cinturón de seguridad por parte de pasajeros en buses interurbanos y en taxis en todas sus modalidades.

- **Fiscalización de cinturón de seguridad**

En el período 2015 a 2018, se controlaron más de 1 millón 740 mil pasajeros por uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos a nivel nacional. De igual forma, la fiscalización del uso de cinturón en las diferentes modalidades de taxis, superó los 190 mil pasajeros controlados.

Gráfico N°11 Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2015 – 2018:



- **Fiscalización con tecnología**

La incorporación de tecnología en la fiscalización sigue siendo uno de los objetivos y desafíos del Programa de Fiscalización no sólo en la Región Metropolitana, sino que también con fuerza en regiones, lo que ha permitido optimizar y hacer más eficiente la fiscalización.

- **Fiscalización automatizada de vías exclusivas y pistas solo buses**

En el año 2018, se completó la Etapa III del proyecto de fiscalización de vías mediante cámaras en Santiago, con la puesta en operación de ciento diecinueve puntos de monitoreo y control adicionales a los existentes en las etapas I y II, alcanzando una cobertura que bordea los 80 km repartidos en un total de 20 ejes prioritarios. Hoy la Región metropolitana cuenta con 277 cámaras, que ayudan a fiscalizar el correcto uso de las vías priorizadas del transporte público y que han permitido el aumento de las velocidades comerciales en los Buses del Transantiago, llegando a valores cercanos al 30%, lo que se traduce en una disminución en el tiempo de traslado de los usuarios.

Durante el 2018, comenzó también la Etapa II del sistema de cámaras en la Araucanía que permite la fiscalización de la vía exclusiva de calle Diego Portales. Esta nueva aplicación permitió complementar la Etapa 1, en ejecución desde el 2016 en calle Manuel Rodríguez, logrando 8 puntos de monitoreo y control en dos ejes, sumando un poco más de 1 km de cobertura.

A ello se sumó la ciudad de Valdivia, en la región de Los Ríos, con la instalación de 7 puntos de monitoreo mediante cámaras de fiscalización de vías exclusivas ubicadas en las calles Chacabuco, Independencia y Arauco, llegando a los 2 km de cobertura con este tipo de tecnología.

Por otro lado, durante el 2018, se gestionó la obtención de recursos para concretar un proyecto de fiscalización automatizada del eje Colón, que funciona como pista sólo bus para el transporte público, en la ciudad de La Serena, región de Coquimbo.

- **Plataforma de fiscalización de restricción vehicular mediante cámaras**

En julio del 2018 se implementó un nuevo módulo en el sistema de generación de infracciones automatizadas, para controlar la restricción vehicular permanente para vehículos catalíticos, en el contexto del nuevo Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica (PPDA) de la Región Metropolitana, que entre otras medidas establece la implementación de dicha exigencia en el período comprendido entre mayo a agosto de cada año. De esta forma, el uso de las cámaras de reconocimiento de placas patentes que se encuentran desplegadas en distintos puntos de Santiago, permite el adecuado control de esta medida.

Adicionalmente y también como parte del PPDA de la región metropolitana, durante el 2018, se trabajó en el diseño de una plataforma de fiscalización automatizada de una Zona de Baja Emisión (ZBE) para camiones en Santiago, que comprende en una primera etapa, el uso del sistema automatizado de fiscalización que utiliza la red de cámaras instaladas en 80 kilómetros de vías exclusivas y pistas solo bus de la región metropolitana, actualmente en operación, junto con las cámaras para restricción de circulación de camiones en el sector de La Pirámide. Para esta primera etapa, se solicitaron los recursos necesarios en el anteproyecto de presupuesto respectivo.

- **Fiscalización de taxímetros**

Durante el año 2018, se continuó la fiscalización del adecuado funcionamiento de taxímetros en todo el territorio nacional, mediante el uso de equipos generadores de pulsos eléctricos, que ha permitido aumentar significativamente la detección de taxímetros adulterados, con 145 infracciones por esta causa solo en la región metropolitana.

- **Sistemas tecnológicos de apoyo a la fiscalización presencial**

Otro de los proyectos que se implementó en 2018, es un nuevo sistema móvil que permite optimizar el control de evasión del pago de la tarifa en buses del Transantiago, el cual tiene consulta en línea a los datos de las personas en el Registro Civil, accediendo a la información del domicilio y nombre, mediante el ingreso del RUT, agilizando de esta forma, la generación de infracciones en terreno.

Por otro lado, en el año 2018, se inició la migración del Sistema de Información de Fiscalización de Transporte SIFTRA, desde la actual plataforma Windows Mobile a una nueva plataforma Android, con el objeto de optimizar el uso de recursos, mejorar las prestaciones de apoyo a la fiscalización en vía pública, reducir costos en el equipamiento móvil cambiando de PDA a Smartphone, y utilizando consulta en línea de datos de personas del Registro Civil.

Durante el 2018 se sumó al Sistema SIFTRA, una nueva aplicación que permite registrar en línea y a nivel nacional las inspecciones que se realizan a los subsidios al transporte (SIFTRA Subsidios), el que se encuentra en etapa de implementación en la mitad de las regiones del país.

- **Descongestión de Juzgados**

En el transcurso del año 2018, se ha continuado con la incorporación de los Juzgados de Policía Local, JPL, de las comunas de la Etapa III de Cámaras, al proyecto para agilizar el proceso de notificación y cobro por internet de las infracciones de vías exclusivas y pistas solo bus, cursadas por cámaras de fiscalización en la región metropolitana. De esta manera se han sumado los JPL de Las Condes, Vitacura, La Reina y Maipú, a los JPL que cuentan con este sistema en Providencia, Santiago, Ñuñoa y Macul, e igualmente para las infracciones a través de cámaras por restricción de circulación de camiones en los JPL de Huechuraba y de las comunas de Antofagasta, Concepción y San Pedro de La Paz en regiones.

b) Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2013 al 2018:

**Tabla N° 13 Procesos Homologación, Certificaciones, Controles e Inspecciones 3CV
2013 - 2018**

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2013 Monto/ Cantidad	2014 Monto/ Cantidad	2015 Monto/ Cantidad	2016 Monto/ Cantidad	2017 Monto/ Cantidad	2018 Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	303	451	383	329	277	295
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	78	59	63	70	89	90
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	282	255	195	287	155	101
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	N° de modelos	67	109	130	51	44	53
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	104	89	88	133	107	41
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	633	646	638	624	612	613
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	445	488	280	621	445	333
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	181	8	4	4	2	1
Análisis combustible diésel.	Unidades	445	318	165	452	286	264
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	454	142	106	100	84	145
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	0	1	3	2	0	0
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	5	1	3	2	10	9

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2013	2014	2015	2016	2017	2018
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	33	50	25	16	26	23
Control 1% Flota de Buses Transantiago	N° de Vehículos	170	162	167	176	129	165
Procesos para Autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de Talleres	13	20	8	7	3	6
Certificación de Seguridad Carrocería Buses Interurbanos	Unidades	55	38	70	39	24	20
Certificación Individual Emisiones Camiones y Tracto Camiones	Unidades	103	56	47	47	50	18
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de Buses	5	13	1	0	0	10
Acreditación Simuladores de Inmersión Total	Unidades	3	1	0	1	0	0
Ensayo de Calibración de Detectores de Alcohol en Aliento	Unidades	1.721	2.122	2.870	3.135	2.350	2.332

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2013	2014	2015	2016	2017	2018
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Certificación	Unidades	-	-	11	81	104	59
Sillas de Niños							

Durante el año 2018, la actividad global del 3CV se ha mantenido respecto de los valores observados en años anteriores, tanto en homologación y certificación de vehículos livianos, medianos y motocicletas, y como en el resto de los procesos de certificación, y de ensayos destacando los de calibración de detectores de alcohol en aliento, la certificación de buses estándar del transporte urbano metropolitano, Red Metropolitana de Movilidad. Las variaciones de cantidad de servicios de homologación realizados el 2018, mantiene la tendencia registrada en años anteriores.

3.2.4 Monitoreo y Control de Tránsito.

La Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) tiene como principal función la de optimizar la gestión de tránsito en las principales ciudades del país, labor que se realiza fundamentalmente a través de centros de control de tránsito, a cargo de organismos técnicos a nivel regional, que se encargan de administrar y operar los sistemas de control de tránsito y otras tecnologías inteligentes y complementarias de apoyo, como los sistemas de circuito cerrado de televisión, de letreros de mensaje variable, estaciones automáticas de conteo vehicular, sistemas de medición y procesamiento automatizado de tiempos de viaje, etc.

En el marco de su plan estratégico de crecimiento, la UOCT cuenta actualmente con centros de control de tránsito en las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Biobío, Araucanía, Los Lagos y Metropolitana, y mantiene, además, oficinas en las ciudades de Chillán (Región del Ñuble), Curicó (Región del Maule) y Osorno (Región de Los Lagos), la última de las cuales inició sus funciones en septiembre de 2018.

Por otra parte, desde fines del año 2016 se viene ejecutando el proyecto “Construcción Sistema de Control de Tránsito SCAT Valdivia”, en el marco del cual se está construyendo el centro de control de tránsito de la Región de Los Ríos, el cual presenta un porcentaje de avance de un 66% a diciembre de 2018.

Durante el año 2018 se desarrolló también el proceso de licitación del proyecto “Mejoramiento Gestión de Tránsito de la Ciudad de Calama Etapa 1”, que consiste en mejorar la gestión de tránsito del sector centro de la ciudad de Calama, normalizando 18 intersecciones e integrándolas al centro de control de tránsito regional, más la habilitación

de una oficina de monitoreo en la misma ciudad de Calama. Con fecha 03 de enero de 2019 se dio inicio al contrato.

En este mismo sentido se ha avanzado también en las siguientes regiones:

- Arica y Parinacota: Durante el 2018 se trabajó en la elaboración de Bases de Licitación del estudio “Habilitación Sistema Central SCAT Arica”, que consiste en el estudio del diseño y evaluación social de un Sistema Central de Área de Tráfico para la ciudad de Arica, lo que incluye la normalización de semáforos, red de sincronismo, habilitación centro de control y sistema de comunicaciones. Dicho estudio debiese ser licitado por Sectra durante el año 2019.
- Tarapacá: durante el 2018 se concluyó la ejecución del proyecto “Mejoramiento de la Gestión de Tránsito, Iquique, I Etapa”, con lo cual la ciudad cuenta actualmente con un total de 90 cruces semaforizados bajo norma UOCT, de un total de 152. Además se ha avanzado en la elaboración de un perfil para poder postular el proyecto de habilitación de un centro de control regional en las instalaciones de la Seremitt.
- Atacama: Durante el 2018 se efectuó un nuevo levantamiento de toda la infraestructura de semáforos (instalaciones en superficie y canalizaciones de sincronismo) que resultó dañada por el aluvión del año 2015, y se realizaron las gestiones y se logró la aprobación del Gobierno Regional para el financiamiento de este proyecto de reposición de los semáforos afectados, cuya licitación está a cargo de la Municipalidad de Copiapó, proceso que se iniciará en el mes de marzo de 2019.
- Aysén: desde el año 2016 se ha venido ejecutando el proyecto “Construcción Nuevos Semáforos Ciudades de Coyhaique y Aysén” y a diciembre de 2018 el porcentaje de avance de esta iniciativa alcanzó a un 94%. Paralelamente durante el 2018 se inició el estudio de diseño y evaluación de un centro de control de tránsito regional, el que concluirá el 2019.
- Magallanes: durante el año 2018 se realizaron las gestiones para desarrollar y financiar en forma conjunta entre la Subsecretaría de Transportes y el Gobierno Regional el proyecto “Construcción Red de Semáforos Punta Arenas”. Este proyecto, cuya licitación y construcción se le encargará al Serviu Regional, se iniciará el 2019, y comprende la normalización de 81 intersecciones, la instalación de 16 nuevos semáforos y la construcción de una red de sincronismo entre todos ellos.

Otras iniciativas desarrolladas durante el año 2018 fueron las siguientes: reprogramación de la totalidad de la red de semáforos de Antofagasta; normalización y conexión de la red de semáforos de Ovalle al centro de control de Coquimbo; inicio del proyecto de mejoramiento de la semaforización de la comuna de Limache en la región de Valparaíso; normalización e integración de la red de semáforos de Villarrica al centro de control de la Araucanía utilizando comunicación inalámbrica; e incorporación de mejoras operativas o

movilidad sustentable para peatones y ciclistas en diversas intersecciones a nivel nacional, destacando los casos de la región de O'Higgins y la comuna de Puente Alto (pulsera banda activa que extiende los tiempos de verde en los semáforos para los adultos mayores). Esta última iniciativa se replicará durante el 2019 en nuevas comunas.

A modo de resumen, durante el 2018 se conectaron 263 nuevas intersecciones semaforizadas a los sistemas de control de tránsito, con este incremento la cobertura a nivel país es de un 83% de todos los semáforos existentes.

Durante el año 2018, y en el marco del Convenio suscrito con Waze, la UOCT desarrolló una aplicación que permite recolectar en forma automática tiempos de viaje en diferentes rutas y crear una base de datos histórica. Para el caso del Gran Santiago se han definido 245 rutas cubriendo los ejes troncales más importantes de la ciudad, lo que permite contar con información en tiempo real de cada una de ellas, y generar automáticamente las alertas a la sala de control en caso de que los tiempos sean mayores que los históricos, lo que posibilita que los operadores puedan analizar la situación, detectar incidencias e implementar oportunamente acciones para mitigar los problemas. Esta aplicación está disponible y en operación en todos los centros de control de tránsito del país.

En el ámbito de la sensorización se han implementado también nuevos proyectos de instalación de sensores y dispositivos con tecnología bluetooth. En el caso de Santiago se cuenta actualmente con 2.612 espiras de detección y para el control dinámico y 70 estaciones de conteo automático de flujo vehicular.

Se amplió la cobertura de cámaras de circuito cerrado de televisión en un 30%, lo cual facilita el monitoreo y control de tránsito, y se dispone además de 24 letreros de mensajería variable para informar las condiciones del tránsito a los usuarios. Además, durante el 2018 se incrementó el número de unidades de energía de respaldo (UPS) en un 40% con respecto al año 2017.

De acuerdo al indicador de tiempos de viaje de vehículos particulares que mide la UOCT trimestralmente en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago, los tiempos de viaje promedio aumentaron en un 1% con respecto al año 2017.

Tabla N°14 Variación de Tiempos de Viaje

	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018
Porcentaje de Variación del tiempo de viaje con respecto al año anterior	101	103	102	99	100

Durante el año 2018 se logró la digitalización completa de las cámaras del sistema de circuito cerrado de televisión, con lo que se terminó con la dualidad de plataformas. Junto con lo anterior, en Santiago se ejecutó la concentración de la comunicación de los semáforos en 20 proyectos, logrando reducir los costos de arriendo y mantención de las comunicaciones.

Durante el 2018 se concluyeron también los estudios que permitieron actualizar las programaciones de Magallanes (Puerto Natales), Villarrica, Conurbación Coquimbo-La Serena y comunas periféricas de la Región Metropolitana. Junto con lo anterior, se dio inicio, además, al estudio “Actualización de Programaciones de Semáforos de Santiago”.

Durante el año 2018 se concluyó la ejecución de los siguientes proyectos de inversión: Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Antofagasta; Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Antofagasta II Etapa; Conservación SCAT Región de O'Higgins; Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de la Araucanía; Normalización de Semáforos Primera Etapa – Villarrica; Normalización Semáforos Ciudad de Castro; Mejoramiento Vialidad Urbana de Santiago Medidas de Bajo Costo III Etapa; Mejoramiento Gestión de Tránsito Intersecciones Críticas Gran Santiago; y Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Los Lagos.

Los proyectos Normalización e Integración de Semáforos Coquimbo-La Serena y Normalización e Integración de Semáforos SCAT Rancagua V Etapa no pudieron ser ejecutados en consideración a los recursos presupuestarios disponibles para el período de ejecución.

3.2.5 Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Planes Maestros de Transporte Urbano

En materia de planificación y movilidad urbana, se actualizó el Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU) del Gran Valparaíso, insumo clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Este Plan considera una cartera de proyectos de inversión por más de US\$ 1.250.000.000 para el próximo decenio.

Encuestas Origen Destino de viajes

Para poder planificar sistemas de transportes eficaces y eficientes, es necesario conocer desde dónde y hacia dónde viajan los ciudadanos en las áreas urbanas. Con este fin, finalizó la Encuesta Origen-Destino de la ciudad de San Antonio y el trabajo de campo de la Encuesta Origen-Destino para la conurbación Rancagua-Machalí.

Prefactibilidades y Diseños

Durante el año 2018 finalizaron trece estudios relacionados con proyectos viales y de gestión de tránsito que mejoran el sistema de transporte en siete ciudades del país: Arica, Iquique, Coquimbo, Viña del Mar, Gran Santiago, Rancagua y Gran Concepción.

Modernización de las metodologías

Finalizaron dos estudios relativos a la incorporación de impactos ambientales en la planificación; el primero es una metodología que permite estimar beneficios derivados de la reducción de ruido y el segundo consiste en la estimación de emisiones contaminantes móviles en 25 ciudades del país. También, nuestro Ministerio se adjudicó una convocatoria internacional promovida por la Comunidad Europea a través de Euroclima+, cooperación por medio de la que se desarrollará una Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, la que permitirá establecer un marco de acción para la movilidad urbana en el contexto de los compromisos nacionales en relación al cambio climático.

Modos no motorizados

Respecto del fomento de modos no motorizados, finalizó, el convenio con MINVU para el desarrollo de 16 km como parte del estudio, a nivel de diseño de ingeniería, “Construcción de Ciclovías Intercomunales en el Gran Santiago, Etapa I”.

Estaciones Intermodales

Producto del trabajo de la Mesa de Estaciones Intermodales liderada por el Ministerio, Metro S.A. da inicio a la construcción de la estación Intermodal de Los Libertadores y el año 2018 se licita el Manual de Diseño de Estaciones Intermodales. Además, se define un plan estratégico hasta el año 2040 en esta materia, con proyectos de distinto tipo y escala que sumados contabilizan una inversión total superior a los US\$ 500.000.000.

Sistema de Control Automatizado de Tránsito

Durante el año 2018, concluyó también la evaluación y diseño del sistema de control automatizado de tránsito (SCAT) para la Región de Magallanes y se encuentra en desarrollo el proyecto para la Región de Aysén.

b) Gestión de Corto Plazo (UGCP)

- En el área de infraestructura, durante el año 2018 se ejecutaron proyectos que se pueden dividir en tres áreas:
- Iniciativas asociadas a la política de seguridad vial ministerial: consisten en proyectos, provenientes de estudios desarrollados por la Unidad, que buscan mejorar la situación de “puntos negros” (puntos con alta accidentabilidad) a través de obras de señalización, vallas peatonales, accesibilidad universal, demarcación, entre otros. En particular, se destinaron M\$2.598.298 para financiar este tipo de iniciativas en las regiones de Antofagasta, Atacama, Valparaíso, O’Higgins, Biobío, Araucanía, Los Ríos y los Lagos.
- Iniciativas de conservación de paraderos de Transporte Público: se trata de iniciativas que buscan conservar los paraderos y sus elementos asociados (señal, refugio peatonal, demarcación, andén y accesibilidad universal), con el fin de complementar la operación

del transporte público y mejorar las condiciones de espera de sus usuarios. En particular, se destinaron M\$472.611, para financiar este tipo de iniciativas en las regiones de Araucanía y Los Lagos.

- Otras iniciativas: consiste en el desarrollo de infraestructura especializada, que permite mejorar la operación del transporte público, como pistas solo bus, normalización de semáforos, mejoramientos viales, entre otros. En particular, se destinaron M\$382.642 para financiar este tipo de iniciativas en las regiones de Coquimbo, O'Higgins, Biobío y Los Lagos.

c) Ciudades Inteligentes (UCI)

Durante el año 2018 se ha logrado lo siguiente:

- Se amplía la cobertura de la información para las aplicaciones de planificación de viaje en el transporte público en Google y Moovit, alcanzando 22 ciudades del país. De esta manera, se apoya la toma de decisiones de los usuarios antes y durante sus viajes.
- Se inicia el trabajo para desarrollar una Plataforma de Datos Abiertos, con el objetivo de implementar el portal “Movilidad Abierta” de la Subsecretaría de Transportes, el cual permitirá habilitar los datos de las diversas unidades del Ministerio y con ello fomentar el desarrollo de investigaciones y nuevas aplicaciones que puedan mejorar la movilidad y el transporte público.
- Se avanzó en el desarrollo de pilotos de adopción tecnológica orientadas a mejorar la calidad de servicio, seguridad y accesibilidad de los servicios de taxi y colectivos.
- Como una iniciativa pionera y en conjunto con el Gobierno Regional de Magallanes y de la Antártica Chilena, se elaboró la propuesta de Estrategia de Movilidad Inteligente para la región, centrada en las comunas de Punta Arenas y Puerto Natales.
- Se desarrolló la tercera versión de la Transport Hackathon, denominada Hack Americas 2018, proceso de innovación dirigido a promover que jóvenes emprendedores desarrollen innovadoras soluciones tecnológicas que busquen mejorar los sistemas de transporte.

d) Desarrollo Logístico.

• Transformación Digital Logística

La Subsecretaría busca desarrollar plataformas tecnológicas, estandarizadas e interoperables, de modo que la cadena de comercio exterior comparta información de manera efectiva y eficiente. Esto, con el fin de aumentar la productividad de los puertos y de la cadena logística en general.

En 2018 el avance se ha centrado en desarrollar el diseño de la Ventanilla Única Marítima, que busca modernizar los procesos y disminuir la utilización de papeles en las etapas de recepción y despacho de las naves, generando operaciones electrónicas, dando disponibilidad a la información necesaria y evitando la entrega física de documentos que hacen más lento estos procesos.

Asimismo, en la línea de desarrollar Port Community Systems (PCS) para la sincronización entre flujos documentales y flujos físicos en las operaciones logísticas, la Subsecretaría en 2018 fortaleció las coordinaciones institucionales para la interoperabilidad de los PCS a desarrollar, con el existente sistema SICEX. El diseño contempla avanzar con un Módulo Base, que actúe como bien público que pueda ser adoptado como protocolo para el desarrollo de los PCS por parte de cada puerto, de acuerdo al modelo logístico de cada uno, sus actores y su hinterland.

En 2018 concluyó también la etapa de diseño del Sistema de Información de Transporte de Comercio Exterior y Conductores (SITCOMEX), el cual consiste en un sistema único de identificación de empresas de transporte, vehículos y conductores de la industria, que integra la información, reduce las tramitaciones y elimina la presentación de papeles que continuamente se presentan en el ingreso a los recintos portuarios y logísticos, por temas de seguridad a la carga.

- **Transporte por Camión**

Durante 2018 se concluyó la elaboración de un borrador del manual de procedimiento, formal y estandarizado, para autorizar una futura operación de Vehículos de Alta Productividad, los cuales tienen un peso bruto vehicular mayor a 45 toneladas y que actualmente son utilizados en otros países, documentándose ahorros del 30% en costos de transporte frente a un camión convencional. Este borrador se sometió a un proceso de consulta pública con el fin de incorporar comentarios de la sociedad civil y potenciales usuarios de este procedimiento.

Adicionalmente, en la línea de optimizar las operaciones de camiones en puertos, se impulsó la generación de líneas base y sistemas de indicadores para medir, por parte de las empresas portuarias, el desempeño logístico en los puntos de entrega y retiro de la carga en la última milla de comercio exterior, de modo de impulsar la mejora y estandarización de los niveles de servicios a los transportistas.

Por otra parte, la Subtrans continúa impulsando la reducción de la brecha existente de conductores profesionales en la industria, fomentando la profesionalización a través de los cursos de formación de conductores profesionales con licencia A5 en conjunto con SENCE. En 2018 se lograron articular 185 becas.

- **Fundación Chilena de Eficiencia Logística**

En junio de 2018 comenzó a operar el primer período de la Fundación Chilena de Eficiencia Logística, creada para articular y promover la existencia de bienes públicos que permitan incrementar la integración y eficiencia de las cadenas logísticas nacionales. En esta primera etapa el foco está en los ámbitos de transformación digital logística, e información y prospectiva del sector, y su dirección estará a cargo del Programa de Desarrollo Logístico de la Subsecretaría de Transportes para pasar luego a constituirse en una institución público privada de derecho privado.

- **Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Portuaria**

En 2018 la Subtrans desarrolló una metodología para la formulación de planes maestros logísticos macrozonales, con el fin de identificar oportunidades de mejora en el sistema logístico, abordando los distintos ámbitos del problema: infraestructura, sistemas de

información, sostenibilidad, territorio y gobernanza. Asimismo, se realizó una aplicación piloto sobre la Macrozona Norte (correspondiente a las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama) para obtener una cartera de iniciativas que fue construida de manera participativa entre los organismos públicos y privados relevantes.

El Plan Maestro Logístico vendrá a complementar el Plan Nacional de Accesibilidad Vial a Puertos actualizado el 2018 en coordinación con MOP y las empresas portuarias.

- **Infraestructura portuaria**

En 2018 se ejecutó la segunda etapa de reconstrucción y mejora de la capacidad del Frente de Atraque N°1 del puerto de Iquique, el cual permitirá contar, una vez que finalicen las obras el próximo mes de agosto, con un mejor calado para la atención de las naves que recalcan en dicho puerto y encarar los futuros desafíos del sector, para abocarse a la licitación, la que se vio interrumpida por el terremoto de 2014. Asimismo, en la Región del Biobío, la adquisición de nuevas grúas de muelle permitirá al concesionario del puerto estatal San Vicente y al privado Coronel, atender a buques Post New Panamax, de hasta 55 metros de manga, con 22 filas de contenedores.

- **Fondo de Modernización Portuaria**

El Fondo de Modernización Portuaria (FMP) fue creado por el artículo 3° de la Ley N°20.773, publicada el 17 de septiembre de 2014, con el objetivo de apoyar la ejecución de acciones para el mejoramiento institucional en el sector portuario público y privado nacional, en aspectos tales como el perfeccionamiento de los sistemas de información y de estadísticas portuarias, con miras a mejorar sus niveles de eficiencia y competitividad.

Este Fondo es administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), y se financia mediante transferencias desde el Tesoro Público según lo disponga la Ley de Presupuestos del Sector Público de cada año, y es constituido por los aportes anuales contemplados en el artículo 4° de la Ley N°20.773, por un monto máximo equivalente, en moneda nacional, a dos millones de dólares.

El 5 de mayo de 2015 se aprobó el Reglamento del FMP a través del Decreto N°121, publicado el mismo año. Dicho Reglamento, en su artículo 3° señala que será deber del MTT:

1. Informar a la Dirección de Presupuestos de los proyectos a ser financiados por el referido Fondo.
2. Establecer el programa anual de proyectos y sus prioridades.
3. Preparar y difundir el Balance de Gestión Integral anual de actividades.
4. Suscribir convenios, acuerdo u otros instrumentos con organismos nacionales o internacionales conforme a la normativa vigente para efectos de llevar a cabo los proyectos y actividades financiables por este Fondo.

En atención al numeral 3 recién citado, se incluye en este Balance de Gestión Integral de la Subsecretaría de Transporte, el presente acápite sobre el Fondo de Modernización Portuaria.

El artículo 6° de dicho Decreto especifica los proyectos y acciones que el Fondo puede financiar, y son los que siguen:

1. Estudios para el mejoramiento institucional y operacional del sector portuario nacional, privado y público.
2. Estudios e implementación de sistemas de información que posibiliten mejoras en los niveles de competitividad y eficiencia portuaria nacional, tales como: sistemas de información territorial o controles de acceso, entre otros.
3. Estudios para el desarrollo de plataformas y sistemas de información y estadísticas portuarias.
4. Estudios y propuestas de fortalecimiento institucional de las Empresas Portuarias de la Ley N°19.542 en lo relativo a la prestación de servicios recíprocos basados en experiencia técnica.
5. Actualización o propuesta de nuevos planes estratégicos del sistema portuario.
6. Estudios para introducción de nuevas tecnologías en la explotación de los servicios portuarios.

Así mismo, el Fondo no podrá financiar las siguientes materias:

1. La elaboración de estudios y/o proyectos propios de las empresas portuarias públicas o privadas, inherentes al objeto de las mismas que cedan en su exclusivo beneficio.
2. Propuestas y obligaciones laborales y/o previsionales de ningún tipo.
3. Obras y equipos para las empresas portuarias estatales o privadas.
4. Cualquier otra actividad ajena al objeto del Fondo.

Proyectos del Fondo de Modernización Portuaria 2018

En su artículo N°4, el Decreto N°121 señala que la Dirección de Presupuestos (Dipres) recibirá hasta el día 30 del mes de agosto de cada año la información sobre los proyectos a financiar en el año por el referido fondo, los que previamente serán aprobados por la Comisión Asesora en Materias Marítimo Portuarias (CAMMP), creada por el Decreto Supremo N°70 de 2008, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Es así que, el Oficio N°5176 del 30 de agosto de 2017, que debido a rebaja presupuestaria fue modificado por el Oficio N°52-879, del 05 de febrero de 2018, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3° del mencionado reglamento, informó los estudios considerados para el año 2018, que se detallan a continuación:

Tabla N° 15 Proyectos Fondo de Modernización Portuaria

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto \$M	Numeral del Art. 6 del DS N°121
Plataformas y sistemas de información para conocimiento, eficiencia y competitividad	<ul style="list-style-type: none"> • Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo. • Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional. • Estudio de metodología para adopción de plataformas tecnológicas para la gestión portuaria. 	669.746	2 y 3

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto \$M	Numeral del Art. 6 del DS N°121
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de la primera fase de un sistema de validación de información del transporte terrestre de carga. • Desarrollo de la integración de las plataformas VUMAR y SICEX. 		
Sistema Informático de Control de Acceso a Puertos	<ul style="list-style-type: none"> • Continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria. 	70.000	2

Suma total: M\$ 739.746

Los estudios informados a la DIPRES están siendo desarrollados a través de convenios de colaboración y transferencia de recursos con distintas instituciones. A continuación, se muestra el detalle de cada uno de ellos:

Convenio MTT – Dirección de Obras Portuarias

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Dirección de Obras Portuarias (DOP) es el desarrollo del “Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo”. El convenio DOP-MTT para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 16 Proyecto Convenio MTT - Dirección de Obras Portuarias

Proyecto	Estado	Recursos
Estudio de compilación de datos de cierre de puertos y sus causas físicas, y elaboración de un modelo numérico de predicción de marejadas para la elaboración de un protocolo.	En trámites administrativos de DOP previo a licitar.	140.746.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, corresponde a la Resolución Exenta DOP N°1206 de fecha el 07 de septiembre del año 2018.

Convenio MTT – Facultad de Ciencias y Matemáticas de la Universidad de Chile

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Facultad de Ciencias y Matemáticas de la Universidad de Chile es el desarrollo de la componente de analítica visual del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional.” El convenio entre la Universidad de Chile y el MTT para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 17 Proyectos Convenio MTT - Facultad de Ciencias y Matemáticas

Proyecto	Estado	Recursos
Componente de analítica visual del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional	En preparación de TDRs	104.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 36 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta de la Universidad de Chile N°17 de fecha 07 de enero del año 2019.

Convenio MTT – SICEX

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Subsecretaría de Hacienda es el desarrollo de estudios destinados al desarrollo de plataformas y sistemas de información. El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 18 Proyectos Convenio MTT – Subsecretaría de Hacienda

Proyecto	Estado	Recursos
Desarrollo de la integración de las plataformas VUMAR y SICEX.” Componente de data warehouse del proyecto “Diseño y puesta en marcha de data warehouse y sistema de analítica visual, que sirva como base para el sistema de estadísticas portuarias nacional, destinado al diagnóstico y mejoramiento de la información, operación e institucionalidad del sector portuario nacional”.	En preparación de TDRs	210.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 36 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, corresponde a la Resolución Exenta N° 35 de fecha 21 de enero del año 2019 del Ministerio de Hacienda.

Convenio MTT – SEP

El objetivo del convenio entre este Ministerio y el Sistema de Empresas Públicas (SEP) es el desarrollo de estudios destinados al desarrollo de plataformas y sistemas de información. El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 19 Proyectos Convenio MTT - SEP

Proyecto	Estado	Recursos
Estudio de metodología para adopción de plataformas tecnológicas para la gestión portuaria.	En preparación de bases	45.000.000
Implementación de la primera fase de un sistema de validación de información del transporte terrestre de carga.	Preparación TDR, Validación con SEP.	170.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, corresponde a la Resolución Exenta N°1990 de fecha 24 de septiembre del año 2018.

Convenio MTT – Dirección del Trabajo

El convenio entre este Ministerio y la Dirección del Trabajo, tiene como objetivo de financiar la continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria. El convenio para el FMP del año El convenio para el FMP del año 2018 es el siguiente:

Tabla N° 20 Proyectos Convenio MTT – Dirección del Trabajo

Proyecto	Estado	Transferencias de recursos
Continuidad, evaluación del piloto y mejoramiento del sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria	En preparación de bases	70.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, correspondiente a la Resolución Exenta N°1973 de fecha 20 de septiembre de 2018.

3.2.6 Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.

a) Seguridad de Tránsito

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la tabla siguiente se aprecia que la meta proyectada para el año 2018 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 3,4 y el resultado efectivo fue 2.8.

Tabla N°21 Indicadores de Desempeño

Indicador Global	2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	Meta	Resultado efectivo												
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	4,4	3,9	3,9	3,8	3,8	3,5	3,7	3,4	3,7	3,3	3,6	2,8	3,4	2,8

Los resultados reflejan el liderazgo de CONASET en la consecución de los proyectos estratégicos en cartera. Dichos proyectos se centran principalmente en acciones orientadas a la difusión, cambios normativos y en la promoción de la educación vial.

Además, destaca la coordinación y participación de los miembros integrantes del Comité Técnico Interministerial de CONASET que contribuyen en la realización y seguimiento de los proyectos definidos, como también, en la ejecución de iniciativas propias de cada sector que contribuyen a mejorar la seguridad vial del país.

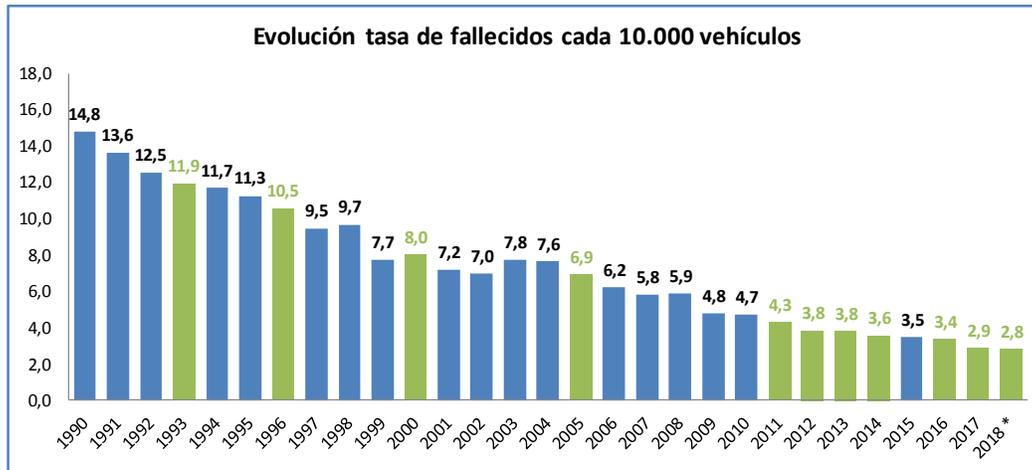
Cabe mencionar que la significativa reducción de la tasa de mortalidad desde el año 2012 mantiene la tendencia a la baja para los años siguientes. Los resultados obtenidos se explican principalmente por:

- Ley Tolerancia Cero, con un aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol.
- Implementación del nuevo examen teórico para las clases B, C y profesionales, donde cada test es único en una selección de preguntas al azar de un banco de más de 800 preguntas, de no conocimiento público.
- Ley Emilia la cual imputa sanciones de cárcel efectiva de al menos un año a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones graves gravísimas o la muerte.
- Aumento de la edad de uso de los Sistemas de Retención Infantil para los vehículos livianos.
- Labores preventivas de educación, realizando difusiones en todas las regiones del país.
- Incremento en la fiscalización de Carabineros y MTT durante el año.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 29 años¹:

¹ Los resultados del gráfico corresponden a las tasas reales, calculadas con las cifras oficiales del parque vehicular, otorgadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), excepto para el año 2018, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2019.

Figura N°2: Evolución tasa de mortalidad



Fuente: Elaboración CONASET².

1993 Creación de CONASET.

1996 Introducción de alcoholtest como instrumento de fiscalización.

2000 Exigencias de elementos de seguridad en automóviles, motocicletas y camiones.

2005 Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en asiento trasero, uso de sistema de retención infantil y prohibición de uso de celular.

2011 Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos.

2012 Ley Tolerancia Cero.

2013 Nuevo examen teórico es único para cada postulante.

2014 Ley Emilia

2016 Porte obligatorio de chaleco reflectante dentro del vehículo.

2016 Obligatoriedad de traslado de menores de 12 años en asientos traseros.

2017 Obligatoriedad de traslado de menores hasta 9 años en sistema de retención infantil.

2018 Disminución de la velocidad máxima permitida en zona urbana de 60 a 50km/h.

b) Información y Atención a la Ciudadanía en Materias de Transporte

Gestión de Requerimientos Ciudadanos

Durante el año 2018 la Subsecretaría de Transportes a través de la Unidad de Contacto Ciudadano gestionó un total de 24.773 requerimientos ciudadanos a nivel nacional. Estos requerimientos fueron gestionados por las Oficinas de Reclamos y Sugerencias (OIRS) del Nivel Central y de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones. Los requerimientos comprenden todas las denuncias, consultas, reclamos y Sugerencias recibidas por las OIRS a través de cualquiera de sus canales de atención (presencial, telefónico, carta y web). De los 24.773 requerimientos, más de un 99% fue respondido dentro de los plazos internamente fijados, en base a lo establecido en la Ley de Procedimientos Administrativos.

² Los valores de la tabla corresponden a los reportados a la Dirección Nacional de Presupuesto (DIPRES) con cierre al 31 de diciembre de cada año.

Por otra parte, mediante la labor del Área de Gestión de Solicitudes de Acceso a la Información pública SAIP, se recibió, gestionó y respondió un total de 2.529 Solicitudes de Acceso a la Información Pública (SAIP) durante 2018. Este volumen comprende todas las solicitudes recibidas por la Subsecretaría de Transportes y las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, y convierte a nuestro Servicio en una de las Subsecretarías con mayor cantidad de SAIP recibidas.

Finalmente, se gestionaron 249 requerimientos ciudadanos derivados desde Presidencia de la República y/o Gabinetes, de acuerdo al procedimiento y plataforma especialmente implementada para ello.

Tabla N°22 Requerimientos Ciudadanos por Tipo

Tipo de Requerimiento	Volumen 2018
Requerimientos OIRS	24.773
Requerimientos SAIP	2.529
Requerimientos Presidencia y Gabinetes	249
Total requerimientos 2018	27.551

Mecanismos de Participación Ciudadana y Transportes

La Subsecretaría de Transportes se ha comprometido en instalar formalmente la participación ciudadana en la gestión de programas y divisiones, por lo anterior, en el ejercicio 2018 se realizaron distintas iniciativas promoviendo los mecanismos de participación ciudadana.

En el primer trimestre del 2018, se realizaron diálogos ciudadanos para promover la Ley de Convivencia Vial, este proceso se denominó “Diálogos Participativos para la Construcción del Mapa de Acción del Sistema de Convivencia Vial”.

A fines del mes de mayo se realizó Cuenta pública 2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en donde se presentaron materias de gestión de la Subsecretaría de Transportes, dicha actividad fue realizada con el objeto de instalar espacios de diálogo e intercambio de opiniones entre las instituciones, sus respectivas autoridades y la comunidad, con el propósito de dar a conocer los avances alcanzados durante 2017 y los proyectos que se impulsarán durante el periodo de gobierno, para posteriormente evaluarlos, generar transparencia, condiciones de confianza y garantizar el ejercicio del control ciudadano sobre la administración pública.

Apoyo activo y continuo a la gestión del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes, se realizaron 11 sesiones durante el año 2018, en las cuales se proporcionó asesoría técnica en la actualización de reglamento interno, gestión y apoyo como secretaría técnica, que permitió la redacción de actas y la actualización de documentos de transparencia en sitio web de la página de Subtrans. Así también, se contribuyó durante el proceso de elecciones de la directiva 2018-2020.

Actualización del Sitio Web de Participación Ciudadana, se actualizó la información del sitio web de la página de participación ciudadana alojada en www.subtrans.gob.cl, en cada mecanismo de participación ciudadana. Se dotó de información actualizada, con un formato que facilite la comprensión del lector. Adicionalmente mes a mes se actualizaron los mecanismos de participación ciudadana en el portal de Transparencia Activa, informando los avances realizados e incluyendo el ítem de audiencias públicas, para mejorar la gestión de la misma.

Se realizó un pre diagnóstico en regiones para conocer las actividades desempeñadas por los equipos, y la existencia de encargados regionales. Este proceso, permitió planificar acción para el 2019 que implique un mejoramiento de gestión en el área.

Respecto al mecanismo consulta públicas, se realizaron dos consultas mediante sitio web: “Manual para el proceso de autorización recurrente de circulación de camiones que exceden la normativa de peso bruto vehicular de 45 toneladas” y “Modificaciones al Manual de Señalización” esta última como parte del proceso para la convivencia vial.

Actividades de Accesibilidad y Transportes

En el marco de los objetivos estratégicos del Ministerio N° 1 y N° 3, en particular, con lo relacionado con el desarrollo de movilidad y conectividad con dignidad de las personas a través de servicios de transportes públicos, y de fortalecer políticas públicas y regulaciones que permitan responder a las necesidades de cada sector, así como los Objetivos Estratégicos Institucionales N° 1, 3 y 5³, durante el año 2018 se desarrolló una intensa agenda de trabajo sobre materias de discapacidad. Así, a mediados de año, se conforma la Comisión de Discapacidad de la Subsecretaría de Transportes, con el objetivo de atender las obligaciones establecidas en la Ley 20.422, la cual establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. Por medio de esta comisión, que se basó en un trabajo transversal de la Subsecretaría y todos sus programas respectivos, se creó un Plan Estratégico de Accesibilidad e Inclusión para personas con discapacidad. Este Plan tiene por visión tener sistemas de transportes integrados basados en una cultura de respeto y conciencia por las Personas con Discapacidad, y como objetivo estratégico, el desarrollo y promoción de sistemas de transporte inclusivos.

En el marco de la generación de este plan, se realizaron diversas actividades a nivel interno, con el propósito de sensibilizar y capacitar a los funcionarios en la temática. Por este motivo, se lleva a cabo una capacitación en “Derechos Humanos y Discapacidad”, en el cual participaron los integrantes de la Comisión de Discapacidad. También se desarrolla una capacitación de segundo nivel de lengua de señas, para funcionarios de atención de público, con el fin de optimizar el trabajo con usuarios que presenten algún grado de discapacidad auditiva.

3 1. Fortalecer el desarrollo de sistemas y servicios de transporte público digno, accesible, confiable, expedito, eficiente, seguro y sustentable.

3. Fomentar y fiscalizar el uso de medios de transporte de baja o cero emisión que contribuyan a la prevención de accidentes, a la reducción de víctimas fatales y a reducir la congestión vehicular.

5. Diseñar sistemas y servicios de transportes que respondan a las principales necesidades de movilidad de las personas, priorizando los modos más eficientes y sustentables, y mejorando la convivencia vial considerando el enfoque de género y la accesibilidad universal.

En coordinación con SENADIS, se desarrolla el Primer Conversatorio de Discapacidad y Transportes, en el cual se compartieron las experiencias de usuarios con distintos tipos de discapacidad, al interactuar con el transporte público. En esta actividad, 60 funcionarios de la Subsecretaría de Transportes pudieron conocer el testimonio de personas con discapacidad auditiva, visual, intelectual y otros, lo que permitió difundir en la institución, las necesidades y requerimientos de estos usuarios al trabajo diario.

Actividades de Género y Transportes

En función de avanzar en la transversalización del enfoque de género en las políticas de la Subsecretaría de Transportes, contribuir a la igualdad en la movilidad, accesibilidad, seguridad y eficiencia del transporte, para disminuir o eliminar brechas, inequidades o barreras entre los géneros, durante el año 2018 se realizaron las siguientes actividades.

En marzo del 2018 se realizó el lanzamiento de la Política de Equidad de Género en Transportes, la que fue creada a través de un proceso participativo entre la Comisión de género del Ministerio, representantes de empresas públicas y privadas, organismos gubernamentales y de la sociedad civil, los siguientes objetivos y líneas estratégicas, apuntan a contribuir a disminuir y eliminar brechas, barreras e inequidades existentes entre los géneros en el sistema de transportes:

Tabla N°23 Actividades Género y Transporte

Dimensión	Objetivo	Línea estratégica
Interna	1) Institucionalizar el enfoque de género en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	1) Sensibilizar y posicionar la temática de género al interior de la institución.
		2) Instaurar mecanismos de gestión para la incorporación del enfoque de género.
		3) Fortalecer el enfoque de género en ciclo de vida laboral.
Externa	2) Impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del mercado laboral del rubro de transportes.	1) Fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, en el rubro de transportes.
		2) Promover la formación de trabajadores y trabajadoras del rubro, en materias de equidad de género en transportes
	3) Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes.	1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales
		2) Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes.
	4) Formular propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño	1) Identificar áreas problemáticas en el diseño de la operación del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales.

	operacional del sistema de transportes.	2) Generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño operacional del sistema de transportes.
		3) Integrar transversalmente el enfoque de género en los proyectos de convivencia vial impulsados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
5) Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes.		1) Diseñar herramientas que aumenten la percepción de seguridad de todos los usuarios y usuarias del transporte público desde la perspectiva de género
		2) Colaborar en estrategias comunicacionales de sensibilización ciudadana respecto a la violencia de género en los medios de transportes.
		3) Elaborar protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención de situaciones de violencia de género en los sistemas de transportes

Para abordar los objetivos y lineamientos estratégicos de la Política de Equidad de Género en Transportes, en noviembre del año 2018 se realizó el lanzamiento de la Agenda 2018-2022 para la primera Política de Equidad de Género en Transportes, cuyo objetivo general es contribuir a disminuir y eliminar brechas, barreras e inequidades existentes entre los géneros en el sistema de transporte. Esta agenda fue construida por todas las divisiones, coordinaciones y programas a través de la comisión de género de la Subsecretaría de Transportes y cuenta con más de 70 actividades, que marcaran las actividades de género los próximos años de gobierno.

Respecto a las actividades comprometidas con el Ministerio de la Mujer y Equidad de Género, en el último trimestre del 2018, se realizaron diversas actividades.

- c) En el mes de octubre se realizaron dos cabildos ciudadanos en las ciudades de Talca y Chillán, con el propósito de recopilar problemáticas relacionadas con género y ruralidad en el contexto del sistema de transportes.
- d) Entre los meses de octubre y diciembre se desarrollaron capacitaciones sobre género y transporte en las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones de Arica y Parinacota, Coquimbo, Maule, Ñuble, Araucanía y Los Lagos, alcanzando a un total de 120 funcionarios y funcionarias de la institución.
- e) En noviembre y diciembre, se realizaron actividades para abordar las problemáticas y posibles soluciones del acoso callejero en el transporte. Las ciudades en las cuales se efectuaron estos encuentros son: Arica, Coquimbo, Temuco y Puerto Montt. En dichos eventos asistieron estudiantes, académicas, representantes de gremios, representantes de organizaciones de la sociedad civil y de instituciones públicas como Carabineros, Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género, INE, entre otros.

4. Desafíos para el período de Gobierno 2019 - 2022

4.1 Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público

a) Transporte Público Metropolitano

En lo que respecta a mejor calidad de la flota es la renovación de casi 700 buses por buses de baja emisión, la incorporación de nueva tecnología en medios de pago y un nuevo sistema a través de nuevos contratos con mayores potestades de fiscalización y de operación que se está diseñando al amparo de la nueva licitación.

Clave en este salto cualitativo el compromiso del gobierno es en el desarrollo de la electromovilidad, incorporando 200 buses eléctricos en diciembre de 2018 y marzo de 2019, convirtiéndose en la ciudad con más transporte público con electromovilidad en la región y la segunda a nivel mundial.

Esto se enmarca en la “Estrategia Nacional de Electromovilidad” que está llevando a cabo nuestro país. La Política Nacional de Energía 2050, lanzada en diciembre del 2015 establece como una de sus metas, que al 2035 se adopten estándares de eficiencia energética para el parque de vehículos livianos nuevos. Al mismo tiempo, Chile ha adquirido y ratificado acuerdos internacionales en materia de emisiones de Gases de Efectivo Invernadero y cambio climático, comprometiéndose en el plano de la mitigación a reducir al 2030 la intensidad de emisiones en un 30% respecto a los niveles observados en 2007 (Comité de Ministros para la Sostenibilidad y Cambio Climático, 2015).

Así, masificación de tecnologías limpias, ha llevado a que el Ministerio de Transportes adopte como compromiso entre sus políticas públicas la adopción de energía más limpias, con mejoras de eficiencia energética, la disminución de los gases de efecto invernadero, la reducción de la contaminación ambiental y acústica siendo la electromovilidad la tecnología predominante en su apuesta de innovación. Además del aporte medioambiental, esta tecnología ofrece mayores ventajas de costo operación que otras tecnologías más tradicionales, esto pese a que el costo inicial suele ser más elevado.

El MTT estableció políticas de modernización de flota de transporte público, con un énfasis dentro de los próximos tres años en la creación de condiciones para la rápida incorporación de la tecnología de buses eléctricos, esto en el marco del rediseño al modelo de concesión de uso de vías y de los servicios complementarios del Sistema de Transporte Público Metropolitano, el que será implementado en la próximas licitaciones que está impulsando la Secretaría de Estrategia y Planificación del DTPM.

El nuevo estándar que se está exigiendo a las empresas actuales y que se irá incorporado en las próximas licitaciones, repercuten en notables mejoras en la experiencia de viaje de los pasajeros con la introducción de buses con aire acondicionado, cargadores USB, pantallas para información a usuarios, Wifi, mayor seguridad, limpieza y accesibilidad universal que apuntan a entregar un servicio de mayor calidad.

El nuevo diseño establece de un proveedor de flota, que será independiente entre sí del operador de vías, y tendrá como rol el de disponibilizar tecnología de buses para el sistema, con los estándares de calidad que se establezcan tanto en comodidad, seguridad, accesibilidad, tecnologías y energías limpias.

Para ello es clave la infraestructura asociada a los servicios que respondan a las exigencias de seguridad, confort y ahorro de tiempos en los desplazamientos que estamos introduciendo en el nuevo estándar RED. Para ello, se suma la incorporación de conexiones Viales: como Pajaritos Intermedio, Grecia - V. Mackenna, Santa Rosa Intermedio, Independencia Tramo 1, e Independencia Tramo 2 y eje Vial Matta, Quilicura que van acompañados con un plan de puesta a punto y de mejoramiento de infraestructura para la conservación de las obras.

Esta mejora del eje estructurante irá acompañada con una red de paraderos de nuevo estándar. Se trata de 300 paraderos digitales que construiremos en una primera etapa, con información en línea para el usuario, cargadores USB, Wifi e iluminación LED. Estamos trabajando también en una asociación público privada para extender este estándar a un total de 1200 paraderos en la ciudad.

Otro factor clave en el Desarrollo del Sistema del transporte público es la reducción de las barreras de entradas a nuevos operadores, y en este aspecto la propiedad de los terminales es clave. Es por ello por lo que el gobierno decidió avanzar en la recuperación de estos terrenos y disponibilizarlos a la empresa que se adjudique la operación para garantizar la entrada de nuevos jugadores al Sistema.

Es así como ya cuenta con 10 Terminales bajo la administración del sistema y se espera avanzar hasta 2022 con los 72 terminales disponibles. La red de paraderos inteligentes También estará asociada a un plan de Mantenimiento Puntos de Paradas e Información a usuarios.

Para mejorar la velocidad de desplazamiento del transporte de superficie también se implementan medidas de gestión que resultan tan eficaces como los corredores, pero requieren de una menor inversión y menores tiempos de implementación. Así las pistas solo buses es otro pilar de estratégico de infraestructura y para 2022 se incorporará 60 kilómetros de pista solo buses, de los cuales 20 kilómetros serán realidad este 2019, entre ellos Mac Iver, Teatinos y Amunátegui.

Uno de los temas estratégicos para 2019 y 2022 es el plan antievasión. Luego del profundo análisis de los criterios de medición del actual Sistema, se resolvió un profundo rediseño del Sistema de medición y que además será realizado por un ente independiente. Durante este año serán definidos los parámetros y se llamará a licitación para realizar el estudio. Uno de los cambios es que se incorporará en la medición las zonas pagas y el metro, que actualmente está excluido de las mediciones de evasión.

b) Transporte Público Regional

Continuaremos con la modernización de sistemas de transporte público mayor en diversas regiones. Durante el año 2019, trabajaremos en el fortalecimiento de los servicios de transporte público de buses en diferentes ciudades del país, como Calama, Quintero - Puchuncaví, Quellón, Gran Valparaíso, Iquique – Alto Hospicio y Antofagasta mediante el mecanismo regulatorio de Perímetro de Exclusión, que nos permita establecer los perímetros como una herramienta transparente y efectiva para la gestión de los buses en las ciudades del país, manteniendo siempre el foco en la calidad del servicio que se entrega a los usuarios que día a día utilizan estos servicios. De esta forma se podrá continuar, en paralelo, con los procesos de licitación que correspondan.

Dichos servicios serán monitoreados por sistemas tecnológicos operados por terceros, previamente acreditados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Lo anterior nos permitirá asegurar el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos por contrato y resguardar la calidad de servicio que recibirán sus usuarios.

En regiones, se avanzará en cada ciudad en la definición de ejes estratégicos de transporte masivo. Caso a caso, se evaluará la mejor solución para estos, ya sea a través de corredores, tranvías o trenes urbanos que permitan resolver cada problemática de una manera eficiente y enfocada en la calidad de servicio, haciendo un esfuerzo por modernizar la industria, integrar los modos y ejecutar de manera más focalizada los fondos espejo. Se buscará también, conjuntamente con los Gobiernos Regionales, avanzar en la implementación de servicios operados íntegramente con buses eléctricos.

En cuanto a los programas de renovación, se espera también elevar las postulaciones al Programa Renueva tú Colectivo para vehículos eléctricos, tras las modificaciones efectuadas al reglamento de esta iniciativa. Estos cambios apuntan a aumentar el monto del beneficio en un 20% aproximadamente, siendo montos más atractivos de subsidio para los operadores de transporte público menor que participen en las futuras convocatorias que realicen los respectivos Gobiernos Regionales.

A su vez, también se espera aumentar el número de postulaciones al Programa Renueva Tu Micro, que nuevamente será modificado en su reglamento, para incorporar beneficios a la ciudadanía y a los propios operadores de transporte público mayor. Estas modificaciones incluyen la entrega de un Bono para buses con acceso universal, incentivar la electro movilidad, que es un incentivo a utilizar tecnologías más limpias, y otros beneficios que van directamente en beneficio de la población.

Asimismo, el compromiso ministerial en los Subsidios al Transporte Público es avanzar decididamente en conectar y entregar equidad a las personas que viven en localidades apartadas y de difícil acceso de regiones. Para tal objetivo, durante el 2019 se trabajará para conectar a los habitantes y estudiantes de zonas aisladas y rurales, a través de recorridos eficientes.

4.2 Regulación que rige el Transporte

En materia de normativas y operaciones se han establecido los siguientes lineamientos estratégicos y cuyos proyectos son:

1. Digitación de los procesos de inscripción de servicios de transporte público de personas, en transportes escolar y transporte privado, es decir, en el Registro Nacional de Transporte.
2. Implementación de sistema de bases Inteligentes, para contar con información estadística de los distintos modos de transporte público (BI).
3. Actualización de normativa de transporte, para ello se realizan recopilación de las distintas regulaciones para generar compendios de ellas.
4. Incorporación de tecnología en los servicios de transporte público de personas, como es plataformas tecnológicas en taxis, tacómetros en los servicios de transporte interurbanos, entre otros.
5. Iniciar el proceso de planes pilotos de vehículos autónomos.

4.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

Los desafíos más relevantes para el año 2019, involucra la conclusión de los proyectos tecnológicos actualmente en desarrollo.

Proyectos tecnológicos

- **Cámaras de Fiscalización Vías Exclusivas y Pistas Solo Bus**

Se encuentra en diseño la Etapa IV del proyecto de cámaras de vías exclusivas y pistas sólo bus en la región metropolitana, la que iniciará prontamente su proceso de licitación.

En el ámbito de la tecnología, se encuentra en pleno proceso de implementación el Sistema de Cámaras de Los Ríos, Etapa I, cuya marcha blanca iniciará en el primer semestre del presente año, en los ejes Chacabuco, Independencia y Arauco en Valdivia.

Junto a ello, se instalarán 4 puntos de monitoreo y control en el eje Colón en La Serena (Etapa I) con 1 km de cobertura. Además, se espera avanzar en la gestión de fondos para la Etapa III del proyecto de cámaras en Temuco, en el eje Javiera Carrera.

- **Sistemas tecnológicos de apoyo a la fiscalización presencial**

Durante el 2019, se espera contar con la migración completa del sistema SIFTRA Vial, a la nueva plataforma Android.

Se concluirá la implementación del Sistema SIFTRA Subsidios, en el resto de las regiones, de manera de disponer a nivel nacional de un sistema para el ingreso en línea de la fiscalización a los servicios subsidiados.

Los desafíos principales para los años siguientes, 2020 al 2022, consideran la ampliación de la fiscalización a través de cámaras en diferentes regiones del país:

- Cámaras en Electrocorredor en Antofagasta.
- Cámaras en los ejes Pedro de Valdivia, V. Mackenna, Luis Durand (Temuco)

- Cámaras en el eje Videla-Varela (Coquimbo)
- Cámaras en los ejes Serrano, Tarapacá, Obispo Labbe, Genaro Gallo (Iquique)
- Cámaras en los ejes Vivar, Latorre (Calama)
- Cámaras en los ejes Francisco de Aguirre, Brasil, Rengifo, Pedro Pablo Muñoz (La Serena Etapa II)

Para fines de dicho período, además, entrará en funcionamiento la Etapa IV del proyecto de cámaras de fiscalización de vías exclusivas y pistas solo bus en Santiago.

Por otra parte, se trabajará en la ampliación del sistema de control con cámaras de la restricción vehicular en Santiago (Etapa II), para contar con una mayor cobertura en la fiscalización de esta medida.

Se solicitarán fondos para el desarrollo del sistema ya diseñado, de fiscalización mediante cámaras, de una zona de baja emisión (ZBE) de camiones en Santiago, que está enmarcado en las exigencias definidas en el actual Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana.

Adicionalmente, existen otras ciudades regionales que se encuentran en evaluación para la implementación de fiscalización automatizada, como lo son Viña del Mar y Concepción.

Finalmente, se continuará con la optimización de los sistemas internos de información, migrando los sistemas SIFTRA Establecimientos y SIFTRA Subsidios a plataformas Android e Implementando el programa piloto de control automatizado de la evasión, entre las principales iniciativas.

b) Certificación y Homologación Vehicular

El Centro de Control y Certificación Vehicular tiene como desafío para el año 2020, generar las condiciones técnicas y de procedimientos para la certificación de emisión de las futuras normas de emisión aplicable a vehículos motorizados, y de los requisitos técnicos de seguridad y de construcción para camiones y tracto camiones.

4.4 Monitoreo y Control de Tránsito.

La UOCT apunta a consolidar los desarrollos realizados en materia de gestión de tránsito, y seguir avanzando en la incorporación e integración de nuevas tecnologías, instrumentos, procedimientos y sistemas integrados que atiendan, entre otros, los siguientes aspectos: mayor capacidad para detectar dónde, cuándo y por qué ocurre la congestión; mayor conocimiento, capacidad y automatización en los procesos para actuar o intervenir a través del sistema de control para mitigar los problemas; e incrementar los canales de comunicación para informar a los usuarios de las condiciones de operación de las vías antes y durante sus viajes.

Durante el año 2018 se llegó a un total de 64 comunas conectadas a los sistemas de monitoreo y control, estimándose que en el 2019 se integrarán 4 nuevas comunas, totalizando 68.

El año 2019 está previsto concluir los estudios de actualización de programaciones de semáforos de Biobío, Chillán, Machalí, Rengo, Calama, Antofagasta, Los Lagos, Temuco, Padre las Casas, y Coquimbo y La Serena en su segunda etapa, lo que permitirá contar en todas esas ciudades con planes tiempo actualizados, acordes a las nuevas demandas existentes. A su vez, en el caso del Gran Santiago, durante el 2019 está considerado abordar el mejoramiento de las programaciones en un total de 12 redes (245 intersecciones semaforizadas).

A raíz de las herramientas desarrolladas a partir de Waze, se han implementado y se seguirá avanzando en las siguientes aplicaciones:

- Herramienta de apoyo para la gestión de tráfico en las Salas de Control de la UOCT. A partir de la información de tiempos de viaje en tiempo real, se listan de manera automática las vías o ejes que presentan un tiempo de viaje mayor a su tiempo habitual, entregando al operador de la sala de control información de cruces y/o ejes con problemas y donde realizar gestión de semáforos. Se aumentará el número de rutas principalmente en regiones, para poder tener un diagnóstico mucho más preciso de las condiciones de operación de la red vial básica de cada ciudad conectada al centro de control.

- Recopilación de datos estadísticos de tiempos de viajes. Se recopila información de tiempos de viajes para todos los ejes estructurales del Gran Santiago y de las principales ciudades de regiones conectadas a los respectivos centros de control. Con esta información se obtienen datos globales de la congestión (velocidad operacional y tiempo de viaje en minutos por kilómetro). Durante los próximos años se trabajará en la realización de análisis de dichos datos, tales como la determinación precisa de la variación en el tiempo de la congestión, horas más críticas, comparación entre días, cómo se afecta la congestión a causa de marchas, accidentes de tránsito, incidentes como vehículos en panne u otros, entre otros aspectos.

Se tiene programado seguir avanzando en la sensorización en las principales ciudades. En el caso de Santiago se incrementará el número de redes que operan en control dinámico y en regiones se ejecutarán proyectos piloto de implementación de control adaptativo o selección automático de planes de tiempo preestablecidos.

Se seguirá avanzando en la integración de semáforos y de nuevas redes utilizando comunicación inalámbrica (particularmente en el caso de semáforos que estén alejados de los centros de control), en la reprogramación de semáforos utilizando datos de GPS de buses y Waze, en la implementación de pulseras Banda Activa en nuevas comunas y/o botoneras especiales para personas con movilidad reducida, y en la habilitación de sistemas de detección automatizada de eventos de tránsito usando Videoanalítica (detección de colas, bloqueos, conteos de flujos).

Se están implementando también nuevas funcionalidades en el sitio web de Santiago y regiones, entre las cuales cabe destacar un módulo que pone a disposición de los usuarios los tiempos de viaje en tiempo real de 245 rutas representativas de la ciudad de Santiago con los tiempos y velocidades promedio de desplazamiento de los vehículos; sección de Noticias de Tránsito; el usuario podrá visualizar los últimos eventos de tránsito según la zona de la ciudad que quiera consultar; sección con la información de los trabajos más importantes que se están ejecutando en la red vial; sección con el estado de los semáforos en toda la ciudad, etc.

4.5 Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.

a) Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Modernización y fortalecimiento del proceso de planificación de transporte

Con el objetivo de optimizar los tiempos y costos del proceso de planificación de transporte, se realizarán dos estudios con los cuales se espera avanzar en la estimación de viajes origen destino a través de información remota. El primero de ellos, en alianza con el BID, se centrará en la modernización de la aplicación de la encuesta de origen y destino de viajes; el segundo se concentrará en desarrollar una metodología de estimación de viajes con información de telefonía móvil. Además, se seguirá explorando la elaboración de prototipos de mapas de congestión, aprovechando la experiencia desarrollada durante el 2018.

Junto a esto, con el fin de mejorar y fortalecer el proceso de planificación se contará con dos estudios: el primero analiza alternativas de financiamiento para la implementación de los proyectos asociados a un plan de transporte y el segundo es un ejercicio de planificación urbana que integra desarrollo urbano, movilidad y cambio climático, con una aplicación piloto en la ciudad de Los Ángeles. Además, a fines del año 2020 se contará con una Estrategia de Transporte Sostenible y el diseño de un Programa Nacional de Movilidad Sustentable.

Planes Maestros de Transporte Urbano

Para el periodo se actualizarán los Planes Maestros de Transporte Urbano en ocho ciudades: San Antonio, Gran Santiago, Rancagua-Machalí, Curicó, Linares, Gran Concepción, Coyhaique y Punta Arenas. En el caso del Gran Santiago, el trabajo comenzó en agosto del año 2018 a través de una mesa que sesiona regularmente, en la que están representadas las distintas instituciones que intervienen en el sistema de transporte de la ciudad.

Encuestas Origen Destino de viajes

Respecto de las Encuestas Origen Destino de viajes, se actualizarán en catorce ciudades del país: Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó, Coquimbo-La Serena, Gran Santiago, Rancagua-Machalí, Talca-Maule, Linares, Chillán-Chillán Viejo, Los Ángeles, Coyhaique y Punta Arenas.

Planes Maestros de Infraestructura en Transporte Público

También se consolidarán los Planes Maestros de Infraestructura en Transporte Público, instrumentos que permiten determinar las necesidades de infraestructura y medidas operacionales para el mejor desempeño del transporte público a lo largo del país.

Prefactibilidades y Diseños

Con los recursos actualmente disponibles, se contempla la finalización diversos estudios asociados a proyectos viales desarrollados a nivel de prefactibilidad (Iquique, Arica, Calama, La Serena, Gran Valparaíso, La Calera, Rancagua, Gran Santiago, San Fernando, Curicó, Linares, Gran Concepción y Frutillar) y estudios de gestión de tránsito (Copiapó, Los Andes y Pitrufoquén). Además, en las ciudades azotadas por catástrofes naturales, finalizará el desarrollo de estudios que realizan, por una parte, un diagnóstico acabado del

transporte público en las zonas altas de la ciudad de Valparaíso y en toda la comuna de Copiapó y, por otra parte, analizan y evalúan propuestas para mejorar el transporte público.

Ortofotomosaicos

Uno de los insumos fundamentales para el desarrollo de análisis y posterior generación de proyectos de transporte es el levantamiento aerofotogramétrico actualizado, el que se constituye como una herramienta cartográfica de interés para generar análisis territoriales. Aunque no se cuenta con recursos confirmados para esto, se contempla, a través de convenios de transferencia con Municipios y Gobiernos Regionales, el desarrollo de ortofotomosaicos para 22 ciudades del país.

Tranvías

Mediante la cooperación internacional con el Ministerio de Transportes, Tecnología e Innovación de Austria, concluirá durante el primer semestre del año 2019, un estudio cuyo objetivo es fortalecer el conocimiento sobre la implementación de proyectos de tranvías, para así contar con los antecedentes que a futuro permitan analizar este tipo de proyectos en Chile. En dicho trabajo han participado tanto Sectra como la Unidad de Ciudades Inteligentes.

Modernización de las Metodologías

- Se avanzará en oficializar en el Sistema Nacional de Inversiones la metodología de los modelos de cálculo de emisiones (MODEM) y valoración económica (MODEC).
- Se seguirá avanzando en la línea de mejoras metodológicas que se plantearon en mesa de trabajo, en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social.
- Durante el año 2019 finalizará el estudio de calibración del modelo ESTRAUS usando la información de la Encuesta Origen y Destino de Viajes del 2012 y de la base de datos BIP! de Transantiago.
- Modos no motorizados:
- Se espera finalizar los estudios -para los sectores Altos de Valparaíso, para la ciudad de Lota y para la ciudad de Corral- que contemplan un plan integral de movilidad y espacio público, considerando las circulaciones peatonales y la red de escaleras.
- Para el año 2019 se trabajará en una agenda conjunta con el Gobierno Regional y el SERVIU Metropolitano para la actualización del Plan de ciclovías del Gran Santiago, además se impulsarán en conjunto con los municipios los planes de ciclovías para las comunas de El Bosque, Macul, Estación Central, Renca, entre otras.
- Se contará con la tramitación de los reglamentos asociados a la Ley de Convivencia Vial: Certificación de ciclovías, nuevos elementos de señalización y demarcación y elementos reflectantes. La elaboración de estos reglamentos ha contado con procesos de participación ciudadana.

a) Gestión de Corto Plazo

En el área de infraestructura, se ejecutarán proyectos de Pistas Solo Buses, señalización, seguridad vial, accesibilidad universal, entre otros, los cuales permiten mejorar la operación del transporte público y mitigar los riesgos de accidentabilidad en las regiones de Arica y

Parinacota, Metropolitana (Rural), O'Higgins, Ñuble, Biobío y Los Ríos, por un monto aproximado de \$ 2.250.000.000 para el año 2019.

Además, se ejecutarán iniciativas relacionadas con la conservación de los elementos propios de un paradero de Transporte Público, en las regiones de Tarapacá, Maule y Magallanes, lo que contribuye a mejorar el nivel de servicio al usuario en los períodos de espera del transporte público, por un monto aproximado de \$650.000.000 para el año 2019.

Para los siguientes años de este periodo de Gobierno, se tiene como desafío continuar ejecutando iniciativas asociadas a mejorar la seguridad vial, conservación de paraderos, infraestructura que permita mejorar la operación del transporte público e infraestructura complementaria como, por ejemplo, terminales de buses, entre otros.

b) Ciudades Inteligentes

Los desafíos que se tienen para este periodo de Gobierno son los siguientes:

- Consolidar el servicio de información multimodal Transporteinforma, con énfasis en el transporte público y la bicicleta, con el objetivo de establecer un nuevo estándar de información a usuarios del transporte en todas las regiones del país.
- Intensificar la adopción de herramientas tecnológicas de movilidad inteligente y de sistemas inteligentes de transporte (ITS) con el objetivo de aumentar las capacidades de detección y anticipación en la gestión de tránsito, apoyar la planificación y la fiscalización.
- Avanzar en el estudio y análisis técnico para establecer condiciones de operación y regulatorias para la movilidad conectada y autónoma en nuestro país.
- Avanzar en una cultura de la movilidad sostenible y potenciar la gestión de la demanda a través del desarrollo de herramientas tecnológicas y servicios de movilidad compartida que promueva la definición y adopción de políticas de gestión de movilidad por parte de organizaciones e instituciones.
- Se profundizará el trabajo con CORFO a nivel nacional con el fin de implementar proyectos de sistemas inteligentes de transporte desde un enfoque de ciudades inteligentes.
- Avanzar hacia una visión de Movilidad como Servicio (MaaS), promoviendo la modernización tecnológica en los diferentes modos de transporte y así aumentar el estándar y calidad de los servicios de transporte y ampliar las opciones de los usuarios al momento de realizar sus viajes.

c) Desarrollo Logístico

• Puerto Exterior de San Antonio y red logística

En el trienio que inicia la Subsecretaría liderará el trabajo de coordinación institucional para el cumplimiento de los hitos comprometidos del proyecto Puerto Exterior de San Antonio, lo que implica la conclusión exitosa del trámite ambiental, del trámite de libre competencia y la licitación de la construcción de la obra de abrigo y la licitación del primer terminal. Asimismo, tales coordinaciones buscan también asegurar estándares adecuados de accesibilidad vial, a través de la relicitación de la ruta 78 y la licitación de la ruta 66, y accesibilidad ferroviaria, a través de mejoras de capacidad del corredor Santiago San

Antonio, el terminal Barrancas que dé servicio a los terminales existentes STI y PCE, y la implementación de un terminal de intercambio modal en Santiago.

- **Regulación para impulsar el cabotaje marítimo de carga**

En línea con el Programa de Gobierno, la Subsecretaría continuará impulsando los cambios normativos para disminuir las barreras al cabotaje marítimo de carga, que hoy se encuentra reservado para buques de bandera nacional. La propuesta busca aumentar la eficiencia al aprovechar capacidad ociosa y generar mayor competencia en beneficio de los usuarios, así como el fortalecimiento del modo marítimo en el transporte de cargas en el territorio nacional.

- **Transformación Digital Logística**

El desafío en la administración es la implementación de la Ventanilla Única Marítima a nivel nacional, integrando a los actores que participan en este desarrollo, es decir, Autoridad Marítima, Servicio Agrícola y Ganadero, Aduanas, Servicio Nacional de Pesca, Servicio de Salud, Policía de Investigaciones, Asociación nacional de Agentes de Nave, la Asociación de Armadores, Sistema de Empresas, Cámara Marítima y Portuaria, entre otros. Respecto del Módulo Base de Port Community Systems, el desafío es implementar el sistema en un puerto piloto, para que dicha experiencia sea adoptada por los demás puertos que requieran de la plataforma; y la implementación del Sistema de Identificación del Transporte de Comercio Exterior.

- **Observatorio Logístico**

Para mejorar la calidad y robustez de las estadísticas de comercio exterior en el Observatorio Logístico, se desarrollará un sistema de información que consolidará la información proveniente de los documentos aduaneros de ingreso y salida de la carga y los manifiestos marítimos. En una segunda etapa, estos datos se complementarán con los contenidos en otros servicios públicos, integrados en el Sistema de Comercio Exterior (SICEX), lo que permitirá entender de mejor manera las cadenas logísticas y los patrones presentes en ellas. Se implementarán también mejoras al Sistema de Información y Estadística Logístico Portuaria, lo que generará un aumento de la riqueza de los datos de operación portuaria, agilización de los procesos de carga y revisión de los registros y extender los formatos de archivos aceptados.

- **Transporte por Camión**

Los desafíos en el periodo 2019-2022 se orientan a la consolidación de la información del sector, a mejorar las de trabajo de los conductores dotando de zonas de descanso en carreteras y velando por el cumplimiento de las horas máximas de conducción para una mayor seguridad en carreteras. Asimismo, se busca impulsar una mejor coordinación operacional con otros modos de la cadena logística, la gradual incorporación de tecnologías complementarias, como apoyo a la gestión y operación de la flota y el estudio e impulso de nuevas tecnologías que ofrezcan economías de escala en el transporte.

- **Planes Maestros Logísticos y Plan de Accesibilidad Portuaria**

En 2019-2020 se pondrá en práctica la gobernanza de los Planes Maestros Logísticos, en carácter piloto, para potenciar el desarrollo y seguimiento de las iniciativas en la macrozona norte. En el periodo 2020-2022 se avanzará en la construcción de planes en la macrozona Sur (Maule a Los Ríos), y Austral (Los Lagos a Magallanes), así como de su respectiva institucionalidad.

En el año 2019 se complementará el instrumento vigente de accesibilidad portuaria, incorporando la componente ferroviaria.

- **Fundación Chilena de Eficiencia Logística**

El desafío en el período 2019-2020 es constituir y dejar operativa la institución público privada de derecho privado, para el logro de sus objetivos en los ámbitos de transformación digital logística, información y prospectiva del sector.

4.6 Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.

a) Seguridad de Tránsito

- **Programa de Educación Vial para Comunidades Escolares**

Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte externa en niños entre 1 y 14 años y, según las estadísticas de Carabineros de Chile, en la última década (2008-2017), fallecieron casi 1.200 niños, niñas y adolescentes entre 0 y 17 años en siniestros viales y cerca de 80.000 resultaron lesionados. En el 2017, hubo 94.879 siniestros de tránsito, de los cuales 33.303 ocurrieron en la Región Metropolitana. Esto equivale al 35% de los siniestros a nivel país.

Para el rango de los menores de 18 años y solo en el año 2017 se registraron 1.562 siniestros, 25 fallecidos y 1615 lesionados en la región Metropolitana.

En busca de una forma de reducir estas cifras y confiados también en que a través de la educación vamos a generar un cambio de comportamiento vial en las futuras generaciones, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a través de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) en conjunto con el Gobierno Regional Metropolitano generó un programa de educación vial para comunidades escolares, que busca favorecer a las comunidades escolares de los establecimientos municipales de la región, entregando, asimismo, herramientas de educación vial que les otorguen protección y autocuidado en el ámbito vial.

El Programa es financiado por el Gobierno Regional Metropolitano y fue aprobado por Consejo Regional Metropolitano, quien dispuso 708 millones de pesos para su ejecución, la que tendría una duración de dos años. La idea principal es realizar intervenciones de educación vial en las 52 comunas de la región Metropolitana, incluyendo además una campaña de seguridad vial que busque proteger a través del Programa a los estudiantes que

asisten a establecimientos educacionales de la región Metropolitana. Siguiendo este ejemplo, se espera avanzar en el mismo proyecto con otras regiones del país.

- **Nuevo documento de licencia de conductor**

La falsificación de documentos es un problema grave para la sociedad, más aún cuando se trata de la licencia de conductor, pues es el único instrumento que asegura que los conductores en nuestro país tienen las aptitudes necesarias para conducir y sean responsables de la seguridad vial. Tomando en cuenta que el documento no se ha modificado desde el año 2000, se hace urgente la actualización de la licencia de conductor. Es debido a lo descrito que, desde el año 2018, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de CONASET, se encuentra trabajando junto a la SEGPRES, a través de la División de Gobierno Digital, el Servicio de Registro Civil y Carabineros de Chile en un nuevo documento de licencia de conductor, con el fin de contar con un registro de conductores más seguro y moderno que sustenten y fortalezcan al proceso de formación de conductores y a la seguridad vial en nuestro país.

- **Temáticas asociadas a formación y acreditación de conductores**

Se trabajará en conjunto con las Divisiones Legal y de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, una propuesta para modificar los cuerpos legales y reglamentarios asociados a la formación y acreditación de conductores, entregando los ajustes razonables y procedimientos para examinar a personas con discapacidad que desean postular a licencia de conductor.

Se propondrá una modificación a la normativa relacionada con las Escuelas de Conductores, con el fin de mejorar el estándar de la enseñanza a los futuros conductores, aumentando, entre otros aspectos, las exigencias al proceso de acreditación de los instructores.

Se trabajará en proponer mejoras a la formación de los conductores profesionales, enfocándose especialmente en los programas de estudios propuestos por las escuelas de conductores y en el material de estudio utilizado tanto por la escuela como por el alumno.

- **Plan comunicacional 2019**

Durante el 2019 se espera continuar con la realización de campañas y diversas actividades de concientización, entre las cuales destaca:

- a) Campaña Cinturón Atrás: Todos los autos de año de fabricación 2002 o posterior tienen que tener el cinturón atrás y su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo. Sin embargo, solamente el 17% de los pasajeros en asientos traseros lo usa. Con esa cifra, Chile se encuentra dentro de los países con menor uso del cinturón de seguridad en asientos traseros entre los países de la OCDE. Es por ello, que se realizará una campaña de concientización con el fin de aumentar el uso del cinturón en el asiento trasero.
- b) Campaña Fiestas Patrias 2019: El año 2018, 36 personas perdieron su vida en el fin de semana largo de fiestas patrias. Por lo anterior, se realizará una campaña de concientización de alcohol en la conducción durante el mes de septiembre, dirigida a conductores.

c) Campaña Exceso de Velocidad: Una de las imprudencias más graves en el tránsito es conducir a exceso de velocidad. En Chile, un Tercio de las víctimas fatales se debe a velocidad imprudente o la pérdida de control del vehículo. En la última década hubo más de 4.000 fallecidos relacionados a estas causas. Por lo anterior, se realizará una campaña de concientización para contribuir a la reducción de muertos por la velocidad.

- **Política Nacional de Seguridad de Tránsito – Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2019 – 2030:**

Tras la formulación de la nueva Política en 2017, durante el año 2019 se seguirá trabajando en el desarrollo de la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2019-2030 en regiones, presentando la nueva meta a expertos, se trabajará en propuestas de medidas de acción por cada eje estratégico, se realizará una encuesta en línea, terminando con una síntesis de lo recopilado a nivel nacional.

El paso siguiente a la publicación de la Política es desarrollar una Estrategia Nacional de Seguridad Vial en la que se establezca un objetivo general cuantificable, junto con acciones específicas medibles, que faciliten la evaluación de las mismas; lo que permitirá reforzar los objetivos estratégicos y líneas de acción comprometidas en la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, al establecer con claridad la mejora que debe conseguirse en un plazo de tiempo determinado.

Luego de la revisión de bibliografía y antecedentes atinentes al tema, se propone como objetivo general para la Estrategia de Seguridad Vial, con plazo de tiempo 2019-2030, el siguiente enunciado: “Reducir en 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030”.

La consecución de este objetivo tendrá que derivarse tanto de las acciones específicas establecidas, con indicadores claros, como del compromiso de todos los actores involucrados en la seguridad de tránsito del país. Es por este motivo que, durante el año 2019, se realizarán mesas de trabajo y diálogos ciudadanos en distintas zonas de nuestro país, con el fin de elaborar el documento en un marco metodológico participativo, recogiendo la opinión ciudadana y contribuyendo a orientar el trabajo técnico, relevando los temas más importantes de la seguridad de tránsito, desde la mirada particular de los distintos usuarios de las vías.

- **Respecto al trabajo en educación vial**

Se continuará con la realización de actividades de educación vial en establecimientos educacionales del país.

Se elaborará una propuesta de incorporación de educación vial en Educación Parvularia.

Durante el año 2019 se espera realizar curso de educación vial para 100 profesores, siguiendo los lineamientos de objetivos de aprendizaje de educación vial, elaborados por CONASET. Asimismo, se espera también desarrollar curso de seguridad del niño pasajero para formar a 140 monitores del personal de atención primaria.

- **Plan de Seguridad Vial de Niños y Adolescentes.**

Se continuará con la ejecución de las medidas del Plan de Seguridad Vial de Niños y Adolescentes las que destacan:

- Incluir Educación Vial desde la etapa preescolar
- Crear un programa de formación de monitores de seguridad vial, tanto en el ámbito escolar como en el ámbito comunitario
- Aumentar cantidad de personas capacitadas en instalación sillas
- Incentivar la educación de adultos y niños en el traslado seguro de ciclistas y peatones

- **Fondo de Fortalecimiento a Organizaciones de Interés Público**

Se continuará con una nueva etapa del Fondo de Fortalecimiento de Organizaciones de Interés Público (FFOIP), para la gestión de proyectos de seguridad o educación vial, el cual para el año 2019 cuenta con un monto de 200 millones de pesos.

- **Sistemas de Retención Infantil**

A tres años de la implementación de este cambio normativo, se ha logrado reducir en un 60% los niños y niñas fallecidas como pasajeros y pasajeras de un vehículo particular.

Este gran avance, no solo se logra con aumentar las exigencias normativas, sino también con educación y difusión. Es por esto que, para el presente año, se realizará de manera permanente, una vez al mes, un punto de asesoría para padres y adultos responsables del traslado de niños y niñas en vehículos, con el fin de revisar la instalación del sistema de retención infantil y educar a los padres en este tema.

Asimismo, se espera ejecutar en 7 regiones la primera etapa de un proyecto de Formación de Monitores/as en seguridad del Niño pasajero para profesionales de la salud en atención Primaria.

- **Modificación Decreto 50/2002: actualización Manual de Operaciones Multi institucional ante emergencias o Manual ABC**

Durante el año 2019 se espera contar con un nuevo manual de Procedimientos y operación interinstitucional para atender las emergencias de manera coordinada, eficiente y oportuna con el fin de salvar vidas en el tránsito, y en la que se contemple la atención de acuerdo a los requerimientos y recursos que hoy existen en el país. Asimismo, se espera comenzar la difusión de las modificaciones entre los actores relevantes a través de actividades educativas como charlas, seminarios u otros, que permita a los integrantes de los equipos de emergencia a nivel nacional conocer los procedimientos establecidos en el Decreto para un trabajo coordinado entre los involucrados.

- **Etilómetro Evidencial**

Se estima que la implementación del sistema de prueba respiratoria evidencial comience a ejecutarse a partir del año 2020 por el organismo fiscalizador competente, ante lo cual se espera se realice la licitación y adquisición de los instrumentos que midan la presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano.

- **Propuestas de mejoramiento de seguridad en vehículos**

Durante el 2019 y a través del área de vehículos se estima avanzar en los siguientes temas:

Elaborar propuesta de decreto para exigir el cumplimiento de normas internacionales sobre protección a peatones relacionados con las características constructivas de vehículos motorizados livianos.

Realizar levantamiento de antecedentes para evaluar la posible incorporación de dispositivos inhibidores de arranque de motor "Alcolock" a los vehículos de aquellos conductores con antecedentes de conducción con alcohol.

Realizar levantamiento de antecedentes para evaluar posible modificación de exigencias a los asientos de transportes escolares nuevos, para aumentar la seguridad de los niños(as) pasajeros(as).

- **Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas**

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas, para este año se abordará en la difusión de nueva normativa para cascos de motocicleta que iniciará su vigencia el 26 de septiembre de 2019 (D.S. N° 43/2016-MTT), la cual, entre otros aspectos, establece que los cascos de motociclistas deberán ser acreditados ante el MTT.

En esta misma línea se estima levantar y analizar las deficiencias viales de alto riesgo para motocicletas y revisión de puntos urbanos, rurales y autopistas con riesgos y accidentabilidad de motocicletas.

Como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas, se actualizará la evaluación teórica y práctica de los postulantes a licencia clase C, con el propósito de homogeneizar la prueba en todo el país. Además, se añadirán todos los cambios que se dispongan en las modificaciones a la normativa y que incidan en los exámenes de conducción.

- **Asesorías Técnicas**

Se realizarán asesorías técnicas a municipios, SEREMITTS y otras entidades, además se mantendrá las asesorías técnicas concursables para municipios que presenten puntos de mayor accidentabilidad.

- **Convivencia de Modos**

Con la puesta en marcha de la nueva normativa acerca del traslado de niños y niñas y la Ley de Convivencia, se hace imprescindible analizar el impacto y la adherencia a las medidas por parte de la ciudadanía. Por lo tanto, se espera contar con recursos para hacer un estudio o sondeo que será enfocado en los usuarios vulnerables. El enfoque y metodología para este estudio podrá ir variando dependiendo de las necesidades y datos a estudiar.

Además, CONASET participará en la formulación del reglamento de la Ley de Convivencia de modos para las zonas de tránsito calmado, requisitos de ciclovías, evaluación de nuevas exigencias de elementos de seguridad para conductores y ocupantes de ciclos, etc.

- b) Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte**

- Mejorar la gestión de requerimientos ciudadanos, actualizando la plataforma, fortaleciendo a los equipos de atención de público e implementando un protocolo de atención presencial inclusivo.
- Desarrollar y ejecutar el Proceso de Participación Ciudadana para la construcción de los reglamentos de la Ley de Convivencia Vial.
- Generar y aplicar metodologías e instrumentos de medición de satisfacción, para usuarios de los diversos modos de transportes.
- Implementación del Plan de Accesibilidad e Inclusión para personas con Discapacidad. Este Plan considera Generar un espacio de consulta ciudadana para su desarrollo e implementación, y el desarrollo de una agenda de actividades.
- Instalar e implementar la agenda de género, resguardando el cumplimiento de la Política de Equidad de Género en Transportes y los compromisos ministeriales.
 - La Agenda de género 2018-2022, tiene como característica principal la transversalidad, toda vez que busca instaurar el enfoque de género en el actual periodo de gobierno, integrando este componente como parte esencial de todo el proceso de las políticas públicas de transporte, desde la identificación de problemáticas, el diseño, la implementación y la evaluación.
 - Los desafíos que aborda la Agenda se dividen en una dimensión interna y otra externa. En la primera, se destacan la formación de funcionarias y funcionarios, sensibilizados y capacitados en la materia. Mientras que en la segunda dimensión, los retos para los próximos años apuntan a fomentar la inclusión laboral femenina en el sector; mejorar las condiciones de seguridad relacionadas con la violencia de género; y fundamentalmente, generar y analizar datos estadísticos que permitan la construcción de diagnósticos certeros sobre género y transporte.
 - Para el año 2019 se realizarán capacitaciones de género y transportes a otras seis Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones,

fomentando con esto la inclusión del enfoque de género al interior de la institución.

5. Anexos

- **Anexo 1:** Identificación de la Institución.
- **Anexo 2:** Recursos Humanos.
- **Anexo 3:** Recursos Financieros.
- **Anexo 4:** Indicadores de Desempeño año 2015-2018.
- **Anexo 5:** Compromisos de Gobierno 2015 - 2018.
- **Anexo 6:** Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas. Pendiente
- **Anexo 7:** Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2018
- **Anexo 8:** Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2015-2018
- **Anexo 9:** Resultados en materia de Implementación de medidas de Género y de descentralización / desconcentración 2015-2018
- **Anexo 10:** Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional y Leyes Promulgadas durante 2015-2019

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas 2014-2018

- Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

La Subsecretaría de Transportes se rige por los D.F.L. N° 343, de 1953 y N° 279 de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, 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; el D.F.L. N° 1, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; la Ley N° 18.059, que asigna al Ministerio el 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, la Ley General de Ferrocarriles y el D.F.L. N° 1 (MTT) de 1993, en materia ferroviaria, y la Ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

- Misión Institucional

Fortalecer y avanzar en la planificación y desarrollo de sistemas y servicios de transportes accesibles, eficientes, seguros y sustentables, que contribuyan a la integración territorial, al desarrollo social y económico del país, y que permitan la movilidad y conectividad con dignidad de todos y todas quienes habitan el territorio nacional.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2018

Para el año 2018, se propone, un Presupuesto Global de \$ 1.060.267 millones; nivel que respecto del Presupuesto 2017 implica un aumento de recursos por un total de \$ 12.617 millones, equivalentes a un 1,2% de crecimiento global.

Por su parte, respecto del Gasto Neto, la propuesta para el año 2018 dispone un gasto de \$ 1.052.361 millones, que respecto del año 2017, representa un aumento de \$ 17.606 millones, equivalentes a un 1,7%, que se explican por una mayor aporte para gastos de capital, compensados con un menor requerimiento del flujo financiero que implica la amortización de deuda de EFE.

De manera similar a años anteriores, este Presupuesto incorpora fundamentalmente los compromisos fiscales dispuestos en la Ley de Subsidios al Transporte Público que incluye un crecimiento de \$ 68.065 millones, alcanzando un total de \$ 778.919 millones.

Dichos recursos se distribuyen en \$ 557.808 millones para las líneas de subsidios dispuestas para el Sistema de Transantiago, y un monto de \$ 221.111 millones del llamado Espejo Permanente para subsidios al transporte público en regiones. Las otras líneas Espejo equivalentes del Transantiago para regiones, quedan expresadas en el Presupuesto del Tesoro Público en su Programa FAR y en la asignación del Presupuesto del FNDR.

Adicionalmente se complementan esos subsidios al transporte, con los niveles de gastos comprometidos para mantener los subsidios en operación en las denominadas zonas aisladas carga y combustibles de Aysén.

Una segunda área relevante de recursos del Presupuesto de este Ministerio corresponde a los aportes al financiamiento de la empresa EFE, que incorpora un crecimiento respecto del año 2017 de un 2.9 %, en un monto global de \$ 140.759 millones. De esa forma se da cumplimiento a los compromisos de gobierno, asumidos en la formulación de los planes de desarrollo aprobados a la empresa y sus filiales.

En un ámbito distinto de Subsidios, destacan aquellos del área de las Telecomunicaciones, en donde se mantienen las líneas destinadas a cubrir la operación y conexión de las redes de internet a las escuelas a nivel nacional con \$ 5.086 millones. Asimismo, se han incorporado recursos por \$ 2.113 millones para iniciar la primera etapa de concursos destinados a otorgar subsidios a los canales de televisión regionales, locales y comunitarios, en apoyo al proceso de reconversión a la TV Digital.

Sin perjuicio que no implica recursos especiales en este presupuesto, el año 2018 se daría inicio al primer año de ejecución del proyecto de Fibra Óptica Austral, cuyos pagos están previstos para al año 2017 y los años 2019-2020.

Finalmente, en materia de inversiones, se consultan recursos principalmente para el término de proyectos en ejecución en corredores de la zona de Transantiago, y de las iniciativas que desarrollan soluciones en distintas ciudades, entidades como la UOCT y SECTRA.

LÍNEA PROGRAMÁTICA	DESCRIPCIÓN	MILES DE \$
OPERACIÓN - PERSONAL Y BIENES Y SERVICIOS	Estos recursos permiten financiar las remuneraciones de la dotación autorizada a los Servicios de este Ministerio, y cubrir los requerimientos para una normal operación de los distintos programas en materia de insumos y servicios.	56.943.027
	En el año 2018, se produce una disminución del gasto de 2,9%, equivalente a \$ 1.717 millones, derivado principalmente de menores requerimientos de estudios y una rebaja transversal de gastos en insumos de un 5 %. Este menor nivel de recursos se ve atenuado con la incorporación de 2 funcionarios en la UOCT de las regiones del Maule y Los Ríos, y el traspaso a contrata de honorarios consultados inicialmente con cargo a los programas de subsidios regionales.	
	Subsidio al Transporte Regional – Zonas Aisladas	15.726.198
	El año 2018, no presenta variaciones respecto de 2017.	
	El monto definido pretende mantener la cobertura de subsidios tradicionales al transporte de carga en zonas aisladas, incluyendo el Subsidio al Combustible de Aysén.	
SUBSIDIOS	Subsidio al Sistema de Transporte - Transantiago	557.808.223
	Se considera la totalidad de los recursos dispuestos por la Ley N°20.378, destinados a financiar el subsidio del Sistema de Transporte Público Transantiago	
	Subsidio Permanente	221.110.817
	Subsidio Transitorio (Aporte Especial)	209.473.406
	Subsidio Aporte Especial – Adicional	127.224.000
	En las líneas de Subsidio Permanente y Aporte Especial que se identifican, no se	

consultan variaciones respecto del nivel 2017, concordante con lo dispuesto en la Ley de Subsidio al Transporte Público.

Respecto de la Línea denominada Aporte Especial Adicional, incluye un incremento de \$ 68.065 millones respecto al año 2017, alcanzando un nivel de \$ 142.602 millones. Este nivel, conforme lo dispone la ley señalada, pudiera ser complementado en la medida que sus requerimientos sean superiores, y para lo cual se provisiona la diferencia respecto de su máximo legal, en el Programa FAR del Tesoro Público.

Subsidio Espejo Permanente Regiones

221.110.817

Esta línea del Subsidio al Transporte Público de Regiones, de acuerdo con la ley que la creó, se destina a distintas áreas de gasto en el ámbito del transporte público, a saber:

Subsidio a Tarifas 152.941.513

Incluye los subsidios para las zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, zonas licitadas y no licitadas, perímetros de exclusión, extensión del uso de la TNE, bono TNE, así como la asignación para gastos de operación y mantenimiento del programa de subsidios regionales, conforme los montos globales que dispone la ley de subsidios al Transporte Público.

Para 2018 se incrementa en \$ 4.175 millones respecto del año 2017, lo que equivale a un 2,8% de crecimiento del gasto, derivado del efecto año de nuevos perímetros de exclusión, de zonas licitadas y de otros componentes del programa de subsidios vigente.

Convenios a Filiales EFE 6.703.421

Corresponde a los subsidios comprometidos en convenios firmados con 3 filiales de EFE, para el financiamiento de infraestructura y material rodante de las filiales Trenes Metropolitanos, Merval y Fesub. Para el año 2018, el gasto total se mantiene sin variaciones.

Proyectos de Inversión de Tuición del MTT 5.643.000

Corresponde los proyectos de inversión factibles de financiar con los recursos del Subsidio, los que en general corresponden a soluciones viales definidas en el marco de convenios con perímetros de exclusión o concesión de vías que contribuyan a mejorar la eficiencia del transporte público.

Transferencia al FAR 55.822.883

Corresponde al excedente que se genera en la línea del subsidio espejo permanente en regiones después de aplicar los recursos a las iniciativas de subsidios señaladas anteriormente. Este excedente se transfiere al Fondo de Apoyo Regional-FAR del Tesoro Público, al que pueden postular las regiones con proyectos específicos.

Para el año 2018, respecto del año 2017, esta transferencia se rebaja en \$ 1.909 millones, por el efecto neto de una mayor aplicación de recursos a los subsidios en regiones.

Bono Taxis Colectivos

La vigencia de este bono terminó en el año 2017, lo que implica no consultar recursos por este concepto el año 2018.

60.183.051

1.295.526

Transferencias

Estas comprenden recursos para facilitar el desarrollo de diversas iniciativas, las que mantienen un nivel similar al año 2017, y en particular se incluye un aporte adicional a las asesorías que proporciona el PNUD en la implementación de las licitaciones del sistema Transantiago por un monto de \$ 513 millones. Un detalle de estas asignaciones son:

FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN

Transferencias tradicionales al SERNAC 229.282
 Recursos normales de apoyo a la reconversión de TV Digital 367.200

Integro al Fisco del IVA	137.218	
PNUD, asistencia técnica implementación del Sistema de TT PP	513.000	
Unión Internacional de Transporte y Comisión Internacional de Puertos	48.826	
		1.209.062

Equipamiento

En el año 2018, se aprecia una disminución global del 19,3%, no obstante para todos los programas del MTT se han considerado recursos destinados al pago de licencias de software que suman en su totalidad \$ 777 millones, la renovación de mobiliario, equipos informáticos y otros especializados para fiscalización en SUBTEL, por \$397 millones.

56.938.717

Estudios y Proyectos

En materia de estudios y proyectos de inversión, se incorpora fundamentalmente los requerimientos del Programa Infraestructura de Transantiago, e inversión de arrastres de proyectos que entregan soluciones básicas en diversas ciudades y que son abordadas por la UOCT y SECTRA a nivel nacional. El menor nivel respecto del año 2017 obedece básicamente a una readecuación del cronograma y cartera de proyectos de infraestructura del área de Transantiago.

739.746

Fondo de Modernización Portuaria

En el año 2018, se mantiene el nivel de recursos del año 2017, destinados a apoyar la ejecución de acciones de mejoramiento institucional del sector portuario público y privado. Este año es el último año de vigencia de este fondo.

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	Se considera para 2018, un incremento global de \$ 4.005 millones respecto al año 2017, equivalente a un mayor aporte de 2,9%.	140.758.862
	En la distribución del Aporte Fiscal se puede observar un mayor énfasis en la asignación de recursos en las líneas de Mantención y de Inversiones en Infraestructura, en función de los programas de desarrollo de la empresa, por un total de \$ 9.182 millones.	

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Fortalecer el desarrollo de sistemas y servicios de transporte público dignos, accesibles, confiables, expeditos, eficientes, seguros y sustentables.
2	Mejorar el desarrollo de sistemas y servicios de transporte de bienes y servicios que impacten positivamente en el crecimiento y desarrollo económico del país.
3	Fomentar y fiscalizar el uso de medios de transporte de baja o cero emisión que contribuyan a la prevención de accidentes, a la reducción de víctimas fatales y a reducir la congestión vehicular.

Número	Descripción
4	Desarrollar políticas, normativas y regulación de sistemas y servicios de transportes, fiscalización y seguridad vial, con enfoque de género y accesibilidad universal.
5	Diseñar sistemas y servicios de transportes que respondan a las principales necesidades de movilidad de las personas, priorizando los modos más eficientes y sustentables, y mejorando la convivencia vial considerando el enfoque de género y la accesibilidad universal.
6	Desarrollar y mantener una gestión institucional eficiente, eficaz, transparente, innovadora y cercana a la ciudadanía, a través del mejoramiento continuo y la automatización de los procesos claves de la Subsecretaría de Transportes.

- Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Regulación que rige el Transporte: Considera la regulación tendiente a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. Además, considera la reglamentación y regulación del funcionamiento de los mercados del transporte. En su alcance se incluye también la revisión y actualización de las políticas en el ámbito del transporte internacional; la suscripción de convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales, y el otorgamiento de permisos de transporte internacional, y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales.	1,2,3,4,5,6
2	Fiscalización y Certificación de los Sistemas de Transporte: La Fiscalización de Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones relativas a la inspección y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga, Plantas de revisión técnica, Escuela de conductores profesionales, Gabinetes psicotécnicos, a fin de verificar las condiciones en que se desarrollan. La Certificación de Sistemas de Transporte es la Evaluación técnica (ensayo de emisiones en laboratorio propio y certificación de aspectos de seguridad y constructivos) que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la "Homologación Vehicular", o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la Verificación de Conformidad. Además comprende actividades fiscalizadoras a los importadores con modelos de vehículos homologados y/o certificados, y a vehículos en uso con infracciones en la vía pública por emisiones.	1,3,4,5,6
3	Monitoreo y Control de Tránsito: Implementar medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana con mejores condiciones de seguridad. Dentro de estas se encuentran el monitoreo del uso de las vías, los estudios de tránsito, los proyectos de mejoramientos del tránsito, y la utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte.	4,5,6
4	Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte: Comprende la implementación de medidas y acciones orientadas a recoger, canalizar, analizar y responder los requerimientos ciudadanos sobre los sistemas de transporte, con el fin de aportar al mejoramiento de la calidad de los servicios entregados en materias de transporte, de acuerdo a las necesidades de la ciudadanía. Considera también acciones para informar, difundir, comunicar y mantener actualizada a la ciudadanía en materias como movilidad, modificación de normativas, seguridad, uso de vías y sus derechos y deberes como usuarios del transporte para optimizar su movilidad.	3,6

- Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.** Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de facilitar el acceso de los usuarios al transporte público y de conectar a quienes habitan las zonas más lejanas, aisladas o extremas. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas reguladas y no reguladas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas. Además de financiar inversiones en infraestructura para la operación y el fortalecimiento del transporte público.
- 5 1,5,6

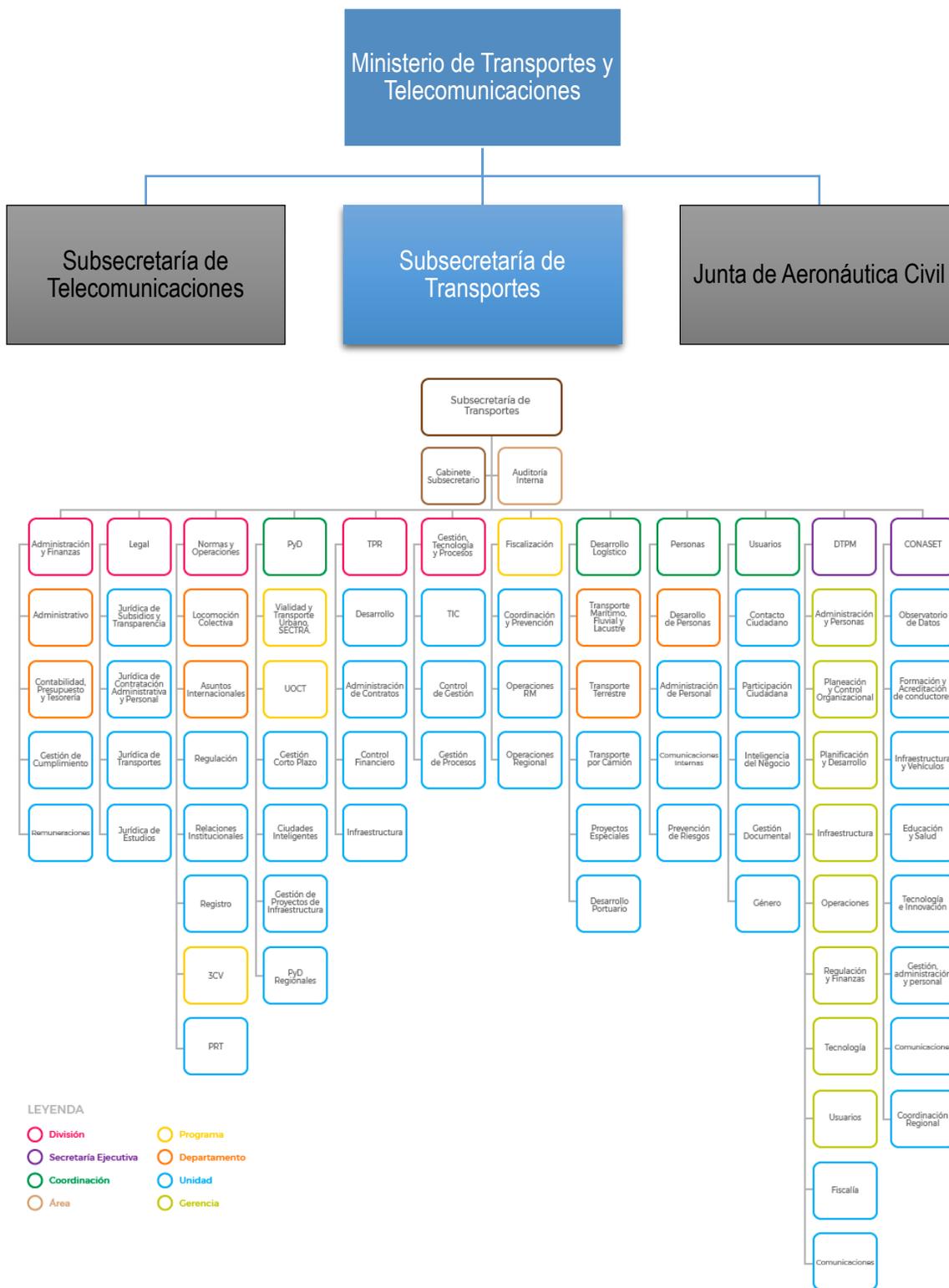
- Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.** Generar cartera de proyectos e iniciativas de inversión, formular planes en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial y regional, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo, considerando una buena convivencia con el medio ambiente. Considera también la generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas, principalmente transporte de carga terrestre, marítimo-portuario y ferroviario; comprende los estudios que sirven de base para diagnósticos y para la formulación y evaluación de políticas en dichos ámbitos.
- 6 1,2,5,6

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Usuarios/as de los diversos servicios y sistemas de transporte
2	Usuarios/as de la red vial
3	Operadores (Empresas y personas naturales) de transporte de pasajeros y carga que proveen directamente los servicios a los/as usuarios/as.
4	Entidades y organismos públicos relacionados con el sector transporte
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	Concesionarias de establecimientos que practican revisiones técnicas a los vehículos (Plantas de Revisión Técnica)
8	Escuelas de conductores profesionales
9	Empresas comercializadores de insumos, repuestos, servicios técnicos y otras ligadas al sector transporte
10	Beneficiarios/as de zonas aisladas de los servicios subsidiados de transporte
11	Operadores que proveen servicios subsidiados de transporte a los/as usuarios/as
12	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales
13	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas
14	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos
15	Gestores inmobiliarios de proyectos que inciden en la red vial básica y/o empresas consultoras que solicitan aprobación de Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU)

Número	Nombre
16	Empresas ferroviarias de transporte de pasajeros y de carga
17	Empresas navieras chilenas
18	Embarcadores de carga solicitantes de waiver de cabotaje
19	Empresas portuarias estatales
20	Concesionarias de frentes de atraque de puertos estatales
21	Asociaciones gremiales de operadores del sector marítimo-portuario

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



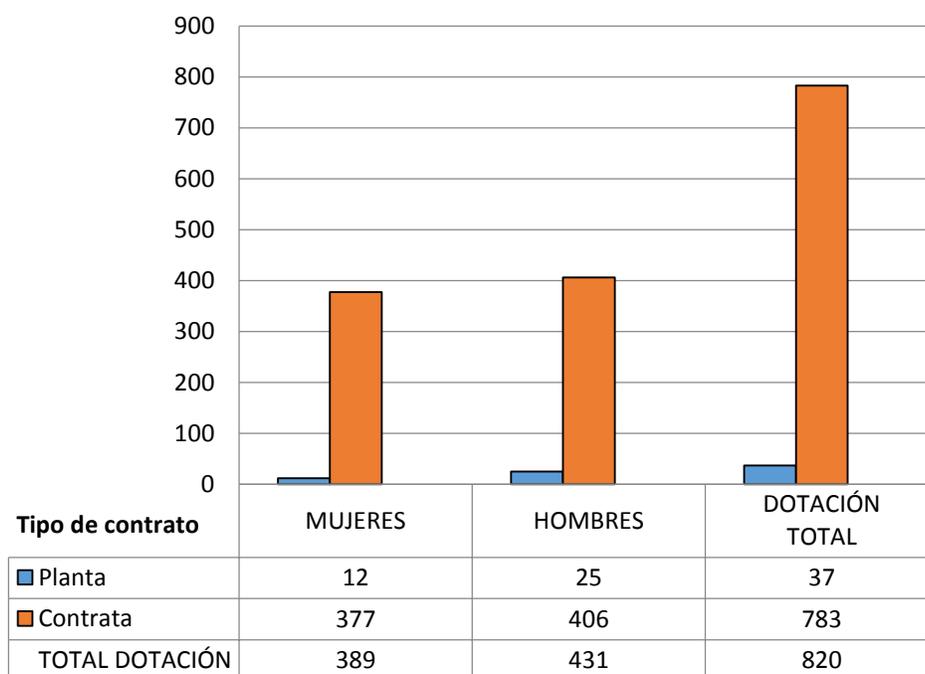
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones	Gloria Hutt Hesse
Subsecretario de Transportes	José Luis Domínguez Covarrubias
Jefa División de Normas y Operaciones	Lorena Araya Carvajal
Jefe División Legal	Alejandro Arriagada Ríos
Jefa División de Transporte Público Regional	Cecilia Godoy Cruz
Secretario Ejecutivo del Directorio de Transporte Público	Fernando Saka Herrán
Coordinador de Planificación y Desarrollo (s)	Gisele Labarthe Bordagorry
Coordinación de Desarrollo Logístico	Alexis Michea Acevedo
Jefa Programa Nacional de Fiscalización	Paula Flores Jamasmie
Secretario Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	Luis Alberto Stuvan Hurtado
Jefa División de Administración y Finanzas	Mónica Wityk Peluchonneau
Jefa División de Gestión, Tecnología y Procesos	Karen Caiceo Muñoz
Coordinadora de Personas	Mireille Caldichoury Ojeda
Coordinadora de Usuarios	Catalina Guevara Quilodrán
SEREMITT Región de Arica y Parinacota	Alfredo Araya Aguirre
SEREMITT Región de Tarapacá	Carlos Navarrete Cortés
SEREMITT Región de Antofagasta	Alvaro Ormeño Morales
SEREMITT Región de Atacama	Vittorio Ghiglino Bianchi
SEREMITT Región de Coquimbo (Subrogante)	Juan Fuentes Isla
SEREMITT Región de Valparaíso	Gerard Oliger Abaroa
SEREMITT Región Metropolitana	Eddy Roldán Cabrera
SEREMITT Región del Lib. Bdo. O'Higgins	Hans González González
SEREMITT Región del Maule	Carlos Palacios Maldonado
SEREMITT Región de Ñuble	Cristóbal Jardua Campos
SEREMITT VIII Región del Biobío	Jaime Aravena Selman
SEREMITT IX Región de la Araucanía	Luis Calderón Ramírez
SEREMITT XIV Región de los Ríos	Marcela Villenas Obrequé
SEREMITT X Región de los Lagos	Nicolás Céspedes Morales
SEREMITT XI Región de Aysén	Fabián Rojas Muñoz
SEREMITT XII Región de Magallanes y de la Antártida Chilena	Marco Mella Bórquez

Anexo 2: Recursos Humanos

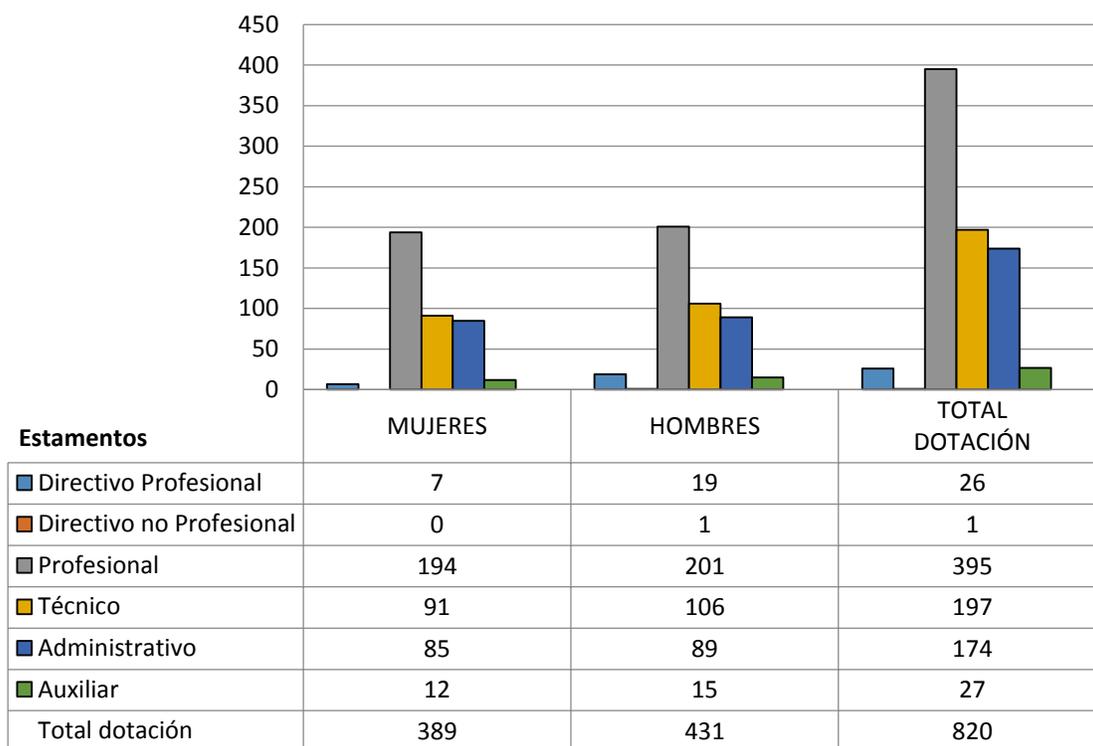
Dotación de Personal

Dotación Efectiva año 2018⁴ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)

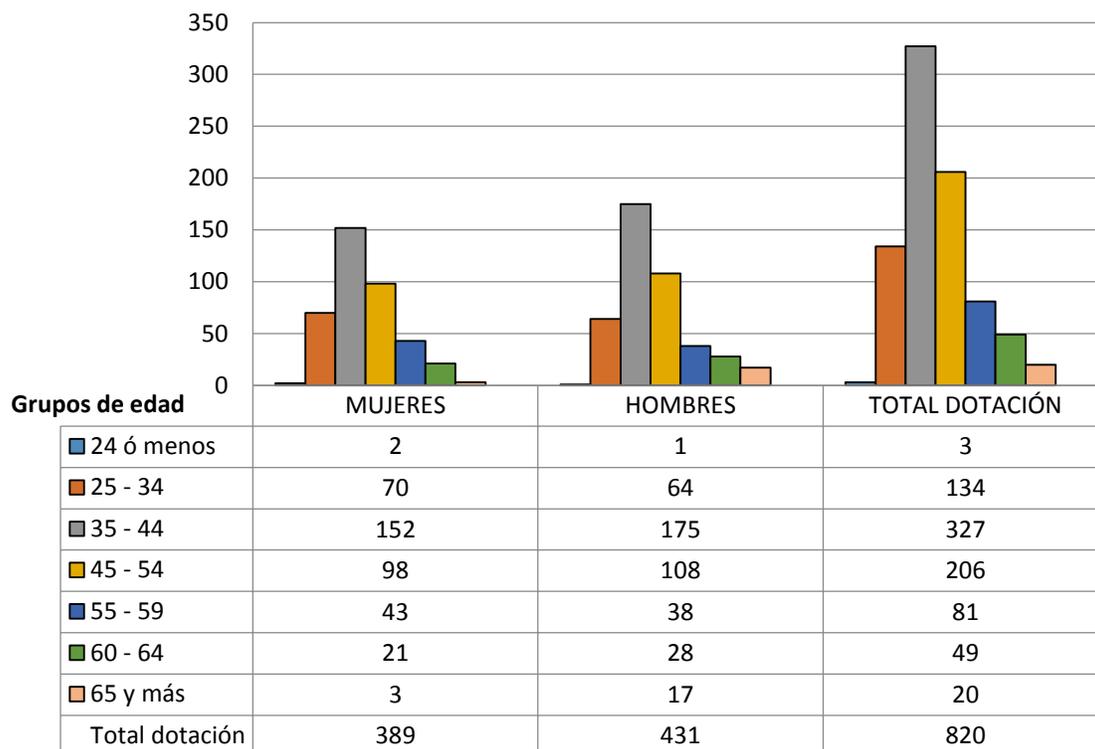


4 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilados a grado, profesionales de las leyes N°15.076 y N°19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2018. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

Dotación Efectiva año 2018 por Estamento (mujeres y hombres)

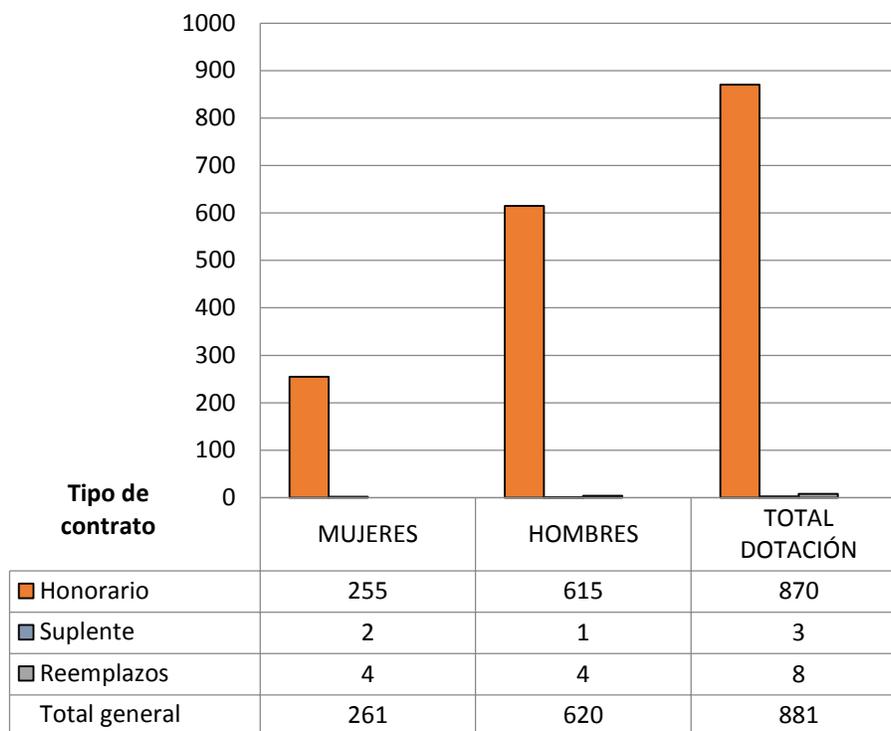


Dotación Efectiva año 2018 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



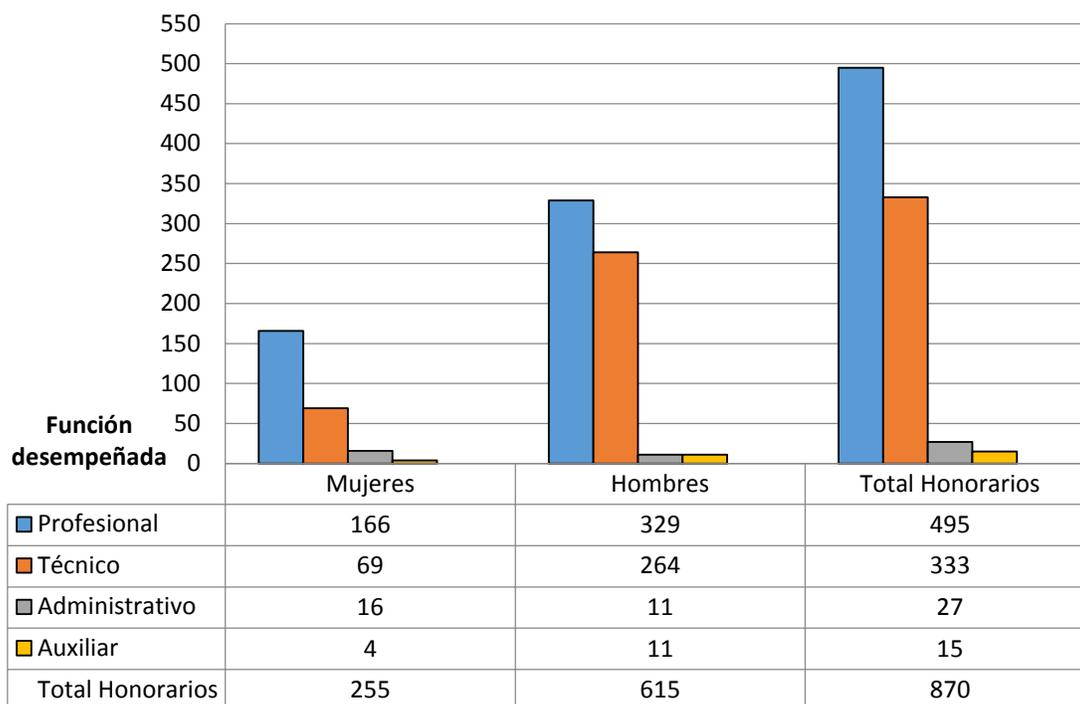
a) Personal fuera de dotación

Personal fuera de dotación año 2018⁵, por tipo de contrato (mujeres y hombres)

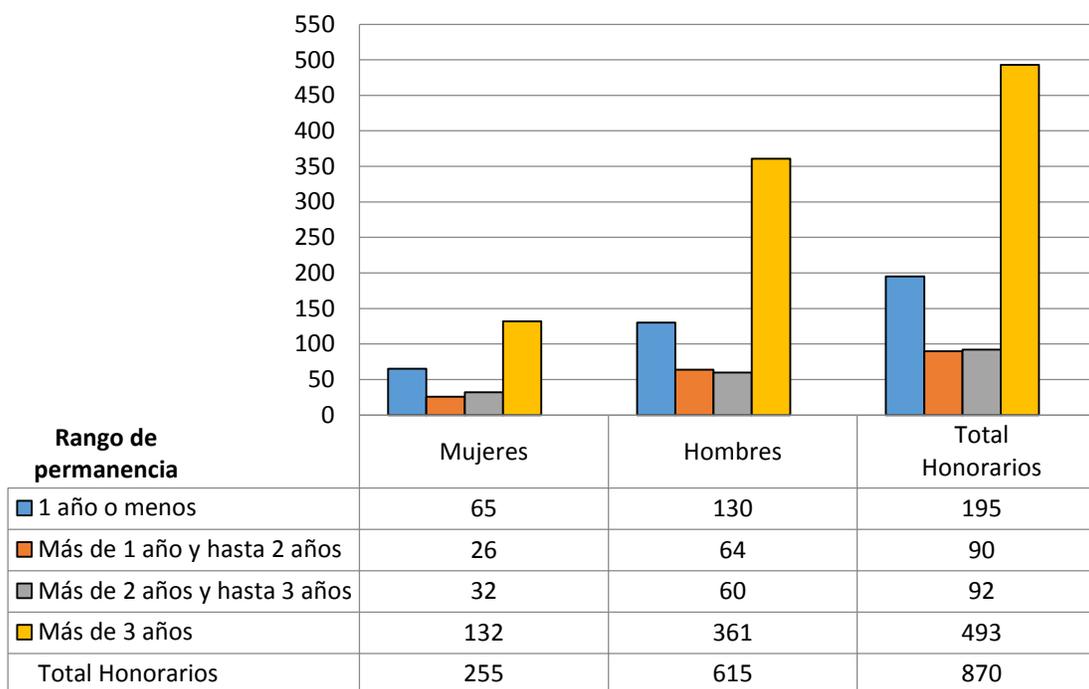


⁵ Corresponde a toda persona excluida del cálculo de la dotación efectiva, por desempeñar funciones transitorias en la institución, tales como cargos adscritos, honorarios a suma alzada o con cargo a algún proyecto o programa, vigilantes privado, becarios de los servicios de salud, personal suplente y de reemplazo, entre otros, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2018.

Personal a honorarios año 2018 según función desempeñada (mujeres y hombres)



Personal a honorarios año 2018 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)



b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁶		Avance ⁷	Notas
		2017	2018		
1. Reclutamiento y Selección					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata ⁸ cubiertos por procesos de reclutamiento y selección ⁹	$(N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección} / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	64,5	14,74	22,85	Ascendente
1.2 Efectividad de la selección	$(N^{\circ} \text{ ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año } t, \text{ con renovación de contrato para año } t+1 / N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección}) * 100$	96,7	86,96	89,93	Ascendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	5,91	9,9	-	Neutro
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
- Funcionarios jubilados	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios Jubilados año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,0	0,0	-	Neutro
• Funcionarios fallecidos	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios fallecidos año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,3	0,12	-	Neutro
- Retiros voluntarios					
o con incentivo al retiro	$(N^{\circ} \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,4	0,85	212,5	Ascendente
o otros retiros voluntarios	$(N^{\circ} \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	4,70	6,22	75,56	Descendente
• Otros	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,67	2,68	25	Descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios ingresados año } t / N^{\circ} \text{ de funcionarios en egreso año } t) * 100$	320,5	192,6	60,09	Ascendente

6 La información corresponde al período Enero - Diciembre 2018 y Enero - Diciembre 2017, según corresponda.

7 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.

8 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 10 de la ley de presupuestos 2018.

9 Proceso de reclutamiento y selección: Conjunto de procedimientos establecidos, tanto para atraer candidatos/as potencialmente calificados y capaces de ocupar cargos dentro de la organización, como también para escoger al candidato más cercano al perfil del cargo que se quiere proveer.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁶		Avance ⁷	Notas
		2017	2018		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	2,7	0,0	0,0	Ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total contratos efectivos año t}) * 100$	11,74	8,94	76,15	Ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	47,0	34,51	73,43	Ascendente
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$\frac{\sum (\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas en act. de capacitación año t} * \text{N}^\circ \text{ participantes en act. de capacitación año t})}{\text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t}}$	18,0	22,46	124,8	Ascendente
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia ¹⁰	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año t} / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año t}) * 100$	2,8	3	107,14	Ascendente
4.4 Porcentaje de becas ¹¹ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,0	2	-	Ascendente
5. Días No Trabajados					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
• Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1).	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas tipo 1, año t} / 12) / \text{Dotación Efectiva año t}$	1,12	1,08	103,7	Descendente
• Licencias médicas de otro tipo ¹²	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas de tipo diferente al 1, año t} / 12) / \text{Dotación Efectiva año t}$	0,47	0,57	82,46	Descendente

10 Evaluación de transferencia: Procedimiento técnico que mide el grado en que los conocimientos, las habilidades y actitudes aprendidos en la capacitación han sido transferidos a un mejor desempeño en el trabajo. Esta metodología puede incluir evidencia conductual en el puesto de trabajo, evaluación de clientes internos o externos, evaluación de expertos, entre otras.

No se considera evaluación de transferencia a la mera aplicación de una encuesta a la jefatura del capacitado, o al mismo capacitado, sobre su percepción de la medida en que un contenido ha sido aplicado al puesto de trabajo.

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

12 No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁶		Avance ⁷	Notas
		2017	2018		
5.2 Promedio Mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	0,03	0,05	60	Descendente
6. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año } t/12)/\text{Dotación efectiva año } t$	2,91	2,5	116,4	Descendente
7. Evaluación del Desempeño¹³					
7.1 Distribución del personal de acuerdo a los resultados de sus calificaciones.	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 1 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	95,53	90,71	105,31	Ascendente
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 2 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	4,32	9,29	47	
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 3 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	0,15	0,0	-	
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 4 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	0,0	0,0	-	
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño ¹⁴ implementado	SI: Se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño. NO: Aún no se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño.	SI	SI		
8. Política de Gestión de Personas					
Política de Gestión de Personas ¹⁵ formalizada vía Resolución Exenta	SI: Existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta. NO: Aún no existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta.	NO	NO		
9. Regularización de Honorarios					
9.1 Representación en el ingreso a la contrata	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	71,63	54,49	131,46	Descendente

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

14 Sistema de Retroalimentación: Se considera como un espacio permanente de diálogo entre jefatura y colaborador/a para definir metas, monitorear el proceso, y revisar los resultados obtenidos en un período específico. Su propósito es generar aprendizajes que permitan la mejora del rendimiento individual y entreguen elementos relevantes para el rendimiento colectivo.

15 Política de Gestión de Personas: Consiste en la declaración formal, documentada y difundida al interior de la organización, de los principios, criterios y principales herramientas y procedimientos que orientan y guían la gestión de personas en la institución.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁶		Avance ⁷	Notas
		2017	2018		
9.2 Efectividad proceso regularización	$(N^{\circ} \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	32,16	18,4	57,21	Ascendente
9.3 Índice honorarios regularizables	$(N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t / N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	100	138,7	72,1	Descendente

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

CUADRO 2 INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018		
Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ¹⁶	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	15.410.614	14.957.044
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	29.047	46.375
INGRESOS DE OPERACIÓN	148.407	172.948
OTROS INGRESOS CORRIENTES	484.699	553.473
APORTE FISCAL	14.741.813	14.177.612
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS		6.636
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	6.649	
GASTOS	15.716.253	15.532.685
GASTOS EN PERSONAL	12.367.840	12.305.404
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.191.729	2.254.231
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	90.240	226.513
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	26.566	26.084
INTEGROS AL FISCO	4.110	602
OTROS GASTOS CORRIENTES	3.808	6.134
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.014.945	378.949
SERVICIO DE LA DEUDA	16.982	334.768
RESULTADO	-305.607	-575.641

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

CUADRO 2 INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018		
Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ¹⁷	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	137.489.707	105.876.570
OTROS INGRESOS CORRIENTES	48.514	34.306
APORTE FISCAL	137.441.194	105.842.264
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS		
GASTOS	137.226.086	106.885.743
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	270.948	65.320
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	74.816.353	49.467.069
SERVICIO DE LA DEUDA	62.138.785	57.353.354

¹⁶ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

¹⁷ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

RESULTADO 263.621 -1.009.173

Programa 03: Transantiago

**CUADRO 2
INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018**

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ¹⁸	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	74.963.719	47.544.854
OTROS INGRESOS CORRIENTES	168.979	379.790
APORTE FISCAL	74.785.247	47.165.064
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	9.493	
GASTOS	76.515.826	54.507.996
GASTOS EN PERSONAL	3.954.744	3.944.622
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	7.518.365	6.417.012
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	236.712	197.739
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	60.821.122	43.206.224
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		512.000
SERVICIO DE LA DEUDA	3.984.882	230.399
RESULTADO	-1.552.107	-6.963.142

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

**CUADRO 2
INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018**

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ¹⁹	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	12.418.446	10.818.883
INGRESOS DE OPERACIÓN	49.701	62.324
OTROS INGRESOS CORRIENTES	56.756	41.999
APORTE FISCAL	12.309.592	10.714.560
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	2.397	
GASTOS	12.710.391	10.500.101
GASTOS EN PERSONAL	2.308.558	2.343.122
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	812.804	875.265
INTEGROS AL FISCO	7.935	9.951
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	61.394	72.784
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	8.837.300	7.198.979
SERVICIO DE LA DEUDA	682.400	
RESULTADO	-291.946	318.782

¹⁸ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

¹⁹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

Programa 05: Fiscalización y Control

CUADRO 2
INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ²⁰	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	11.151.689	11.079.251
INGRESOS DE OPERACIÓN	749.986	823.629
OTROS INGRESOS CORRIENTES	84.799	56.676
APORTE FISCAL	10.498.660	9.837.918
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS		5.244
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	15.253	71
INGRESOS DE OPERACIÓN	749.986	823.629
GASTOS	11.347.659	10.793.733
GASTOS EN PERSONAL	7.639.685	7.669.458
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.057.680	2.756.050
INTEGROS AL FISCO	119.956	131.504
OTROS GASTOS CORRIENTES	51.216	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	316.109	236.622
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	86.745	
SERVICIO DE LA DEUDA	76.268	99
RESULTADO	1.040	-70.195

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

CUADRO 2
INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ²¹	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	749.363.492	804.219.951
OTROS INGRESOS CORRIENTES	4.357.696	950.639
APORTE FISCAL	745.005.795	803.268.622
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	1	690
GASTOS	767.312.980	819.760.446
GASTOS EN PERSONAL	2.489.219	2.487.652
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	256.100	271.385
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	671.947.219	735.354.284
OTROS GASTOS CORRIENTES	141.015	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	135.052	129.801
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	5.059.079	3.463.580
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	83.637.313	62.557.268
SERVICIO DE LA DEUDA	3.647.983	15.496.476
RESULTADO	-17.949.488	-15.540.495

²⁰ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

²¹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

CUADRO 2 INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ²²	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	1.765.800	1.701.105
OTROS INGRESOS CORRIENTES	49.025	10.552
APORTE FISCAL	1.716.775	1.690.553
GASTOS	1.710.636	1.642.608
GASTOS EN PERSONAL	864.378	821.166
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	88.557	62.179
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	742.634	743.865
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	15.068	15.398
RESULTADO	55.164	58.497

Programa 08: Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

CUADRO 2 INGRESOS Y GASTOS DEVENGADOS AÑOS 2017 – 2018

Denominación	Monto Año 2017 (M\$) ²³	Monto Año 2018 (M\$)
INGRESOS	8.321.633	5.549.052
OTROS INGRESOS CORRIENTES	154.737	45.012
APORTE FISCAL	8.166.008	5.504.040
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	888	
GASTOS	8.226.660	6.532.279
GASTOS EN PERSONAL	3.133.446	3.189.542
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.283.814	987.459
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	59.906	74.178
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	3.367.790	2.281.100
SERVICIO DE LA DEUDA	381.704	
RESULTADO	94.973	-983.227

b) Comportamiento Presupuestario año 2018

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

²² La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

²³ La cifras están expresadas en M\$ del año 2018. El factor de actualización de las cifras del año 2017 es 1,02432.

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²⁴ (M\$)	Presupuesto Final ²⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ²⁶ (M\$)	Notas ²⁷
			INGRESOS	14.246.423	14.569.819	14.957.044	-387.225	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		37.434	46.375	-8.941	
	01		Del Sector Privado		37.434	46.375	-8.941	
		003	Administración del Fondo para Bonificación por Retiro		37.434	46.375	-8.941	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	221.810	221.810	172.948	48.862	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	132.963	132.963	553.473	-420.510	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	51.554	51.554	146.373	-94.819	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	81.409	81.409	403.537	-322.128	
	99		Otros			3.563	-3.563	
09			APORTE FISCAL	13.891.650	14.177.612	14.177.612		
	01		Libre	13.891.650	14.177.612	14.177.612		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			6.636	-6.636	
	03		Vehículos			6.636	-6.636	
			GASTOS	14.246.423	15.624.146	15.532.685	91.461	
21			GASTOS EN PERSONAL	11.932.448	12.363.142	12.305.404	57.738	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.122.215	2.254.232	2.254.231	1	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		226.514	226.513	1	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		226.514	226.513	1	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.477	44.937	26.084	18.853	
	07		A Organismos Internacionales	3.477	44.937	26.084	18.853	
		001	Foro Internacional de Transporte		41.460	26.084	15.376	
		002	Unión Internacional de Transporte Público	3.477	3.477		3.477	
25			INTEGROS AL FISCO	4.655	4.646	602	4.044	
	01		Impuestos	4.655	4.646	602	4.044	
26			OTROS GASTOS CORRIENTES		6.134	6.134		
	01		Devoluciones		6.134	6.134		

24 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

25 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

26 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

27 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	182.628	389.719	378.947	10.770
	03	Vehículos		34.500	33.700	800
	04	Mobiliario y Otros	17.442	24.033	24.016	17
	06	Equipos Informáticos	62.586	110.586	110.051	535
	07	Programas Informáticos	102.600	220.600	211.182	9.418
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	334.822	334.768	54
	07	Deuda Flotante	1.000	334.822	334.768	54
RESULTADO			0	-1.054.327	-575.641	-478.686

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²⁸ (M\$)	Presupuesto Final ²⁹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³⁰ (M\$)	Notas ³¹
			INGRESOS	140.758.862	107.134.505	105.876.570	1.257.936	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			34.306	-34.306	
	99		Otros			34.306	-34.306	
09			APORTE FISCAL	140.758.862	107.134.505	105.842.264	1.292.242	
	01		Libre	83.051.872	50.714.149	49.532.389	1.181.760	
	02		Servicio de la Deuda Interna	53.826.262	52.465.289	52.420.254	45.036	
	03		Servicio de la Deuda Externa	3.880.728	3.955.067	3.889.621	65.446	
			GASTOS	140.758.862	108.177.984	106.885.743	1.292.242	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	65.320	65.320	65.320		
	03		A Otras Entidades Públicas	65.320	65.320	65.320		
		311	Fondos para Indemnizaciones	65.320	65.320	65.320		
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	82.986.552	50.648.829	49.467.069	1.181.760	
	03		A Otras Entidades Públicas	82.986.552	50.648.829	49.467.069	1.181.760	
		059	Ferrocarril Arica La Paz	2.052.000	2.048.000	2.048.000		
		064	Inversiones Plan Trienal 2017-2019	36.912.915	8.483.244	8.483.244		
		067	Aporte Mantención Infraestructura	28.474.578	29.600.832	28.419.072	1.181.760	
		068	Inversiones en Infraestructura Existente	15.547.059	10.516.753	10.516.753		
34			SERVICIO DE LA DEUDA	57.706.990	57.463.835	57.353.354	110.482	
	01		Amortización Deuda Interna	3.956.152	3.956.152	3.941.850	14.303	
	02		Amortización Deuda Externa	3.742.787	3.815.787	3.752.518	63.269	
	03		Intereses Deuda Interna	49.870.110	48.509.137	48.478.404	30.733	
	04		Intereses Deuda Externa	137.941	139.280	137.103	2.177	
	07		Deuda Flotante		1.043.479	1.043.479		
			RESULTADO		-1.043.479	-1.009.173	-34.306	

28 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

29 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

30 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

31 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³² (M\$)	Presupuesto Final ³³ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³⁴ (M\$)	Notas ³⁵
			INGRESOS	59.194.051	50.747.096	47.544.854	3.202.242	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	4.308	4.308	379.790	-375.482	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	4.308	4.308	8.081	-3.773	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			164.016	-164.016	
	99		Otros			207.693	-207.693	
09			APORTE FISCAL	59.189.743	50.742.788	47.165.064	3.577.724	
	01		Libre	58.993.494	50.546.969	46.996.490	3.550.479	
	03		Servicio de la Deuda Externa	196.249	195.819	168.574	27.245	
			GASTOS	59.194.051	55.098.115	54.508.096	590.019	
21			GASTOS EN PERSONAL	4.101.480	3.978.216	3.944.622	33.594	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	7.118.026	6.426.461	6.417.012	9.449	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	243.132	198.970	197.739	1.231	
	04		Mobiliario y Otros	3.455	2.757	2.681	76	
	05		Máquinas y Equipos		15.286	14.962	324	
	06		Equipos Informáticos	17.278	13.957	13.674	283	
	07		Programas Informáticos	222.399	166.970	166.422	548	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	47.021.164	43.724.824	43.206.224	518.600	
	01		Estudios Básicos		101.500	98.987	2.513	
	02		Proyectos	47.021.164	43.623.324	43.107.237	516.087	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	513.000	512.000	512.000		
	07		A Organismos Internacionales	513.000	512.000	512.000		
		001	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)	513.000	512.000	512.000		
34			SERVICIO DE LA DEUDA	197.249	257.644	230.499	27.145	

32 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

33 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

34 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

35 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

	02		Amortización Deuda Externa	188.499	187.677	160.433	27.244	
	04		Intereses Deuda Externa	7.750	8.142	8.141	1	
	07		Deuda Flotante	1.000	61.825	61.825		
			RESULTADO	0	-4.351.019	-6.963.242	2.612.223	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁶ (M\$)	Presupuesto Final ³⁷ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³⁸ (M\$)	Notas ³⁹
			INGRESOS	10.881.522	10.753.602	10.818.883	-65.281	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	24.824	26.824	62.324	-35.500	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	12.218	12.218	41.999	-29.781	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	10.939	10.939	41.422	-30.483	
	99		Otros	1.279	1.279	577	702	
09			APOORTE FISCAL	10.844.480	10.714.560	10.714.560		
	01		Libre	10.844.480	10.714.560	10.714.560		
			GASTOS	10.881.522	10.941.753	10.500.102	441.651	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.281.120	2.352.092	2.343.122	8.970	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	900.759	900.759	875.266	25.493	
25			INTEGROS AL FISCO	6.405	10.505	9.951	554	
	01		Impuestos	6.405	10.505	9.951	554	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	78.867	78.867	72.784	6.083	
	04		Mobiliario y Otros	4.309	1.409	1.315	94	
	06		Equipos Informáticos	14.434	26.734	26.661	73	
	07		Programas Informáticos	60.124	50.724	44.808	5.916	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	7.613.371	7.598.530	7.198.979	399.551	
	02		Proyectos	7.613.371	7.598.530	7.198.979	399.551	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	

36 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

37 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

38 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

39 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

07	Deuda Flotante	1.000	1.000	1.000
RESULTADO		0	-188.151	318.781
				-506.932

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴⁰ (M\$)	Presupuesto Final ⁴¹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴² (M\$)	Notas ⁴³
INGRESOS				10.894.460	10.637.312	10.723.538	-86.226	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	790.084	790.084	823.629	-33.545	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	9.310	9.310	56.676	-47.366	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	9.310	9.310	46.897	-37.587	
	99		Otros			9.779	-9.779	
09			APORTE FISCAL	10.095.066	9.837.918	9.837.918		
	01		Libre	10.095.066	9.837.918	9.837.918		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			5.244	-5.244	
	03		Vehículos			5.244	-5.244	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			71	-71	
	10		Ingresos por Percibir			71	-71	
GASTOS				10.895.460	10.891.760	10.793.733	97.027	
21			GASTOS EN PERSONAL	7.597.217	7.708.965	7.669.458	39.507	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.934.115	2.799.515	2.756.050	43.465	
25			INTEGROS AL FISCO	126.148	128.102	131.504	-3.402	
	01		Impuestos	126.148	128.102	131.504	-3.402	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	235.980	253.178	236.622	16.555	
	03		Vehículos		34.500	30.785	3.715	
	04		Mobiliario y Otros		6.000	5.873	127	
	05		Máquinas y Equipos	51.300	58.300	47.561	10.739	
	06		Equipos Informáticos	59.508	77.270	75.934	1.336	
	07		Programas Informáticos	125.172	77.108	76.469	639	

40 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

41 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

42 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

43 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	99	901
	07	Deuda Flotante	1.000	1.000	99	901
RESULTADO			-1.000	-254.448	-70.195	-183.253

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 3 Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴⁴ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴⁶ (M\$)	Notas ⁴⁷
INGRESOS				797.427.558	803.330.215	804.219.952	-889.737	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	31.593	31.593	950.640	-919.047	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	31.593	31.593	44.167	-12.574	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			230.763	-230.763	
	99		Otros			675.710	-675.710	
09			APORTE FISCAL	797.395.965	803.298.622	803.268.622	30.000	
	01		Libre	797.395.965	803.298.622	803.268.622	30.000	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			690	-690	
	10		Ingresos por Percibir			690	-690	
GASTOS				797.427.558	820.928.806	819.760.446	1.168.360	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.458.736	2.495.679	2.487.652	8.027	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	191.769	275.781	271.385	4.396	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	726.475.934	736.022.785	735.354.284	668.501	
	01		Al Sector Privado	726.475.934	736.022.785	735.354.284	668.501	
		511	Subsidios al Transporte Regional	15.726.198	13.610.064	13.525.957	84.107	
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	152.941.513	154.604.498	154.020.561	583.937	
		520	Subsidio Transitorio - Transantiago	209.473.406	209.473.406	209.473.406	0	
		521	Subsidio Transporte Público - Transantiago	221.110.817	221.110.817	221.110.817		
		522	Subsidio Especial Adicional - Transantiago	127.224.000	137.224.000	137.223.543	457	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	130.815	130.815	129.801	1.014	

44 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

45 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

46 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

47 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

	04		Mobiliario y Otros		5.130	5.125	5
	05		Máquinas y Equipos	5.130			
	06		Equipos Informáticos	12.825	12.825	12.585	240
	07		Programas Informáticos	112.860	112.860	112.091	769
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	5.643.000	3.940.721	3.463.580	477.141
	02		Proyectos	5.643.000	3.940.721	3.463.580	477.141
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	62.526.304	62.565.598	62.557.268	8.330
	01		Al Sector Privado	6.703.421	6.720.148	6.711.818	8.330
		001	Metro Regional de Valparaíso S.A	1.967.358	1.951.074	1.948.655	2.419
		002	Trenes Metropolitanos S.A	983.416	1.047.490	1.046.192	1.298
		003	FESUB Concepción S.A	3.752.647	3.721.584	3.716.971	4.613
	02		Al Gobierno Central	55.822.883	55.845.450	55.845.450	
		003	Fondo de Apoyo Regional	55.822.883	55.845.450	55.845.450	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	15.497.427	15.496.476	951
	07		Deuda Flotante	1.000	15.497.427	15.496.476	951
RESULTADO					-17.598.591	-15.540.494	-2.058.097

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴⁸ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁵⁰ (M\$)	Notas ⁵¹
			INGRESOS	1.732.243	1.690.553	1.701.105	-10.552	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			10.552	-10.552	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			10.516	-10.516	
	99		Otros			36	-36	
09			APORTE FISCAL	1.732.243	1.690.553	1.690.553		
	01		Libre	1.732.243	1.690.553	1.690.553		
			GASTOS	1.732.243	1.705.938	1.642.608	63.330	

48 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

49 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

50 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

51 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

21		GASTOS EN PERSONAL	864.091	879.246	821.166	58.080
22		BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	66.154	65.843	62.179	3.664
24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	785.095	743.946	743.865	81
	03	A Otras Entidades Públicas	739.746	739.746	739.746	
		001 Fondo de Modernización Portuaria	739.746	739.746	739.746	
	07	A Organismos Internacionales	45.349	4.200	4.119	81
		003 Comisión Interamericana de Puertos	45.349	4.200	4.119	81
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	15.903	15.903	15.398	505
	04	Mobiliario y Otros		2.000	2.000	
	06	Equipos Informáticos	5.130	5.130	4.662	468
	07	Programas Informáticos	10.773	8.773	8.736	37
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000
	07	Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000
RESULTADO			0	-15.385	58.497	-73.882

Programa 08: Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2018								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁵² (M\$)	Presupuesto Final ⁵³ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁵⁴ (M\$)	Notas ⁵⁵
			INGRESOS	6.538.669	6.516.344	5.549.052	967.292	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	12.304	12.304	45.012	-32.708	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			23.985	-23.985	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			20.480	-20.480	
	99		Otros	12.304	12.304	547	11.757	
09			APORTE FISCAL	6.526.365	6.504.040	5.504.040	1.000.000	
	01		Libre	6.526.365	6.504.040	5.504.040	1.000.000	
			GASTOS	6.538.669	6.559.683	6.532.279	27.404	
21			GASTOS EN PERSONAL	3.159.277	3.194.782	3.189.542	5.240	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.016.791	1.006.791	987.459	19.332	

52 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

53 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2018.

54 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

55 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	57.419	74.919	74.178	741
	04	Mobiliario y Otros	4.309	4.309	3.912	397
	05	Máquinas y Equipos	4.309	4.309	4.220	89
	06	Equipos Informáticos	10.773	10.773	10.703	70
	07	Programas Informáticos	38.028	55.528	55.343	185
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	2.304.182	2.282.191	2.281.100	1.091
	01	Estudios Básicos	1.301.570	1.139.208	1.138.119	1.089
	02	Proyectos	1.002.612	1.142.983	1.142.981	2
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000
	07	Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000
RESULTADO			0	12.304	45.014	32.710

c) Indicadores Financieros

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁶			Avance ⁵⁷ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵⁸)	%	99,77	94,40	97,98	103,80	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		48,86	55,37	48,40	87,41	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	99,06	98,96	100,00	101,05	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	4,94	4,42	5,15	116,48	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	1,55	31,59	2,42	7,65	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	1,61	32,10	3,26	10,17	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera					
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad	Efectivo ⁵⁹	Avance ⁶⁰	Notas

56 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

57 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.

58 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

59 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

60 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.

	Indicador	de medida	2016	2017	2018	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶¹)	%	98,36	100,00	131,39	131,39
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		-	-	-	-
	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	100,00	100,00	100,00
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	0,04	0,02	69,07
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	44,61	8,31	18,62
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,47	46,31	8,31	17,94

Programa 03: Transantiago

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶²			Avance ⁶³ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁴)	%	106,25	119,75	116,65	97,41	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		0,77	0,81	1,13	140,74	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	98,26	98,22	100,00	101,81	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,54	0,59	0,64	109,64	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	40,80	0,79	42,33	5.337,14	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	46,35	11,81	89,95	761,35	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁵			Avance ⁶⁶ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁷)	%	100,40	98,55	101,21	102,70	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		23,13	22,49	35,51	157,88	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	97,67	97,80	100,00	102,25	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,84	0,88	0,96	109,47	
Comportamiento de la Deuda	[DF/ Saldo final de caja]	%	31,85	-	0,85	-	

61 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

62 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

63 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.

64 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

65 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

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.

67 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Cuadro 4
Indicadores de Gestión Financiera

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁵			Avance ⁶⁶ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	36,32	8,77	15,43	175,99	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁸			Avance ⁶⁹ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷⁰)	%	102,56	92,52	102,61	110,91	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		101,40	670,37	90,26	13,46	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	98,00	191,83	99,99	52,12	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	6,58	4.661,79	8,13	0,17	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	7,20	78,48	1,77	2,25	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	27,56	3,45	5,27	152,61	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷¹			Avance ⁷² 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷³)	%	92,74	98,64	99,27	100,64	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		7,91	8.625,95	3,32	0,04	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	21,70	99,93	460,59	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,06	43,21	0,12	0,28	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,17	83,97	93,19	110,98	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	28,64	101,91	94,79	93,02	

68 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

69 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.

70 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

71 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

72 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.

73 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷⁴			Avance ⁷⁵ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷⁶)	%	103,75	102,52	102,47	99,95	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]		-	1.750,92	-	-	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,29	1.985,52	0,61	0,03	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	31,66	-	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	2,13	3,29	1,32	39,99	

Programa 08: Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷⁷			Avance ⁷⁸ 2018/ 2017	Notas
			2016	2017	2018		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷⁹)	%	105,89	98,50	100,34	101,87	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]						
	[IP percibidos / IP devengados]	%	15,11	6.017,19	27,33	0,45	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	98,88	116,65	100,00	85,73	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,86	353,34	0,69	0,19	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	32,35	4,68	-	-	

74 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

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.

76 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

77 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2018. Los factores de actualización de las cifras de los años 2016 y 2017 son 1,04670 y 1,02432 respectivamente.

78 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.

79 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

d) Fuente y Uso de Fondos

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2018 ⁸⁰				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	186.642	186.642
215	Acreedores Presupuestarios	0	(49.572.814)	(49.572.814)
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	34.913.485	25.185.719	60.099.203
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	201.816	298.775	500.590
116	Ajustes a Disponibilidades	0	1.245	1.245
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	(377.050)	(861.866)	(1.238.916)
216	Ajustes a Disponibilidades	(2.054)	(2.292)	(4.346)
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Plan Trienal 2017-2019	36.912.915	8.483.244	8.483.244	
Aporte Mantenimiento Infraestructura	28.474.578	29.600.832	28.419.072	

Programa 03: Transantiago

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	1.462.050	1.462.050	1.462.050	
Proyectos	47.021.164	43.724.824	43.206.224	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Proyectos	7.613.371	7.598.530	7.198.979	

⁸⁰ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Programas informáticos	125.172	77.108	76.469	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidio al Transporte Regional	15.726.198	13.610.064	13.525.957	
Subsidio Nacional al Transporte Público	152.941.513	154.604.498	154.020.561	
Subsidio Transitorio – Transantiago	209.473.406	209.473.406	209.473.406	
Subsidio Transporte Público - Transantiago	221.110.817	221.110.817	221.110.817	
Subsidio Especial - Transantiago	127.224.000	137.224.000	137.223.543	

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	5.796	146	0	
Fondo de Modernización Portuaria (Ley N°20.773)	739.746	739.746	739.746	

Programa 08: Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2018				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	510.745	510.745	510.672	
Estudios Básicos	1.301.570	1.139.208	1.138.119	
Proyectos	1.002.612	1.142.983	1.142.981	

f) Transferencias⁸¹

Descripción	Cuadro 7 Transferencias Corrientes			Diferencia ⁸⁴	Notas
	Presupuesto Inicial 2018 ⁸² (M\$)	Presupuesto Final 2018 ⁸³ (M\$)	Gasto Devengado (M\$)		
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO	733.179.355	742.742.933	742.066.066	676.867	
Gastos en Personal	1.429.937	1.398.937	1.112.833	286.104	
Bienes y Servicios de Consumo	433.053	464.053	320.369	143.684	
Inversión Real	-	-	-	-	
Otros	731.316.365	740.979.943	740.632.864	247.079	
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS	83.791.618	51.453.895	50.272.135	1.181.760	
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros ⁸⁵	83.791.618	51.453.895	50.272.135	1.181.760	
TOTAL TRANSFERENCIAS	815.107.983	792.333.838	790.904.999	1.428.839	

g) Inversiones⁸⁶

Programa 03: Transantiago

Iniciativas de Inversión	Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018						Notas
	Costo Total Estimado ⁸⁷ (1)	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁸⁸ (2)	% Avance al Año 2017 (3) = (2) / (1)	Presupuesto Final Año 2018 ⁸⁹ (4)	Ejecución Año 2018 ⁹⁰ (5)	Saldo por Ejecutar (7) = (4) - (5)	
Conservación Infraestructura Transporte Público 2012-2015	27.477.129	13.263.616	48%	1.141.760	1.094.612	14.213.513	
Construcción corredor de transporte Público Vicuña Mackenna	132.559.661	132.559.661	100%	7.295.869	7.271.578	0	

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

82 Corresponde al aprobado en el Congreso.

83 Corresponde al vigente al 31.12.2018

84 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

85 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

86 Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en el subtítulo 31 del presupuesto.

87 Corresponde al valor actualizado de la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social (último RS) o al valor contratado.

88 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2018.

89 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2018

90 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2018.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁷	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁸⁸	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁸⁹	Ejecución Año 2018 ⁹⁰	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Norte							
Construcción Corredor Transporte Público Eje Vial Rinconada Maipú	40.327.885	35.585.597	88%	2.579.805	2.549.741	4.742.288	
Construcción Proyecto Urbano Alameda Providencia	4.513.367	4.036.549	89%	704.601	422.820	476.818	
Mejoramiento Eje Vial Matta (Quilicura)	24.692.362	16.520.141	67%	8.147.675	8.119.760	8.172.221	
Normalización de Vías Prioritarias de Transporte Público	2.183.833	2.183.833	100%	655.150	655.150	0	
Conservación Infraestructura del Sistema de Transporte Público RM	1.493.534	0	0%	1.000	0	1.493.534	
Construcción eje Movilidad Independencia	88.553.911	52.894.129	60%	20.095.641	20.010.688	35.659.782	
Conservación de Puntos de Parada, Cenefas y Paneles del STP	2.675.980	1.535.852	57%	1.059.998	1.039.112	1.140.128	
Conservación Infraestructura Transantiago	62.000.788	3.386.551	5%	1.937.825	1.791.259	58.614.237	
Conservación Mayor y Operación Proyecto Piloto Zonas Pagas	7.100.082	0	0%	0	0	7.100.082	
Análisis de Concesiones en fase de Explotación en Infraestructura de T.P. Reg. Metropolitana	463.854	98.987	21%	101.500	98.987	364.867	
Diagnóstico y Desarrollo Plan de Movilidad, Sector Mapocho-La Chimba, RM.	722.066	0	0%	0	0	722.066	
Construcción Eje Movilidad Av Matta, Comuna de Santiago	438.423	0	0%	1.000	0	438.423	
Construcción Eje Movilidad V. Mackenna Extensión, Puente	455.199	0	0%	1.000	0	455.199	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁷	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁸⁸	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁸⁹	Ejecución Año 2018 ⁹⁰	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Alto

Construcción Eje de Movilidad Pajaritos Intermedio Comuna de Maipú	450.798	0	0%	1.000	0	450.798
Construcción Eje de Movilidad Departamental Comunas de San Joaquín y San Miguel	478.366	0	0%	1.000	0	478.366

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹¹	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹²	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹³	Ejecución Año 2018 ⁹⁴	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Antofagasta	552.720	552.720	100%	100.004	100.004	0
Mejoramiento Vialidad Urbana de Santiago Medidas de Bajo Costo, Etapa III	683.938	683.938	100%	42.000	41.847	0
Mejoramiento Gestión de Tránsito Intersecciones Críticas Gran Santiago.	761.108	761.108	100%	112.346	112.345	0
Ampliación SCAT- Antofagasta: Ejes Bonilla-	449.567	354.183	79%	180.962	180.962	95.384

91 Corresponde al valor actualizado de la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social (último RS) o al valor contratado.

92 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2018.

93 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2018

94 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2018.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹¹	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹²	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹³	Ejecución Año 2018 ⁹⁴	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Huamachuco							
Normalización e Integración de Semáforos Coquimbo - La Serena	765.204	0	0%	0	0	765.204	
Conservación SCAT Región de O'Higgins	1.246.358	1.246.358	100%	107.916	85.214	0	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de la Araucanía	863.850	863.850	100%	115.000	115.000	0	
Normalización de Semáforos Primera Etapa - Villarrica	895.579	895.579	100%	172.580	172.579	0	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de Los Lagos	842.442	842.442	100%	111.702	111.702	0	
Construcción Nuevos Semáforos Ciudades de Coyhaique y Aysén	601.480	595.729	99%	56.174	44.264	5.751	
Construcción Sistema de Control de Tránsito SCAT Valdivia	1.417.938	768.119	54%	564.046	427.724	649.819	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso II Etapa	1.108.151	940.898	85%	245.000	218.031	167.253	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso, III Etapa	930.911	392.823	42%	300.000	297.900	538.088	
Normalización de Semáforos	1.003.657	597.004	59%	250.000	249.850	406.653	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹¹	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹²	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹³	Ejecución Año 2018 ⁹⁴	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Ciudad de Puerto Montt							
Normalización Semáforos Ciudad de Castro	434.604	434.604	100%	2.528	2.528	0	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Antofagasta, II Etapa	415.866	415.866	100%	27.900	27.898	0	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región del Maule	1.006.718	736.277	73%	250.945	250.708	270.441	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Coquimbo II Etapa	1.456.687	1.282.860	88%	347.386	347.376	173.827	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región del Biobío II Etapa	1.179.199	747.550	63%	414.179	414.176	431.649	
Conservación Sistema de Control de Tránsito RM, II Etapa	12.804.825	8.770.740	68%	3.720.827	3.717.938	4.034.085	
Normalización e Integración de Semáforos SCAT Rancagua V Etapa.	1.074.422	0	0%	10	0	1.074.422	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de Los Lagos, II Etapa	1.046.818	118.620	11%	119.505	118.620	928.198	
Conservación III Etapa, para la Mantenición y Operación del Sistema y Centro	807.735	0	0%	215.000	0	807.735	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹¹	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹²	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹³	Ejecución Año 2018 ⁹⁴	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
de Control de Tránsito de la ciudad de Antofagasta.							
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de O'Higgins II Etapa	121.242	112.928	93%	122.500	112.928	8.314	
Conservación Sistema de Control de Tránsito de La Región de La Araucanía Etapa II	219.913	0	0%	20.000	0	219.913	
Conservación SCAT, III Etapa Coquimbo	1.239.568	0	0%	10	0	1.239.568	
Conservación Sistema de Control de Tránsito de La Región de Valparaíso, III Etapa	1.406.201	0	0%	10	0	1.406.201	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁵	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹⁶	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹⁷	Ejecución Año 2018 ⁹⁸	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Normalización Semáforos Red Centro Ciudad de Osorno	3.159.049	2.243.359	71%	121.304	19.800	915.690	
Conservación de	6.145.307	6.145.307	100%	399.400	399.206	0	

⁹⁵ Corresponde al valor actualizado de la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social (último RS) o al valor contratado.

⁹⁶ Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2018.

⁹⁷ Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2018

⁹⁸ Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2018.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁵	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹⁶	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹⁷	Ejecución Año 2018 ⁹⁸	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Vías Temuco Padre Las Casas							
Conservación Vial de la red de Transporte Público sector Alerce, Puerto Montt	948.007	948.007	100%	236.127	235.518	0	
Conservación Vías Urbanas de Perímetro de Transporte Gran Valparaíso	1.897.570	1.897.570	100%	492.118	492.117	0	
Conservación Vial para el Transporte Público en Concepción	1.784.342	321.689	18%	13.272	13.251	1.462.653	
Mejoramiento Gestión de Tránsito La Unión	2.060.023	2.060.023	100%	10.028	10.028	0	
Mejoramiento calle Camiruaga Leroy, comuna de Chimbarongo	376.531	153.753	41%	173.073	153.753	222.778	
Construcción y Habilitación Paraderos Urbanos Villarrica	108.503	75.871	70%	72.286	44.157	32.632	
Conservación Infraestructura menor para Tte Público Quellón	119.956	119.956	100%	16.494	16.494	0	
Conservación Infraestructura menor para Tte Público Región de Los Ríos	206.195	206.195	100%	51.008	51.008	0	
Conservación Infraestructura menor para Tte Público Región de Los Lagos	213.947	213.947	100%	50.286	50.286	0	
Conservación Infraestructura menor para Tte. Público Región de Antofagasta.	1.423.300	536.605	38%	433.195	433.195	886.695	
Conservación Infraestructura menor para Transporte Público Región de Coquimbo	630.000	195.839	31%	328.909	195.839	434.161	
Mejoramiento calle Valderrama, San	73.252	73.252	100%	72.884	72.752	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁵	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹⁶	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹⁷	Ejecución Año 2018 ⁹⁸	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Fernando							
Conservación de Paraderos Peatonales Urbanos Collipulli	180.000	65.707	37%	65.718	65.707	114.293	
Conservación señalética y demarcación comuna de Lonquimay	48.767	48.767	100%	48.767	48.767	0	
Conservación Paraderos, Señaléticas y Demarcaciones, Lautaro	127.229	127.229	100%	130.000	127.229	0	
Conservación de vías de Transporte Público de la Región de La Araucanía	480.266	480.266	100%	484.268	480.266	0	
Conservación Infraestructura Menor para Transporte Público, Región de Atacama	828.425	193.357	23%	313.593	193.357	635.068	
Conservación Infraestructura menor para el Transporte Público, Región de Magallanes	200.000	0	0%	10	0	200.000	
Conservación Vías de Transporte Público en Talcahuano	287.357	181.969	63%	227.484	181.969	105.388	
Conservación Infraestructura Menor para el Transporte Público, Sector Estación Metro tren Limache	300.000	80.386	27%	92.000	80.386	219.614	
Conservación Infraestructura menor para el Transporte Público, Región de La Araucanía	500.000	50.000	10%	50.000	50.000	450.000	
Conservación Infraestructura menor para el Transporte Público, comuna de Valdivia	200.000	48.495	24%	48.496	48.495	151.505	
Conservación de	351.000	0	0%	1.000	0	351.000	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁵	Ejecución Acumulada al año 2018 ⁹⁶	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ⁹⁷	Ejecución Año 2018 ⁹⁸	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
señalización, demarcación y seguridad vial en ciudades de la Región de Arica y Parinacota							
Conservación de Paraderos Región de Tarapacá	401.000	0	0%	1.000	0	401.000	
Conservación Medidas Rápida Ejecución en la Comuna de Calera de Tango	251.000	0	0%	1.000	0	251.000	
Conservación Medidas Rápida Ejecución en la Comuna de Lampa	277.020	0	0%	1.000	0	277.020	
Conservación Medidas Rápida Ejecución en la Comuna de Padre Hurtado	251.000	0	0%	1.000	0	251.000	
Conservación Medidas Rápida Ejecución en la Comuna de Tiltil	251.000	0	0%	1.000	0	251.000	
Conservación Medidas Rápida Ejecución en la Región de O'Higgins	751.000	0	0%	1.000	0	751.000	
Conservación de Paraderos Región del Maule	201.000	0	0%	1.000	0	201.000	
Conservación de señalización, demarcación y seguridad vial en ciudades de la Región de Ñuble	301.000	0	0%	1.000	0	301.000	
Conservación de Paraderos Región de Los Ríos	201.000	0	0%	1.000	0	201.000	

Programa 08: Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁹	Ejecución Acumulada al año 2018 ¹⁰⁰	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ¹⁰¹	Ejecución Año 2018 ¹⁰²	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. del Gran Valparaíso	780.000	780.000	100%	132.000	132.000	0	
Actualización Plan de Transporte del Gran Concepción	913.686	299.875	33%	20	0	613.812	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Los Andes	299.114	284.272	95%	109.945	109.945	14.842	
Actualización de Plan de Transporte Curicó y Desarrollo de Anteproyecto	419.686	261.522	62%	52.722	52.722	158.164	
Diagnóstico Red Vial del Sector Poniente de la ciudad de Santiago	376.013	273.567	73%	63.000	63.000	102.446	
Actualización Plan de Transporte Puerto Montt	478.951	478.951	100%	43.790	43.790	0	
Ampliación Avenida La Compañía, Rancagua	129.180	129.180	100%	77.508	77.508	0	
Mejoramiento Conexión Central Poniente Oriente, Entre Esq. Blanca y V. Mackenna	341.663	341.663	100%	68.333	68.332	0	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Copiapó	198.000	110.880	56%	59.400	59.400	87.120	
Análisis Conexiones	146.000	146.000	100%	29.200	29.200	0	

⁹⁹ Corresponde al valor actualizado de la recomendación del Ministerio de Desarrollo Social (último RS) o al valor contratado.

¹⁰⁰ Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2018.

¹⁰¹ Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2018

¹⁰² Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2018.

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁹	Ejecución Acumulada al año 2018 ¹⁰⁰	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ¹⁰¹	Ejecución Año 2018 ¹⁰²	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Viales Comuna de Colina							
Mejoramiento Interconexión Vial Viña del Mar - Concón	180.000	180.000	100%	18.000	18.000	0	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Arica	189.000	189.000	100%	18.900	18.900	0	
Construcción Conexión Sector Estación Mapocho, Barrio La Chimba	115.490	115.490	100%	23.098	23.098	0	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de San Antonio	510.000	280.000	55%	154.010	154.000	230.000	
Construcción de Ciclovías Intercomunales en el Gran Santiago, Etapa I	137.387	137.387	100%	27.478	27.477	0	
Mejoramiento Conectividad Oriente-Poniente, Coquimbo	190.000	190.000	100%	19.000	19.000	0	
Actualización Plan de Transporte de la Conurbación Machalí-Rancagua	590.000	144.000	24%	80.000	80.000	446.000	
Análisis de Plan Estratégico de Estaciones Intermodales en la RM	140.000	140.000	100%	77.000	77.000	0	
Mejoramiento Ejes San Francisco y La Estrella, Santiago Poniente	205.000	205.000	100%	51.250	51.250	0	
Mejoramiento y Habilitación par Vial Rengo-Esperanza, Linares	186.188	128.800	69%	92.000	92.000	57.388	
Actualización de	700.000	0	0%	20	0	700.000	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁹	Ejecución Acumulada al año 2018 ¹⁰⁰	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ¹⁰¹	Ejecución Año 2018 ¹⁰²	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Plan de Transporte Urbano de Talca y Maule							
Actualización Encuesta Destino Los Ángeles	300.000	0	0%	10	0	300.000	
Actualización Encuesta Origen Destino de Chillán y Chillán Viejo	300.000	0	0%	10	0	300.000	
Análisis de Puntos Congestionados en Copiapó	97.490	97.490	100%	24.373	24.373	0	
Actualización Plan de Transporte de la ciudad de Linares	450.089	48.750	11%	48.750	48.750	401.339	
Construcción Costanera Norte y Ampliación Conexiones, Copiapó.	194.914	172.215	88%	86.108	86.108	22.699	
Análisis Red Vial Viña del Mar	229.590	103.275	45%	61.965	61.965	126.315	
Mejoramiento de la Avenida Enrique Soro y Costanera Sur en San Pedro de La Paz	158.000	158.000	100%	126.400	126.400	0	
Diagnóstico Transporte Público Zonas Altas de Valparaíso	210.000	189.000	90%	94.500	94.500	21.000	
Diagnóstico Transporte Público Copiapó	215.000	193.500	90%	96.750	96.750	21.500	
Mejoramiento Avda. Bernardo O'Higgins Comuna de Talagante	189.567	66.150	35%	47.250	47.250	123.417	
Mejoramiento Diversos ejes, Comuna de Melipilla	204.715	112.200	55%	91.800	91.800	92.515	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁹	Ejecución Acumulada al año 2018 ¹⁰⁰	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ¹⁰¹	Ejecución Año 2018 ¹⁰²	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis							
Construcción Plan							
Accesibilidad Peatonal Valparaíso	120.000	72.000	60%	36.000	36.000	48.000	
Mejoramiento Edmundo Eluchans y sus Proyecciones, Viña del Mar-Concón	275.715	41.800	15%	41.800	41.800	233.915	
Mejoramiento Sistema Linderos-Azolas y Conexión al Centro de Arica	209.000	135.850	65%	83.600	83.600	73.150	
Actualización Plan de Transporte Urbano de Coyhaique	477.000	31.050	7%	31.050	31.050	445.950	
Análisis							
Construcción Plan							
Accesibilidad Peatonal en Lota	88.800	62.160	70%	35.520	35.520	26.640	
Análisis y Desarrollo Plan Maestro de Gestión de Tránsito Pitrufquén	75.000	37.500	50%	37.500	37.500	37.500	
Conservación							
Medidas Rápida							
Ejecución Comuna de San Ramón	111.997	111.997	100%	28.733	28.732	0	
Mejoramiento							
Accesibilidad							
Concepción Penco	206.800	72.380	35%	72.380	72.380	134.420	
Actualización Plan de Conectividad Comuna de San Fernando	200.000	40.000	20%	40.000	40.000	160.000	
Análisis Estudio de Pistas Prioritarias para el Transporte Público para la	100.000	0	0%	1.000	0	100.000	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2018							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁹	Ejecución Acumulada al año 2018 ¹⁰⁰	% Avance al Año 2017	Presupuesto Final Año 2018 ¹⁰¹	Ejecución Año 2018 ¹⁰²	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
ciudad de Punta Arenas							

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2015 -2018

Logro de Indicadores Formulario H 2018

MINISTERIO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	PARTIDA PRESUPUESTARIA	19
SERVICIO	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES	CAPÍTULO PRESUPUESTARIO	01

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta	Porcentaje de Logro ¹⁰³ 2018
				2015	2016	2017	2018	2018	
Regulación que rige el Transporte. - Desarrollo de políticas y normas de seguridad de tránsito.	Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	número	3.40	3.28	2.81	2.81	3.43	100,0%
				(1640.00	(1671.00	(1485.00	(1508.00	(1880.00	
				/4894179.0	/5090915.00)*	/5289748.00)*	/5363850.0	/5483445	
				0)*10000.0	10000.00	10000.00	0)*10000.0	.00)*100	
				0	0	0	0	00.00	
	Enfoque de Género: Si	Hombres: Mujeres		número	H: 2.60	H: 2.58	H: 2.28	H: 2.19	H: 2.74
					(1276.00	(1312.00	(1205.00	(1174.00	(1504.00
					/4894179.0	/5090915.00)*	/5289748.00)*	/5363850.0	/5483445
					0)*10000.0	10000.00	10000.00	0)*10000.0	.00)*100
					0	0	0	0	00.00
			número	M: 0.70	M: 0.71	M: 0.53	M: 0.59	M: 0.69	
				(364.00	(359.00	(280.00	(319.00	(376.00	
				/4894179.0	/5090915.00)*	/5289748.00)*	/5363850.0	/5483445	
				0)*10000.0	10000.00	10000.00	0)*10000.0	.00)*100	
				0	0	0	0	00.00	

103 El porcentaje de logro mide cuánto cumple el indicador en relación a su meta; y es el resultado del valor efectivo dividido por la meta comprometida. Si el indicador es ascendente, se divide el valor efectivo con respecto a su meta. Si éste es descendente se divide la meta respecto al valor efectivo. El cociente obtenido se denomina "Porcentaje de logro efectivo". Este porcentaje toma valores en el rango entre 0% y 100%. El "Porcentaje de Logro por Servicio" corresponde al promedio simple del logro de cada uno de los indicadores comprometidos y evaluados por el Servicio, en el rango de 0% a 100%.

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta	Porcentaje de Logro ¹⁰³ 2018
				2015	2016	2017	2018	2018	
Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público. - Subsidio a la oferta zonas reguladas.	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	(N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados en el año t)*100	%	95.8 (6975.0 /7280.0)*100	96.2 (7092.0 /7370.0)*100	98.5 (7369.0 /7484.0)*100	99.4 (7654.0 /7703.0)*100	95.6 (7110.7 /7438.0)*100	100.0%
	Enfoque de Género: No								

Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público. - Subsidio a la oferta zonas no reguladas.	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	(Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados en el año t)*100	%	92.7 (25765.0 /27791.0)*100	93.5 (26182.0 /28013.0)*100	92.4 (20524.0 /22212.0)*100	94.7 (17478.0 /18465.0)*100	93.6 (22116.0 /23627.0)*100	100.0%
	Enfoque de Género: No								

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta	Porcentaje de Logro ¹⁰³ 2018
				2015	2016	2017	2018	2018	
Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.	Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100	%	82.38 (58310625.00 / 70784274.00)*100	82.43 (57854760.00 / 70188325.00)*100	83.08 (56357233.00 / 67837149.00)*100	82.88 (54935457.00 / 66283276.00)*100	84.00 (57512520.78 / 68467287.00)*100	98,7%
	Enfoque de Género: No								
Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.	Porcentaje de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento respecto al total de requerimientos ciudadanos recibidos en el año t	(Número de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento en el año t/Número de requerimientos ciudadanos recibidos en el año t)*100	%	98 (27351 / 28035)*100	99 (23723 / 23897)*100	95 (20167 / 21252)*100	99 (24573 / 24773)*100	98 (28420 / 29000)*100	100,0%
	Enfoque de Género: No								
	Índice de variación de tiempos de viaje de las personas en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago	(Segundos promedio ponderado de viaje de las personas en ejes viales de Santiago en periodo t/Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100	número	103 (210 / 204)*100	101 (212 / 210)*100	103 (219 / 212)*100	99 (217 / 219)*100	103 (224 / 217)*100	100,0%
	Enfoque de Género: No								

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta	Porcentaje de Logro ¹⁰³ 2018
				2015	2016	2017	2018	2018	
Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.	Porcentaje de cumplimiento de la frecuencia en los servicios de buses de transporte público de Santiago	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la frecuencia según lo establecido en el Programa de Operación en año t)/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100	%	95.22 (22886640.00 /24034568.00)*100	95.21 (22786585.00 /23932141.00)*100	0.00	95.22 (22036948.00 /23142651.00)*100	95.50 (22455848.99 /23513978.00)*100	99,7%
	Enfoque de Género: No							0	

Resultado Global Año 2018 99,8%

Notas

1. El porcentaje de logro mide cuánto cumple el indicador en relación a su meta; y es el resultado del valor efectivo dividido por la meta comprometida. Si el indicador es ascendente, se divide el valor efectivo con respecto a su meta. Si éste es descendente se divide la meta respecto al valor efectivo. El cociente obtenido se denomina "Porcentaje de logro efectivo". Este porcentaje toma valores en el rango entre 0% y 100%. El "Resultado Global año 2017" corresponde al promedio simple del logro de cada uno de los indicadores comprometidos y evaluados por el Servicio, en el rango de 0% a 100%.

Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2015 - 2018

COMPROMISO	INICIATIVA	ESTADO_AVANCE
Mejorar la eficiencia y competitividad de los puertos chilenos	Llamar a licitación la construcción del Puerto de Gran Escala San Antonio	En Proceso
Mejorar la eficiencia y competitividad de los puertos chilenos	Mejoramiento Corredor Alameda - Barrancas	En Proceso
Mejorar la eficiencia y competitividad de los puertos chilenos	Mejoramiento Terminal Barrancas en Puerto Exterior San Antonio	En Proceso
Plan Envejecimiento Positivo	Aumentar multas por no dar asientos preferentes	En Tramitación
Plan Envejecimiento Positivo	Proyecto de Ley que norme que niños, adultos mayores y discapacitados pueden circular en bicicleta por la vereda	Terminado
Plan Envejecimiento Positivo	Reducción de velocidad máxima urbana de 60 a 50 kph	Terminado
Plan Envejecimiento Positivo	Viaje gratis adulto mayor a consulta médica	En Proceso
Transporte digno	Lanzamiento de programa: renueva tu colectivo con eléctricos	No Iniciado
Transporte digno	Proyecto de Ley: Plataformas (Boletín 11.934-15).	En Tramitación
Transporte Tercer Milenio	Ferrocarriles Región de La Araucanía	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Ferrocarriles Región del Biobío	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Ferrocarriles Región del Biobío	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Ferrocarriles Región del Maule	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Inauguración Rancagua Express	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Incorporar 100 buses eléctricos al Transantiago	Terminado
Transporte Tercer Milenio	Licitación de 19% del sistema de Transantiago	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Licitación de 34% del sistema de Transantiago	No Iniciado
Transporte Tercer Milenio	Licitación de 47% del sistema de Transantiago	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Licitación de nuevos servicios complementarios Transantiago	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Merval a La Calera	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro tren a Batuco	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro, extensión de línea 2 hasta Hospital El Pino	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro, extensión de línea 3 hasta Quilicura	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro, extensión de línea 4 a Bajos de Mena	No Iniciado
Transporte Tercer Milenio	Metro, línea 0 (conexión con bicicletas)	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro, línea 3	Terminado
Transporte Tercer Milenio	Metro, línea 7 (Renca - Vitacura)	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Metro, línea 8 (Los Leones - La Florida)	No Iniciado
Transporte Tercer Milenio	Metro, línea 9 (Santa Rosa)	No Iniciado
Transporte Tercer Milenio	Metrotren a Melipilla	En Proceso
Transporte Tercer Milenio	Teleférico Iquique - Alto Hospicio	No Iniciado

Anexo 6B: Informe Preliminar¹⁰⁴ de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas¹⁰⁵ (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018)

Programa / Institución: Subsidio Nacional al Transporte Público Ley 20.378

Año Evaluación: 2013

Fecha del Informe: 19 – 03 – 2019

Cuadro 10	
Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas	
Compromiso	Cumplimiento
<p>Realizar una encuesta origen / destino de viajes en la capital regional del gran Valparaiso y del gran Concepción.</p> <p>El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento por parte de los consultores que realizan los estudios, en la entrega completa y correcta de las encuestas.</p>	<p>Estudios</p> <p>Gran Valparaíso: Actualización Diagnóstico del S.T.U. del Gran Valparaíso, Etapa I</p> <p>Gran Concepción: Actualización Plan de Transporte del Gran Concepción, Etapa I</p> <p>Descripción</p> <p>Gran Valparaíso: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la calibración del modelo estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la conurbación del Gran Valparaíso.</p> <p>Gran Concepción: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares, además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la recalibración del modelo estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la conurbación del Gran Concepción.</p> <p>Estado de avance</p> <p>Gran Valparaíso: Estudio finalizado.</p> <p>Gran Concepción: Se pone término anticipado de contrato al estudio del Gran Concepción, por lo que solo se cuenta hasta el informe de avance N° 3 aprobado, es decir, se cuenta con la Encuesta Origen Destino desarrollada, es decir, técnicamente el compromiso se encuentra cumplido ya que se cuenta con la encuesta actualizada para el Gran Concepción. La tarea de calibración del modelo estratégico será parte de la etapa II del estudio (en que se desarrolla el Plan Maestro de Transporte de la ciudad), estudio que se encuentra identificado para licitar durante el año 2019.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u></p> <p>Bases de Licitación Gran Valparaíso</p> <p>Carta de aprobación Informe N°3 Gran Valparaíso</p> <p>Carta de aprobación Informe N°2 Gran Concepción</p>

104 Se denomina preliminar porque el informe no incorpora la revisión ni calificación de los compromisos por DIPRES.

105 Se refiere a programas/instituciones evaluadas en el marco del Programa de Evaluación que dirige DIPRES.

Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	Bases de Licitación Gran Concepción
	Bases de Licitación Gran Concepción parte 2
	Bases de Licitación Gran Concepción parte 3
	Bases de Licitación Gran Concepción parte 4
	Carta de aprobación Informe N°3 Gran Concepción
	Bases de Licitación Gran Valparaíso
	Carta de aprobación Informe final Gran Valparaíso
	Resolución 968 aplica multa y pone término anticipado al contrato del estudio "actualización plan de transporte del Gran Concepción, Etapa I"
Informar resultados del estudio de costos de operación del sistema de transporte público mayor que permita determinar cuánto efectivamente cuesta transportar un pasajero.	<p>Estado de Avance al 31 de diciembre de 2018: El Estudio Demanda de pasajeros en buses Gran Concepción se encuentra finalizado en proceso de tramitación de Rex aprueba bases, área legal DTPR-legal MTT.</p> <p>Impacto Transporte Escolar M\$ 145.000. Mandato legal Ley 20.696. Fue adjudicado el 2017 y se encuentra en proceso de tramitación de Rex Aprueba Contrato por parte de Subsecretaría, inicio de ejecución esperada 12 marzo 2018.</p> <p>Convenio firmado con la Intendencia de O'Higgins para realizar durante el 2017 un estudio de costos del Sistema. Proceso actual: confección de bases de licitación. Se aclara que el convenio especifica que el compromiso entre las partes es ejecutar el estudio "en un plazo de 24 meses contados desde el plazo de total tramitación de los actos que aprueban el convenio", por lo tanto, el plazo es hasta diciembre 2018. (adjunto Rex 3727)</p>
El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria	<p>Al 31 de diciembre de 2018:</p> <p>El estudio "Estructura de Costos y Sustentabilidad de Sistema de transporte público de Rancagua" está a cargo de la Intendencia Regional de O'Higgins, esta entidad licitó el estudio el 10 de octubre 2018 bajo el ID 882-3-lp18; se adjudicó mediante RESEX N°6343 con fecha 11-12-2018. La ejecución técnica se desarrolla durante el año 2019.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u> Informar resultados del estudio de costos de operación del sistema de transporte público mayor que permita determinar cuánto efectivamente cuesta transportar un pasajero.</p> <p>Convenio firmado con las Intendencia de O'Higgins para realizar durante el 2017 un estudio de costos del Sistema</p> <p>Decreto Exento 3721 aprueba Convenio firmado con las Intendencia de</p>

Cuadro 10
Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>O'Higgins para realizar durante el 2017 un estudio de costos del Sistema.</p> <p>Resolución Exenta Intendencia Región del Libertador General Bernardo O'Higgins N°6343 de fecha 11-12-2018, que adjudica licitación ID 882-3-lp18 Estructura de Costos y Sustentabilidad de Sistema de transporte público de Rancagua</p>

Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2018

INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2018

IDENTIFICACIÓN

MINISTERIO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	PARTIDA PRESUPUESTARIA	19
SERVICIO	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES	CAPÍTULO PRESUPUESTARIO	01

FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de	Prioridad	Ponderación Comprometida	Ponderación obtenida
			Etapas de Desarrollo o Estados			
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	I	Alta	100%	98.80%
Porcentaje Total de Cumplimiento :						98.80%

SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Eficiencia Energética	Modificar	1	El Servicio compromete el Objetivo 2 de acuerdo al Programa Marco definido en Decreto N° 297, en específico para el indicador Índice de eficiencia energética, los edificios a incorporar en la medición se conocerán a más tardar en abril del 2018.

DETALLE EVALUACIÓN SISTEMA DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO INSTITUCIONAL

RESUMEN RESULTADOS POR OBJETIVO DE GESTIÓN

N°	Objetivos de Gestión	Compromiso		Resultado Evaluación		N°
		Ponderación	N° Indicadores / Mecanismos Comprometidos	Ponderación	N° Indicadores Cumplidos	Indicadores Descuento por error
1	Cumplimiento Indicadores de Desempeño Asociados a Productos Estratégicos (Formulario H)	50%	4	48.80%	4	1
2	Medir e Informar Indicadores Transversales	40%	10	40.00%	10	No aplica
3	Cumplir Metas de Indicadores Transversales	0%	0	0.00%	0	No aplica
4	Publicación compromisos y resultados mecanismos de incentivo de remuneraciones	10%	No aplica	10.00%	No aplica	No aplica
	Total	100%	14	98.80%	14	1

OBJETIVO DE GESTIÓN N°1 - INDICADORES DE DESEMPEÑO ASOCIADOS A PRODUCTOS ESTRATÉGICOS (Cumplimiento Metas)

N°	Indicador	Meta 2018	Efectivo 2018 (resultado evaluación final)	% Cumplimiento meta (resultado evaluación final)	Descuento por error	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida (resultado evaluación final)
1	Porcentaje de requerimientos ciudadanos respondidos dentro de plazo establecido según tipo de requerimiento respecto al total de requerimientos ciudadanos recibidas en el año t	98 (28.420/ 29.000)	99 24573,00/ 24773,00	101,02 %	No	16,00%	16,00%
2	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	95,6 (7.111/7.438)	99,4 7654,00/ 7703,00	103,97 %	No	12,00%	12,00%
3	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	93,6 (22.116/23.627)	94,7 17478,00/ 18465,00	101,18 %	No	12,00%	10,80%
4	Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	84,00 (57.512.521/ 68.467.287)	82,88 54935457,00/ 66283276,00	98,67 %	SI	10,00%	10,00%
	Total:					50,00%	48,80%

OBJETIVO DE GESTIÓN N°2 - INDICADORES TRANSVERSALES (Medir, informar a las respectivas redes de expertos y publicar sus resultados)

N°	Indicador	Efectivo 2017 (resultado evaluación final)	Cumplimiento Medir e Informar correctamente
1	Porcentaje de compromisos de Auditorías implementados en el año t.	71% 5/7	Si
2	Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001, al año t.	53% 60/114	Si
3	Porcentaje de iniciativas de descentralización y desconcentración implementadas en el año t	100,00% 2/2	Si
4	Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t.	0,0% 0/70	Si
5	Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t	100% 2/2	Si
6	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t.	1,48 12/809	Si
7	Porcentaje de trámites digitalizados al año t respecto del total de trámites identificados en el catastro de trámites del año t-1.	22,50% 18/80	Si
8	Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t	100% 5/5	Si
9	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	10% 234/2.417	Si
10	Índice de eficiencia energética.	171,02 2.310.342/ 13.509	Si

Estado Apicativo Web Cumplimiento [PMG/MEI]:	Revisado y Aprobado por Comité Triministerial PMG
Fecha de emisión:	15-03-2019 16:35

Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2015-2018

Cuadro 11 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2015				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ¹⁰⁶	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ¹⁰⁷	Incremento por Desempeño Colectivo ¹⁰⁸
División de Normas y Operaciones	29	5	100%	8%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	40	6	97%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	65	6	100%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito	37	5	98%	8%
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	14	7	89%	4%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	13	6	93%	8%
Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	12	6	97%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	10	6	98%	8%
Seremitt Región Metropolitana	70	7	95%	8%
Seremitt Región de Arica y Parinacota	6	5	95%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	6	5	100%	8%
Seremitt Región de Antofagasta	6	5	94%	8%
Seremitt Región de Atacama	8	5	93%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	9	5	100%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	17	5	95%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	10	5	99%	8%

106 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2015.

107 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

108 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

Seremitt Región del Maule	11	5	96%	8%
Seremitt Región del Biobío	27	5	100%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	13	5	100%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	12	5	95%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	5	99%	8%
Seremitt Región de Aysén y Región de Magallanes y La Antártica Chilena	17	5	100%	8%
Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	9	4	100%	8%
Gabinete Subsecretario, Auditoría Interna y Gestión	21	5	96%	8%
División Legal	16	5	95%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	68	7	96%	8%
Coordinación de Personas	28	5	95%	8%
Coordinación de Usuarios	16	5	100%	8%
Coordinación de Planificación y Desarrollo	27	6	98%	8%

Cuadro 11 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2016				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ¹⁰⁹	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ¹¹⁰	Incremento por Desempeño Colectivo ¹¹¹
Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	8	3	100%	8%
Gabinete Subsecretario y Auditoría Interna	11	4	100%	8%
División de Normas y Operaciones	27	4	100%	8%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	13	5	97%	8%

109 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2016.

110 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

111 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	20	6	98%	8%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	45	6	97%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	66	6	100%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	11	6	99%	8%
Coordinación de Usuarios	18	4	100%	8%
Coordinación de Planificación y Desarrollo	27	5	100%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito	38	6	100%	8%
Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	12	5	100%	8%
División Legal	17	4	99%	8%
Coordinación de Personas	27	8	99%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	65	5	96%	8%
División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	20	6	99%	8%
Seremitt Región de Arica y Parinacota	6	6	93,4%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	6	6	100%	8%
Seremitt Región de Antofagasta	7	6	99%	8%
Seremitt Región de Atacama	7	6	100%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	9	6	99%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	17	6	99%	8%
Seremitt Región Metropolitana	68	5	95%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	10	6	88%	4%
Seremitt Región del Maule	10	6	99%	8%
Seremitt Región del Biobío	27	6	97%	8%

Seremitt Región de la Araucanía	12	6	95%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	12	6	100%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	6	98%	8%
Seremitt Región de Aysén	5	6	98%	8%
Seremitt Región de Magallanes y Antártica chilena	11	6	100%	8%

Cuadro 11 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2017				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ¹¹²	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ¹¹³	Incremento por Desempeño Colectivo ¹¹⁴
Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	10	3	100,00%	8%
Gabinete Subsecretario y Auditoría Interna	12	4	96,85%	8%
División de Normas y Operaciones	28	4	100,00%	8%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	16	4	97,04%	8%
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	29	6	99,74%	8%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	54	5	98,34%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	128	5	100,00%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	12	5	100,00%	8%
Coordinación de Usuarios	17	4	100,00%	8%
Coordinación de Planificación y Desarrollo	28	5	100,00%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito	42	5	100,00%	8%

112 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2017.

113 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

114 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	11	5	100,00%	8%
División Legal	20	3	99,70%	8%
Coordinación de Personas	26	5	98,61%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	67	5	94,10%	8%
División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	27	4	99,36%	8%
Seremitt Región de Arica y Parinacota	6	5	100,00%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	8	5	100,00%	8%
Seremitt Región de Antofagasta	8	5	89,24%	4%
Seremitt Región de Atacama	8	5	100,00%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	8	5	93,28%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	21	5	99,77%	8%
Seremitt Región Metropolitana	69	5	100,00%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	9	5	95,13%	8%
Seremitt Región del Maule	11	5	89,42%	4%
Seremitt Región del Biobío	28	5	99,53%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	12	5	100,00%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	11	5	97,19%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	5	95,26%	8%
Seremitt Región de Aysén	5	5	94,06%	8%
Seremitt Región de Magallanes y Antártica chilena	11	5	100,00%	8%

Cuadro 11 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2018				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ¹¹⁵	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ¹¹⁶	Incremento por Desempeño Colectivo ¹¹⁷
Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	11	3	97%	8%
Gabinete Subsecretario y Auditoría Interna	10	4	100%	8%
División de Normas y Operaciones	29	4	100%	8%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	18	3	95%	8%
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	29	6	100%	8%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	49	5	100%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	173	4	100%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	13	5	100%	8%
Coordinación de Usuarios	16	3	100%	8%
Programa de Vialidad y Transporte Urbano, SECTRA - Coordinación de Planificación y Desarrollo	30	5	100%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito - Coordinación de Planificación y Desarrollo	45	4	100%	8%
Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	17	5	100%	8%
División Legal	19	4	100%	8%
Coordinación de Personas	27	4	100%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	66	5	100%	8%
División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	25	4	100%	8%

115 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2018.

116 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

117 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

Seremitt Región de Arica y Parinacota	7	5	100%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	8	5	100%	8%
Seremitt Región de Antofagasta	9	5	99%	8%
Seremitt Región de Atacama	8	5	98%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	11	5	97%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	20	5	98%	8%
Seremitt Región Metropolitana	69	5	100%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	8	5	93%	8%
Seremitt Región del Maule	11	5	96%	8%
Seremitt Región del Biobío	26	5	99%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	11	5	100%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	12	5	99%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	5	100%	8%
Seremitt Región de Aysén	6	5	94%	8%
Seremitt Región de Magallanes y Antártica chilena	12	5	100%	8%

Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración 2015 - 2018.

- Género

N°	NOMBRE DE MEDIDA COMPROMETIDA (INDICADORES O ACTIVIDADES Y TRANSVERSALES)	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN
		SI	NO	
1 Diseño y/o actualización, cuando corresponda, de indicadores de desempeño que midan directamente inequidades, brechas y/o barreras de género.	1 Diagnóstico institucional	X		Se actualizó el diagnóstico y se determinaron nuevas medidas, se centrarán por un lado en el acoso en el transporte debido a que durante el 2018 se finalizó el proceso de diagnóstico y recolección de propuestas; y por el otro, en la participación laboral femenina del rubro ya que a nivel nacional se están gestando varias actividades que potencian este lineamiento, desde la recolección de datos y las buenas prácticas laborales.
	2.1 Porcentaje de mujeres infraccionadas por evasión del pasaje de bus	X		<p>Durante el año 2018 (al 30 de noviembre), se han controlado 545.430 pasajeros de Buses Transantiago, citando a 41.790 infractores. El 73,2% de las fiscalizaciones se realizó en horario valle día, seguido por un 17.7% en horario punta mañana, un 6% en horario punta tarde y un 2.8% en horario valle tarde.</p> <p>La cantidad total de mujeres infraccionadas por no pago tarifa (Transantiago) a noviembre del 2018 es de 13.764 mujeres, lo que equivale a un 32,9% del total de infractores en igual periodo, que corresponde a 41.790 infractores citados a los Juzgados de Policía Local.</p> <p>Considerando que según datos de movilidad, las mujeres son las principales usuarias del transporte público en horario valle, y que es en este momento del día es donde se concentra el mayor número de fiscalizaciones, se podría argumentar que las mujeres efectivamente son menos evasoras que los hombres, e incluso el dato podría estar subestimado. Sin embargo, esta conclusión carece de significancia estadística.</p>
2 Medir indicador (es) diseñados en 2017 barreras de género.	2.2 Análisis con enfoque de género de las denuncias.	X		<p>Según lo comprometido en el indicador, el total de denuncias analizadas en el año 2018 con los datos 2017, corresponden al 95.19% (13121/13783), ya que no se consideraron los 662 casos que no fueron categorizados con género; de estos, el 46,88% fueron realizados por el género femenino. En este sentido, podemos afirmar que el género masculino es más activo a la hora de denunciar en temáticas de transporte a través de las oficinas presenciales y la página web. Sin embargo, al analizar las denuncias según tipo de denuncia, se pueden observar algunas brechas, dentro de las cuales destaca una de las categorías más importantes por su peso específico: "Calidad de servicio (conductor)", correspondiente al 33.65% del total, el 55.8% son realizadas por mujeres.</p> <p>En la misma línea, la categoría "Documentación" muestra una brecha a favor del género masculino donde representan el 79.56% de un total de 1169 casos.</p> <p>Al analizar los sub tipos de denuncia, se encontraron otras brechas interesantes a observar desde el enfoque de género ya que pueden tener una explicación en el sistema sexo-género. Dentro de las diferencias más importantes se encontraron:</p>

			<p>Denuncias por subtipo de denuncia: recorrido (trazado) La base de datos incluye la categoría recorrido, por lo tanto, para el análisis se utilizará esta como sinónimo de trazado. Del total de casos, el 47,81% corresponde al género femenino, mientras que el 52,19 % al masculino.</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: frecuencia Del total de casos, el 51.4% corresponde al género femenino, mientras que el 48.55% al masculino.</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: seguridad En aspectos de seguridad se seleccionaron todos los casos que hacían mención a la palabra seguridad, seguro o segura. En total se encontraron 630 registros de los cuales el 29% fueron realizados por mujeres y 71% por hombres.</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: Maltrato Respecto a la categoría tipo de denuncia "calidad de servicio", se encuentra la categoría: "Mal trato", la cual presenta una gran preponderancia del género femenino, representando un 60.99% del total.</p> <p>En el siguiente cuadro se muestra la mencionada categoría por tipos de servicios, donde se destacan los taxis (61,7%), Transantiago (60,4%), Transporte Público de Pasajeros (62.3%) y Transporte Rural (60.3%).</p> <p>Cabe destacar, que si bien, en el análisis por tipos de servicio, Transantiago muestra mayores denuncias de hombres, a diferencia del dato general, las que dicen relación con maltrato son en gran medida realizadas por mujeres. Por lo tanto, se podrían orientar políticas para mejorar la calidad del servicio de Transantiago, enfocadas en los motivos de maltrato presentados por las mujeres.</p> <p>Según el análisis por tipo de servicio, Transantiago (63.12%) y transporte interurbano (55.53%), muestran mayor número de denuncias por parte del género masculino. Por su parte, transporte público de pasajeros (57.37%) es denunciado en mayor medida por mujeres, esto se puede deber a que las principales usuarias del transporte público son mujeres al tener menor acceso al vehículo particular.</p> <p>Por otra parte, para dar cumplimiento con la nota n°3 del indicador, se seleccionó una muestra aleatoria del 10% del total de los casos ingresados entre enero y el 6 de diciembre del año 2018, excluyendo los casos que no asignaron género. Los resultados de la muestra son los siguientes:</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: recorrido (trazado) La base de datos incluye la categoría recorrido, por lo tanto, para el análisis se utilizará esta como sinónimo de trazado. Del total de casos, el 42,5% corresponde al género femenino, mientras que el 57.5% al masculino.</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: frecuencia Del total de casos, el 59.3% corresponde al género femenino, mientras que el 40.68% al masculino.</p> <p>Denuncias por subtipo de denuncia: seguridad En aspectos de seguridad se seleccionaron todos los casos</p>
--	--	--	--

			<p>que hacían mención a la palabra seguridad, seguro o segura. En total se encontraron 157 registros de los cuales el 52.9% x fueron realizados por mujeres y 47.1% por hombres.</p>
	<p>2.3 Análisis con enfoque de género de las Reclamos.</p>	X	<p>Según lo comprometido en el indicador, el total de denuncias analizadas en el año 2018 con los datos 2017, corresponden al 86.09% (520/604), ya que no se consideraron los 84 casos que no fueron categorizados con género; de estos, el 35% fueron realizados por el género femenino. En este sentido, podemos afirmar que el género masculino es más activo a la hora de reclamar en temáticas de transporte a través de las oficinas presenciales y la página web.</p> <p>Para casi todos los tramos, el género masculino presenta mayor cantidad de reclamos, siendo entre los 30 y 39 años donde se observa una mayor diferencia. La única excepción es entre los 10-19 años que el género femenino presenta un caso más.</p> <p>Si bien el género masculino presenta mayores casos en todos los meses, la diferencia se acorta en el mes de mayo y agosto. Diciembre no se considera debido a que el corte de datos se realizó el 1 de dicho mes.</p> <p>Según lo comprometido en el indicador, además se seleccionó una muestra aleatoria del 10% del total de los casos, excluyendo aquellos que no fueron asignados a ningún género. Es decir, de los 520 casos, se seleccionaron 52, de los cuales el 40.38% fueron mujeres y 59.62% hombres. Cabe destacar que debido a la baja cantidad de datos, no es posible extraer conclusiones significativamente estadísticas.</p> <p>Luego de la lectura de los casos, no se identificó ningún patrón que hiciera alusión a problemas de género. Hombres y mujeres, presentaron reclamos por propósitos variados y similares entre ellos, siendo en ambos casos los partes por circular en vías exclusivas los más frecuentes.</p>
<p>3 Datos desagregados por sexo en sistemas de información, estadísticas y/o estudios.</p>	<p>3.1. Reportes estadísticos mensuales de 'Porcentaje de Mujeres Conductoras y Acompañantes de Transporte Escolar' publicados en el sitio web institucional.</p>	X	<p>De los reportes estadísticos se puede concluir que en transporte escolar existe una marcada división sexual del trabajo, ya que el rol de conducción es principalmente asignado a hombres, mientras que el rol de acompañante, el cual tiene una característica de "cuidado", se asocia principalmente a mujeres.</p> <p>Se observó en todas las regiones que el rol de acompañante es un cargo feminizado, donde existe una amplia brecha entre la cantidad de hombres y mujeres en dicha labor.</p> <p>Por otra parte, en la conducción del vehículo, ocurre el fenómeno contrario, siendo el género masculino el predominante tal como lo indican los siguientes promedios anuales:</p> <p><u>Acompañantes</u> Hombres: 14% Mujeres: 86%</p> <p><u>Conducción</u> Hombres: 73% Mujeres: 27%</p>

	3.2. Reportes estadísticos respecto de mujeres y hombres en las labores de conducción en el Sistema de Transporte Público de Santiago	X	<p>De acuerdo a las estadísticas recopiladas de las empresas del Sistema de Transporte Público de Santiago, en el año 2014, Transantiago contaba con un 1,5% de mujeres en labores de conducción. El crecimiento fue sostenido llegando en diciembre de 2018 a un 5,4%.</p> <p>Cabe destacar, que, a diciembre de 2018, mientras la cantidad de conductores ha disminuido, la cantidad de mujeres sigue incrementándose, llegando a un total de 965, manteniendo la tendencia al alza.</p> <p>Es necesario seguir observando los datos de integración de conductoras considerando que el DTPM, ha anunciado que para la próxima licitación se exigirá una cuota mínima de contratación de mujeres y adicionalmente se exigirá la Norma Chilena de equidad de Género.</p>
4 Capacitación a funcionarias/os	4.1 Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del Servicio	X	<p>Se realizó una capacitación abierta a funcionarios y funcionarias de la Subsecretaría, cuyo objetivo fue explicar a los/as asistentes la relación entre los derechos humanos y la violencia contra las mujeres y niñas, sus principales conceptos, causas, alcances y manifestaciones. A esta actividad asistieron 23 personas.</p> <p>Además, se realizó una capacitación a 5 nuevas integrantes de la comisión de género cuyo objetivo fue conocer sobre elementos básicos del análisis del enfoque de género, que les permita cuestionar las medidas implementadas en el sector, para avanzar en equidad de género en el transporte.</p> <p>En resumen, el efectivo del año 2017 fue de 64 personas, por lo tanto, el total acumulado al finalizar el 2019 es de 92 personas en nivel central.</p>
5 Indicadores de desempeño ¹¹⁸ y actividades estratégicas ¹¹⁹ que midan inequidades, brechas y barreras de género	5.2 Mesa de acoso	X	<p>Se realizaron 4 actividades en las ciudades de Arica, Coquimbo, Los Lagos y Temuco, en todas ellas se invitó a instituciones públicas como carabineros y Sernameg, así como también a universidades, Sociedad Civil y gremios de transporte, reuniendo a un total de 71 personas.</p> <p>Los principales problemas identificados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estos actos están normalizados y no se ve empatía en el entorno (testigos). - Falta de sensibilización de la temática. - Principal raíz del problema es la falta de educación. - Actitud pasiva de la sociedad ante el acoso. - Complicidad entre quienes cometen actos de acoso. - Temor de las víctimas ante situaciones de acoso. - Falta de educación sobre sus derechos. - Problema cultural de machismo en la sociedad. - Exceso de drogas y alcohol en la región como un factor de riesgo para la existencia de estos delitos. - Normativa de transportes no es respetada. - Problemas de infraestructura y locación de los paraderos. - Registros audiovisuales en los paraderos sin consentimiento, de los cuales es difícil darse cuenta. - Se ve diferencia en la frecuencia de las situaciones de acoso en las distintas rutas, pero destacan que es un hecho que ocurre igual, independiente del sector.

118 Cumple si logra el 95% de la meta propuesta

119 Cumple si realiza el 100% de la actividad planificada con las características definidas en nota metodológica.

			<ul style="list-style-type: none"> - Miradas morbosas y roces en micros muy llenas. - Buses muy pequeño, asientos estrechos y poco mantenimiento. Se propicia el acoso en estas condiciones. - Cuando las micros van más desocupadas, las personas que acosan se sientan al lado de la víctima. Se observa que las situaciones de acoso son más graves en estas condiciones. Y para los conductores es difícil actuar debido a las posibles represalias. - Muchos pasajeros se sientan con las piernas abiertas invadiendo el espacio de otros. En ocasiones se da para roces o situaciones de acoso. - Muchos niños y niñas circulan solas desde los 6 años, siendo más vulnerables a vivir estas situaciones. - Fuera de horario punta, el acoso es más fácil en taxis. - Existe inseguridad y miedo en los taxis, sobre todo cuando cierran con pestillo. - Se relata el caso de colectivos con espejos en el piso del copiloto. - Conductores acosados. - Es difícil obtener pruebas de estas situaciones ya que no hay cámaras. Cuando se implementaron, las asociaciones sindicales se opusieron apelando a la libertad de trabajo. - Para las empresas es difícil sancionar a conductores que cometen estos actos debido a muchos de ellos son externos o son los mismos dueños de las micros. - No existe registro de conductores que permita a las empresas revisar un historial de conducta, por lo tanto, una persona que ha recibido reiteradas denuncias, que ha sido condenada, etc. siempre puede volver a conducir transporte público. - Las víctimas no denuncian o se van en medio del proceso. - Solo 12 horas para denunciar. - Ausencia de legislación y falta de protocolos claros de acción. - El constatar lesiones genera doble victimización.
	5.3 Mesa Género, transporte y ruralidad	X	<p>Las actividades buscaron recopilar información a nivel local de diversas problemáticas que tuvieran algún impacto diferenciado (desde la percepción de las personas asistentes). A las mesas se convocó a organizaciones de la sociedad civil y juntas de vecinos.</p> <p>En ambas reuniones se realizó una breve presentación de la Subsecretaría y la política de género, para luego pasar a un taller donde se recogieron las problemáticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mercado laboral: disconformidad con el trato que muchas veces es intimidante y grosero, faltando el respeto y discriminando a adulto/as mayores, migrantes y escolares. También existe maltrato para los casos de en los cuales la gente se traslada con bolsos o maletas (característica de la movilidad de las mujeres). - Seguridad: existe un problema con el uso de drogas por parte de quienes realizan el rol de la conducción. En cuanto a la infraestructura (mezclándose con la dimensión siguiente), los asientos en mal estado y la antigüedad de los vehículos generan una mayor sensación de inseguridad. - Por el lado de los pasajeros y pasajeras, el hecho de no ceder el asiento significa un riesgo para las personas que

				<p>efectivamente lo necesitan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - No respetan la velocidad. - Movilidad e infraestructura: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta locomoción en hora punta, además de falta de fiscalización en el cumplimiento de horarios. ▪ Buses muy pequeños para los traslados, especialmente en la mañana y tarde horario punta. ▪ Sin paraderos ni conectividad de las localidades a Maule. ▪ Donde no hay acercamiento hacia el Mall Plaza Maule para adulto/as mayores. ▪ Preocupación por ida a los establecimientos educacionales.
	5.4 Estudio de género y movilidad	X		<p>Durante el año 2018 se entregó el primer informe de análisis del estado del arte de la movilidad con enfoque de género y el plan de análisis de las encuestas Origen y destino de las ciudades de Santiago, Valparaíso y Concepción.</p> <p>El informe final recogerá también la experiencia nacional e internacional de políticas públicas para este problema y cómo ha sido abordado desde las particularidades y generalidades de cada situación en cada país.</p> <p>La importancia de este análisis puede verse reflejada en que actualmente existen enormes desafíos por enfrentar en cuanto a la desigualdad de las mujeres en el transporte urbano, lo cual consecuentemente es parte de la reproducción de los roles de género desde la esfera doméstica hacia la esfera pública del uso de transporte, aún poco abordada desde la institucionalidad pública.</p> <p>El informe entrega información de seguridad referente al acoso callejero y de acceso y movilidad por los distintos patrones de viaje relacionados con el cuidado.</p> <p>Finalmente, se destaca que, de las desigualdades de género, el análisis en profundidad se enmarca en el uso del tiempo, ya que desde ese principio es donde surgen las diferencias sustantivas en el uso del transporte urbano. Un ejemplo a destacar del informe preliminar son las diferencias en el uso de la bicicleta que van más allá de las mejoras de infraestructura vial ciclista y que apuntan a la libertad y autonomía.</p>
			META	EFFECTIVO 2018
RESULTADOS FINALES INDICADOR DE GÉNERO	5		META NO	EFFECTIVO 2018 (N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2018/ N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2018) *100% =100%
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2018	5			
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2018	0			

- Descentralización / Desconcentración

N°	INICIATIVAS	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN	
		SI	NO		
1	implementación de Sistema de Gestión Documental (EXEDOC) en las regiones de Valparaíso y Biobío	X		Se da cumplimiento a esta iniciativa. Durante el año 2018 se implementó el sistema de gestión documental en la región de Valparaíso y Biobío. De esta manera se cumple con el objetivo de entregar autonomía a estos servicios.	
2	Implementación del programa de Renovación de Taxis Colectivos, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (SEREMITT) como apoyo a los Gobiernos Regionales.	X		Se da cumplimiento a esta iniciativa. En este periodo realizaron cuatro comités entre la DIT del GORE y la Seremi de la región de la Araucanía. Entregando formalmente información relacionada con planificación vial y operación de tránsito. Se sigue trabajando en forma permanente en vías del buen desarrollo de esa iniciativa. Se hace referencia que la planificación de los pilotajes es coordinado por Subdere, por tanto la Subsecretaria de Transportes no participa en ese proceso, razón por la cual sólo se gestionó el pilotaje en la región de la Araucanía.	
RESULTADOS FINALES INDICADOR DE DESCENTRALIZACIÓN				META	EFFECTIVO 2018
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2017		2			
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2018			0	NO	100%

Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2015-2019

Materia	Tema Específico	Estado
Tránsito	Modifica el D.F.L. N° 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ley de Tránsito, en materia de multas no pagadas.	En tramitación N° Boletín 11153-15
Transporte de Público	Suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros por el plazo que indica.	En tramitación N° Boletín 10214-15
Transporte Público	Modifica la Ley de Tránsito y la ley N°18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales.	En tramitación N° Boletín 10125-15
Portuario	Modifica el artículo 24 de la ley que moderniza el sector portuario estatal, a fin de que se escuche la opinión del concejo municipal para la finalidad que indica.	En tramitación N° Boletín 10062-15
Tránsito	Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo tocante al régimen de infracciones y sanciones específicas aplicables a conductores y propietarios de buses interurbanos.	En tramitación N° Boletín 9963-15
Transporte Público	Regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten. Mensaje Boletín 11934-15	15.01.2019, cuenta del primer informe de Comisión: Comisión de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados en primer trámite.
Seguridad	Crea el Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito (CATI) y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290. Mensaje Boletín 9252-15	16.01.2019, comienza discusión particular. Se aprueba hasta el artículo 9 en primer trámite legislativo. Comisión de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.
Seguridad	Modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados. Moción Boletín 10645-15	29.01.2018, despachado por el Congreso, se envía al Ejecutivo para trámites de promulgación y publicación.
Transporte de Carga	Para precisar las autorizaciones requeridas para transportar desechos. Moción Boletín 12139-15.	02.01.2019, Comisión de Transportes del Senado despacha el proyecto de ley en primer trámite.
Transporte marítimo	Modifica el art. 2 del Decreto de Ley N° 3059 de 1979 para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera en los casos que señala. Moción Boletín 9656-15.	15.01.2019 despachado por el Congreso, se envía al Ejecutivo para trámites de promulgación y publicación.

Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2015- 2019

Tipo de Norma	Numero	Descripción	Diario Oficial
Ley	N° 20.751	Modifica la Ley N° 18.483, que establece un nuevo régimen legal para la industria automotriz, en materia de importación de trolebuses usado	23.01.2015
Ley	N° 20.867	Suspende por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros.	22.10.2015
Ley	N° 20.879	Sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos - MTT	25.11.2015
Ley	N° 20.877	Introduce mejoras al transporte público remunerados de pasajeros - MTT	30.11.2015
Ley	N° 20.904	Modifica la ley de Tránsito, con el objeto de aumentar las sanciones por el no uso de dispositivos de seguridad para menores de edad en vehículos particulares.	16.03.2016
Ley	N° 20.943	Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, para especificar el tipo de infraestructura exenta de la obligación de contar con un permiso municipal, y en cuanto a las condiciones que deben cumplir las obras de infraestructura ejecutadas por el Estado - MINVU	19.08.2016
Ley	N° 20.958	Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción. MINVU.	15.10.2016
Ley	N° 21.083	Modifica la Ley de Tránsito y la ley N°18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de	05.04.2018

Tipo de Norma	Numero	Descripción	Diario Oficial
		pasajeros infractores y modificar normas procedimentales.	
Ley	21.070	Regula Derechos en el territorio de Isla de Pascua	23.03.2018
Ley	21.088	Modificación Ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte	10.05.2018
Ley	21.103	Ley de Tránsito, Rebaja Velocidad en Zonas Urbanas de 60 a 50 Km/hr.	04.08.2018
Ley	21.114	Ampliación de Licencia Profesional A2 con dos años de antigüedad para buses de 32 asientos	04.10.2018

