

BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2011

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

SANTIAGO DE CHILE

Amunátegui N° 139, Teléfono 421 3000

www.mtt.cl

Índice

Carta Ministro	3
1. Resumen Ejecutivo	5
2. Resultados de la Gestión año 2011	9
2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2011.	9
2.2 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios	23
3. Desafíos para el año 2012	41
4. Anexos	49
Anexo 1: Identificación de la Institución	50
Anexo 2: Recursos Humanos	59
Anexo 3: Recursos Financieros	66
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2011	110
Anexo 5: Compromisos de Gobierno	116
Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2011	119
Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	120
Anexo 8: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional	122

I. Carta Presentación del Ministro del ramo

Estimados

Junto con saludar cordialmente, me es grato declarar la gestión realizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante el año 2011, respecto de su objetivo central de crear las condiciones necesarias para cruzar el umbral del desarrollo antes del año 2020. Esta declaración establece el marco de acción del Ministerio en su servicio de Transportes, el cual dentro de sus principales funciones apunta a generar políticas, condiciones y normas para desarrollar un sistema de transporte eficiente, seguro y amigable con el medioambiente, otorgando un acceso equitativo a los distintos modos de transporte y, de esta forma, resguardar los derechos de los usuarios.

Nos gustaría en primer lugar destacar que gracias a la aprobación de la Ley N° 20.504 en enero del 2011, se logró completar una renegociación de los contratos con los operadores del Transantiago con el fin de enfocarlos en la calidad del servicio que reciben los 4 millones usuarios del sistema.

También se anunció la construcción de dos nuevas líneas de Metro (3 y 6), con lo que la extensión de la red aumenta de 103 a más de 140 kilómetros, un 36 por ciento, siendo la ampliación más ambiciosa desde su construcción. Estas líneas beneficiarán a los habitantes de las comunas de Huechuraba, Conchalí, Independencia, Santiago, Ñuñoa, La Reina, Cerrillos, Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín y Providencia, disminuyendo sus tiempos de viaje para que puedan pasar más tiempo junto a sus familias y amigos.

En temas de trenes, durante el 2011 se desarrolló el Plan Maestro Ferroviario con el fin de potenciar el transporte en este modo enfocándose en tres ejes principales: resolver la deuda histórica, potenciar la carga y potenciar los trenes de cercanías. Respecto a los trenes de cercanías, se anunció la implementación de un sistema de tren urbano para la zona sur de Santiago integrado al Transantiago, el Nos Xpress, y con una extensión a Rancagua, el Rancagua Xpress, que beneficiará a más de 1,3 millones de personas al 2014, mejorando el servicio, disminuyendo notoriamente los tiempos de viaje en aproximadamente 30 minutos y esperando evitar unas 60 muertes al año por atropellos.

En regiones, durante el 2011 se continuaron entregando los subsidios para el transporte a través de los diferentes mecanismos de la ley, aumentando de 2,8 millones de beneficiados a 3,4 millones. Para darle sustentabilidad a este sistema es que se comenzó durante el 2011 con la implantación del programa Renueva tu Micro, que tuvo casi 1000 postulaciones y pretende acabar con la idea de que las micros viejas de Santiago van a morir regiones.

Por el lado de la seguridad del tránsito, tomando en cuenta que un 20% de las muertes en accidentes de tránsito se producen por el consumo de alcohol, se empujó la modificación a la ley de tránsito para aumentar las penas a los conductores irresponsables que conducen bajo la influencia

del alcohol arriesgando miles de vidas inocentes. Además, se promulgó la ley de obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos, se aumentó sustancialmente la fiscalización de buses interurbanos y se lanzó la campaña "Manéjate por la vida" que integra las distintas iniciativas de gobierno en materia de seguridad del tránsito.

Tomando en cuenta el impulso exportador del país y considerando el atraso en materia portuaria, durante el 2011 se licitaron los puertos de San Antonio con una inversión esperada de US\$ 355 millones; San Vicente con US\$ 136 millones; Coquimbo con US\$ 80 millones y Talcahuano con US\$ 20 millones.

A fines del año 2011 se dio inicio a la implementación de Unidades Operativas de Control de Tránsito en las ciudades de Rancagua, Temuco y Puerto Montt, lo que permitirá optimizar la gestión a través de un sistema centralizado y del monitoreo de los cruces más con cámaras en circuito cerrado de televisión.

Todas estas acciones en conjunto con el plan de trabajo asociado a los desafíos 2012-2014, conforman la estrategia para lograr los objetivos asociados a las prioridades de Gobierno.

Esperando que el 2012 sea un año con aún más logros, se despide atentamente,



PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

1. Resumen Ejecutivo

La Subsecretaría de Transportes es un servicio público perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Está integrada por las Divisiones de Normas y Operaciones; Legal; Subsidios; Administración y Finanzas y los Programas de Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Coordinación General de Transporte de Santiago (Transantiago); Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), Desarrollo Logístico y Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA). 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 misión de esta Subsecretaría es promover el desarrollo de sistemas de transportes eficientes, seguros y sustentables, a través de la definición de políticas y normas y el control de su cumplimiento, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo económico y asegurar servicios de alta calidad a los(as) usuarios(as). La Subsecretaría cumple sus funciones con las facultades que le han otorgado diferentes cuerpos legales (ver Anexo 1). Para cumplir la misión asignada el personal de la institución alcanzó en el año 2011 a 558 funcionarios y funcionarias, en las categorías de planta y contrata (ver Anexo 2).

Este documento da cuenta de los resultados de la gestión del año 2011 y los desafíos para el año 2012, en aspectos relevantes del presupuesto de la Subsecretaría y en la provisión de los productos principales de la institución.

El capítulo N°2 hace mención al presupuesto 2011, respecto del cual cabe mencionar que incluyó recursos para Subsidios de Transporte Público nacional por \$ 486.194 millones. El Subsidio Permanente al Transporte Público consideró \$241.154 millones distribuidos en un 50% para las regiones y el restante 50% para el Sistema de Transporte Público de Santiago; un aporte al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (F.N.D.R) de \$ 47.518 millones; y un Fondo Transitorio que alcanzó a \$ 139.816 millones complementándose con una provisión de \$64.043 supeditada al Proyecto de Ley correspondiente. Importante complemento a las acciones de subsidio, es el monto de \$ 19.525 millones que se dispuso para estudios y proyectos en áreas urbanas de distintas ciudades, a través de la instalación de infraestructura de apoyo a la gestión de tránsito y para estudios de planes maestros de desarrollo de transporte urbano. El Subsidio para Zonas Aisladas, alcanzó \$ 11.160 millones, los que fueron complementados con fondos provenientes de la Ley de Subsidio al Transporte Público, alcanzando para el año 2011 un total de \$ 21.758 millones. Otra parte de los recursos fue asignada a transferencias a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Respecto al plan de transporte de Santiago, durante el 2011 se avanzó en la modificación de los contratos de operación de vías, a través de las atribuciones que concedió la Ley 20.504, que modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado. Además, se focalizaron acciones al mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte público a los usuarios, como iluminación de paraderos, cambios de servicios y nuevos recorridos, renovación de buses, servicios de información y convenios de beneficios a usuarios de la tarjeta de pago. Se invirtió también en infraestructura de paraderos, mejoramiento de corredores e instalación de cámaras de control para vías exclusivas y preferentes para buses.

En cuanto a los planes de transporte en regiones, diferentes aspectos marcaron la gestión. Se reactivó el ferrocarril como solución de transporte para áreas urbanas y cercanías, a través del proyecto Rancagua XPress. Además se completó la implementación de todas las líneas de subsidios de la ley N° 20.378, que asigna recursos a regiones a partir del financiamiento de Transantiago, ésto implicó mejoras de conectividad para una larga lista de pequeñas localidades, especialmente en el interior del país, que no contaban con servicios de transporte público permanente. Se desarrollaron propuestas de largo plazo para Antofagasta, Talca, Concepción y Valdivia, considerando planes de infraestructura y servicios de buses. Se incorporó la ciudad de Antofagasta al transporte licitado y se logró reducir las tarifas al público en un promedio superior al 20% en esa ciudad y en Iquique, Valparaíso, Rancagua y Concepción.

En gestión del tráfico urbano, a fines de 2011 se dio inicio a la implementación de Unidades Operativas de Control de Tránsito en las ciudades de Rancagua, Temuco y Puerto Montt; se amplió el sistema de control en diversas ciudades del país incrementando las redes de semáforos conectados; se mejoraron intersecciones conflictivas a través de elementos de diseño y señalización adecuados; se amplió la cobertura de cámaras de control en Santiago; se implementó el primer servicio de información integral de transporte a los usuarios y se desarrollaron proyectos de nuevas tecnologías para la recolección automática de datos de tráfico.

Respecto al transporte de carga, se avanzó en medidas orientadas a mejorar la eficiencia a través de la reducción de tiempos inactivos, mejoras de conectividad y simplificación administrativa. La licitación de puertos en de San Antonio, San Vicente, Coquimbo y Talcahuano y el desarrollo de un Plan Maestro Ferroviario que recomienda las principales rutas de pasajeros y carga que se debe potenciar, fueron hitos relevantes en las decisiones ministeriales durante el 2011. En cuanto a modernización de la industria, se firmó un protocolo de buenas prácticas entre generadores de carga y transportadores, para promover la formalización de las relaciones entre ambos y el equilibrio de sus intereses. Se avanzó en la reducción de tarifas de servicios portuarios y se propuso un conjunto de medidas a la iniciativa Impulso Competitivo, que apuntan a mejorar la eficiencia de la transferencia de carga nacional e internacional.

En materia de seguridad de tránsito, los esfuerzos se enfocaron al trabajo en educación y prevención vial, a través del programa “Manéjate por la Vida”. En el ámbito normativo se aprobó la ley que hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos y se avanzó en la tramitación de la ley llamada de tolerancia cero al alcohol en la conducción. Además se desarrolló el “Sello Virtual de Conductor Seguro”, que permite seleccionar a transportistas escolares teniendo a la vista su historial como conductor. Se avanzó en un nuevo sistema de otorgamiento de licencias de conducir y se actualizó el Manual de Señalización de Tránsito para asegurar el uso correcto de señales informativas y preventivas en carreteras. En materia de educación, se incorporó en el currículo de enseñanza básica contenidos de seguridad en el uso de las vías.

Respecto a la labor fiscalizadora de la Subsecretaría, se potenció durante le 2011 con la incorporación de nueva tecnología para el registro y notificación de incidentes lo que se tradujo en un aumento en los controles tanto en Santiago como en regiones, cuyos focos estuvieron puestos en la evasión y en la fiscalización de subsidios al transporte, respectivamente.

En cuanto a los compromisos de gestión, el porcentaje de cumplimiento global de metas de los indicadores de desempeño comprometidos con el Congreso Nacional, alcanzó al 90 por ciento. El único indicador no cumplido (evasión del pago de tarifas en el transporte público), obedeció a razones externas justificadas. En el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) del año 2011, la Subsecretaría alcanzó un 100 por ciento de cumplimiento.

Respecto a los desafíos para el año 2012, será clave consolidar el rol del Ministerio en la planificación del transporte para anticipar las necesidades de infraestructura y servicios que requerirán nuestras ciudades en los próximos 20 años. En materia de seguridad vial será necesario avanzar en cambios normativos y tecnológicos para lograr el objetivo de reducción de un 20% de fallecidos en accidentes de tránsito al año 2014, lo que se espera cumplir mediante nuevos sistemas de control de velocidad y la creación de un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones.

En transporte público, 2012 será el año de estabilización definitiva de Transantiago, luego de la modificación de los contratos y la asignación de nuevos recursos. Simultáneamente se avanzará en la construcción de las dos nuevas líneas de Metro y en la instalación del servicio ferroviario Nos XPress. En regiones, los sistemas de transporte público requieren refuerzo y modernización para sostener su participación. Para esto se continuará el programa de renovación de flota y se definirán condiciones especiales que regulen los servicios, aun en las zonas no licitadas, haciéndolos más competitivos. Se requerirá además ampliar la cobertura de los servicios, mejorar la infraestructura de vías y elementos complementarios como paradas y áreas de intercambio, incorporar sistemas de pago electrónico y fortalecer mediante sistemas de posicionamiento satelital, la capacidad de gestionar eficientemente las flotas.

En transporte de carga deberán consolidarse los cambios normativos que aseguren eliminación de trabas y mejoras en los tiempos de atención de los servicios de soporte; reducir costos directos al transporte marítimo y flexibilizar el tratamiento de la carga para agilizar los procesos de importación y exportación de bienes.

Todas las iniciativas propuestas deberán asegurar su sustentabilidad ambiental y social, considerando la participación de las comunidades en la definición de soluciones, especialmente aquellas de transporte público y uso del espacio urbano. Para esto se avanzará en la discusión de propuestas usando métodos como los talleres estratégicos del proyecto Ciudades Modelo de Transporte.

La Subsecretaría de Transportes requiere adaptarse a las necesidades del transporte actual. Durante el año 2012 se implementará una nueva estructura organizacional y se reforzará el rol planificador del Ministerio para instalar una visión moderna consistente con el nivel de desarrollo del país.

Todos los desafíos para el año 2012 son expuestos con mayor detalle el Capítulo N°3 de este documento.

A handwritten signature in black ink, reading "Gloria Hutt Hesse". The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent vertical stroke at the end.

Gloria Hutt Hesse
Subsecretaría de Transportes

2. Resultados de la Gestión año 2011

2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2011.

Subsidios al Transporte

El Programa presupuestario 06, en su segundo año de ejecución, logró expandir la ejecución de los Subsidios considerados en la Ley N°20.378, e implementó con éxito el Programa "Renueva Tú Micro" contemplado en la misma ley.

Los Subsidios contemplaron las transferencias de recursos a operadores; apoyo a programas de conectividad del transporte en zonas extremas, aisladas y al transporte escolar; apoyo a programas de renovación de buses; y, apoyo a estudios y proyectos de infraestructura para el transporte público.

De esta manera, durante el año 2011 se cumplió con lo siguiente:

- Ejecución del 99% del subtítulo 24 y subtítulo 33 del presupuesto del programa 06, de la Subsecretaría de Transportes, según se desglosa en la Tabla N°1:

**Tabla N°1. Ejecución al 31-12-2011 Programa 06
Subtítulos 24 y 33, en M\$**

Programa 06 Subtítulos 24 y 33	Ejecución al 31 de Diciembre
Global Regional	130.384.067
Global Transantiago	355.810.693
Total Ejecutado 2011 a la Fecha	486.194.761
Total Presupuesto vigente 2011	487.615.836
Ejecución %	99,71%

- El monto total ejecutado por región, de los distintos subsidios, aumentó considerablemente respecto del año 2010 para las regiones de Arica y Parinacota, Antofagasta, Valparaíso, Libertador Bernardo O'Higgins, Biobío, Los Lagos, Aysén y Magallanes. En tanto el resto de las regiones evidenció una baja respecto del 2010. En la Tabla N°2 puede visualizarse lo mencionado, y su análisis se realizará por cada Subsidio, más adelante.

Tabla N°2. Ejecución al 31-12-2011 de Subsidios por Región en M\$

Región	Monto Regional	Permanente y Transitorio Transantiago	Oferta Licitada	Oferta no Licitada	Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas	Provisión Especial para Inversiones	% (Ejecución 2011/Ejecución 2010)
Región de Arica y Parinacota	4.527.335		-	182.473	94.647	-	23.499	3.573.267	653.449	277%
Región de Tarapacá	2.424.993		1.150.770	3.431	222.981	-	-	298.566	749.245	51%
Región de Antofagasta	4.480.491		2.385.858	129.442	112.139	-	60.787	809.783	982.482	164%
Región de Atacama	1.729.600		-	219.585	33.141	-	35.582	595.642	845.650	31%
Región de Coquimbo	3.650.459		-	1.132.809	288.582	-	155.974	886.198	1.186.897	48%
Región de Valparaíso	29.847.302		12.832.365	385.743	765.271	-	45.717	10.457.138	5.361.068	168%
Región Metropolitana ^{1a}	361.002.998	355.810.693	338.037	-	-	-	995.298	1.002.538	2.856.432	96%
Región del Libertador B. O'Higgins	6.608.510		869.299	84.923	299.239	-	1.819.752	1.306.964	2.228.333	114%
Región del Maule	7.412.696		-	1.590.322	540.827	-	1.445.465	2.177.366	1.658.716	83%
Región del Biobío	26.129.885		9.533.368	693.377	1.063.475	-	619.524	7.184.274	7.035.867	103%
Región de La Araucanía	9.415.384		-	1.577.292	1.278.339	-	1.271.495	3.426.241	1.862.017	78%
Región de Los Ríos	5.868.982		-	814.000	1.341.117	-	1.623.166	1.131.801	958.898	53%
Región de Los Lagos	13.247.277		-	1.180.359	4.624.353	-	1.699.825	1.537.003	4.205.737	119%
Región de Aisén	5.871.655		-	5.216	4.094.851	-	166.650	262.089	1.342.849	144%
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	3.977.194		-	67.497	1.685.038	352.354	46.879	853.066	972.360	164%
TOTAL	486.194.760	355.810.693	27.109.695	8.066.469	16.444.001	352.354	10.009.612	35.501.936	32.900.000	

^{1a} Excluida la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

- Implementación y continuidad de las diferentes líneas de Subsidios, llegando a un total de 3.678 servicios para todo el territorio nacional (excepto el Subsidio Transantiago). En la Tabla N°3 se puede observar el número de servicios por región y línea de subsidio.

Tabla N°3. Cantidad de Servicios por Región y Subsidio

Región	Total Servicios	Oferta Licitada	Oferta No Licitada	Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Tpte. Escolar	Otros Programas
Región de Arica y Parinacota	33	-	21	10	-	2	-
Región de Tarapacá	33	19	-	14	-	-	-
Región de Antofagasta	34	14	6	9	-	5	-
Región de Atacama	39	-	33	4	-	2	-
Región de Coquimbo	196	-	153	35	-	8	-
Región de Valparaíso	297	109	180	3	-	5	-
Región Metropolitana ^{1a}	54	-	-	-	-	54	-
Región del Libertador B. O'Higgins	198	15	57	27	-	99	-
Región del Maule	496	-	411	14	-	71	-
Región del Biobío	614	74	498	4	-	38	-
Región de La Araucanía	432	-	258	106	-	68	-

Región de Los Ríos	407	-	273	33	-	101	-
Región de Los Lagos	699	-	513	64	-	122	-
Región de Aysén	107	-	27	64	-	16	-
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	39	-	12	18	4	5	-
TOTAL	3.678	231	2.442	405	4	596	-

- Implementación, junto a los Gobiernos Regionales del Programa de Renovación de Buses, Taxi Buses y Trolebuses, "Programa Renueva Tu Micro", contemplado en el artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.378, el cual permite el recambio de los buses antiguos que aún circulan en regiones por máquinas más modernas, de mejor tecnología y seguridad. Este Programa dispuso de un presupuesto de M\$5.613.000, encontrándose operativo en todo Chile, salvo en las regiones de Valparaíso, La Araucanía y Aysén, donde se iniciará durante el primer semestre de 2012. Durante el año 2011 se aprobaron 964 postulaciones mientras el promedio de antigüedad de los buses renovados mejoró en 14 años. Lo anterior puede observarse en la Tabla N°4.

Tabla N°4. Estadística Programa Renovación de Buses.

Regiones	N° de Vehículos		Monto en M\$		Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Postulados	Pagados	Entrante	Saliente
Región de Arica y Parinacota	56	43	259.020	212.180	1989	2008
Región de Tarapacá	37	30	289.060	244.140	1994	2007
Región de Antofagasta	73	48	508.590	323.400	1992	2005
Región de Atacama	19		139.160	-		
Región de Coquimbo	104	63	468.820	270.190	1990	2003
Región de Valparaíso						
Región Metropolitana	16	4	88.670	14.850	1989	2002
Región del Libertador B. O'Higgins	64	61	587.700	559.390	1991	2007
Región del Maule	101	77	424.970	304.710	1990	2001
Región del Biobío	217	133	991.430	609.990	1990	2001
Región de La Araucanía						
Región de Los Ríos	122	85	639.760	407.530	1990	2004
Región de Los Lagos	150	86	1.165.460	567.090	1991	2007
Región de Aysén						
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	5		50.310			
Total	964	630	5.612.950	3.513.470	1991	2005

En relación a cada subsidio en particular, para el año 2011, es posible señalar lo siguiente:

Subsidio a la Oferta y Transitorio de Transantiago:

Se realizaron correctamente las transferencias de recursos al Sistema de Transportes de la Ciudad de Santiago, por un monto de M\$ 355.810.693. El cual es menor en M\$14.854.214 respecto del año 2010, de acuerdo a la disminución del Subsidio Transitorio contemplado en la Ley N°20.378.

Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas:

Durante el año 2011 se potenció el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas otorgándose a un total de 72 empresas, que incluyen un total de 231 servicios, en las regiones de Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua Urbano y Gran Concepción, así como de los servicios de ferrocarriles urbanos y de cercanía Merval, Metrotren y Fesub.

El año 2010 las empresas subsidiadas fueron 58, por lo que el año 2011 el incremento fue de un 24%.

Tabla N°5. Número de Empresas y Servicios Subsidiados

Región	Empresas Subsidiadas		N° de Servicios
Región de Tarapacá	6	19	
Región de Antofagasta	12	14	
Región de Valparaíso	10	109	
Región del Libertador B. O'Higgins	5	15	
Región del Bío – Bío	39	74	
Total	72	231	

Lo anterior se traduce en un aumento de un 54%, respecto de los montos subsidiados durante el año 2010, los cuales reciben subsidio a partir de marzo 2010, como puede apreciarse en la Tabla N°6.

Tabla N°6. Montos Subsidiados años 2010-2011

Región	Monto de Subsidio en M\$		% incremento respecto 2010
	2010	2011	
Región de Tarapacá	975.783	1.150.770	18%
Región de Antofagasta	-	2.385.858	100%
Región de Valparaíso	8.878.176	12.832.365	45%
Región Metropolitana /a	149.143	338.037	127%
Región del Libertador B. O'Higgins	535.963	869.299	62%
Región del Biobío	7.023.033	9.533.368	36%
Total	17.562.098	27.109.695	54%

Región Metropolitana/a: no considera Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto.

El aumento se debe a la incorporación de la Región de Antofagasta en abril del 2011, así como a la incorporación de 4 prestadores del Gran Concepción en el segundo semestre del mismo año. También se explica, por el hecho de que la operación del subsidio durante el año 2010 incluyó 10 meses de operación en contraste con los 12 meses correspondientes al año 2011, cuyos montos fueron reajustados por IPC, de acuerdo a lo señalado en el reglamento asociado.

Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas:

El año 2010 entre los meses de julio y septiembre se entregó por primera vez este Subsidio, alcanzando la suma de M\$4.353.434, para 6.315 buses, minibuses, urbanos y rurales de las distintas regiones del país. En tanto la postulación del año 2011 entre los meses de noviembre al 31 de diciembre, fue de 7.197 (8.573 finales hasta el 27 de enero de 2012) buses, minibuses y trolebuses, urbanos y rurales, representando un incremento de 185% respecto al año 2010. Como puede observarse en la Tabla N°7.

Tabla N°7. Montos Subsidiados 2010-2011

Región	Monto de Subsidio en M\$		% ejecución respecto 2010
	2010	2011	
Región de Arica y Parinacota	169.180	182.473	108%
Región de Tarapacá	10.263	3.431	33%
Región de Antofagasta	86.843	129.442	149%
Región de Atacama	115.844	219.585	190%
Región de Coquimbo	465.556	1.132.809	243%
Región de Valparaíso	302.934	385.743	127%
Región del Libertador B. O'Higgins	61.193	84.923	139%
Región del Maule	527.338	1.590.322	302%
Región del Biobío	778.592	693.377	89%
Región de La Araucanía	1.048.984	1.577.292	150%
Región de Los Ríos	333.783	814.000	244%
Región de Los Lagos	424.441	1.180.359	278%
Región de Aysén	19.528	5.216	27%
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	8.955	67.497	754%
TOTAL	4.353.434	8.066.469	185%

El aumento se debe principalmente a la incorporación de nuevos estudios de conteo de pasajeros como también por aumento en las Tarifas Adulto de un año a otro, mientras que la disminución respecto del año 2010 de las regiones de Tarapacá, del Biobío y Aysén se debe a disminución de los potenciales beneficiarios al subsidio.

Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas:

De acuerdo a lo expresado en la Ley N°20.378, el subsidio sólo se aplicará en las zonas en que existan los medios o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas de transporte público. Dado que en el año 2011 no se dieron estas condiciones, este subsidio no fue ejecutado.

Subsidio en Zonas Aisladas:

Durante el año 2011, se subsidiaron 405 servicios de Zonas Aisladas localizados en todas las regiones del país salvo la Metropolitana, contemplando una ejecución total de M\$16.444.001. En términos de servicios la operación 2011 representa un aumento de un 32% respecto a 307 servicios subsidiados durante 2010, en términos de ejecución implicó un aumento de un 24% respecto a los M\$ 13.278.547 ejecutados durante 2010. Lo anterior se evidencia en la Tabla N°8.

Tabla N°8. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2010-2011

Regiones	N° Servicios		Monto en M\$	
	2010	2011	2010	2011
Región de Arica y Parinacota	12	10	96.453	94.647
Región de Tarapacá	11	14	138.409	222.981
Región de Antofagasta	5	9	87.686	112.139
Región de Atacama	4	4	29.741	33.141
Región de Coquimbo	20	35	167.562	288.582
Región de Valparaíso	3	3	769.448	765.271
Región del Libertador B. O'Higgins	16	27	192.038	299.239
Región del Maule	12	14	363.988	540.827
Región del Biobío	3	4	324.911	1.063.475
Región de La Araucanía	69	106	654.481	1.278.339
Región de Los Ríos	22	33	1.436.302	1.341.117
Región de Los Lagos	56	64	3.840.324	4.624.353
Región de Aysén	57	64	3.524.395	4.094.851
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	17	18	1.652.811	1.685.038
Total	307	405	13.278.549	16.444.001
% Incremento respecto 2010		32%		24%

El incremento de 24% en montos transferidos del año 2011 respecto del 2010 se debe principalmente a la operación de los casi 100 servicios nuevos implementados en el curso del año 2011 y al importante aumento de frecuencias (número de viajes) efectuado en el servicio Bimodal (Ruta 7), que conecta a los habitantes de la Provincia de Palena de la región de Los Lagos y región de Aysén por una ruta marítima-terrestre diaria desde el mes de abril de 2011, la cual adicionalmente se duplica en temporada estival (durante 2010 y marzo de 2011 existía un servicio semanal), dado el importante aumento de demanda por el servicio.

Subsidio en Zonas Extremas:

Como se observa en la Tabla N°9, el monto del subsidio se vio incrementado en un 54%, manteniéndose el mismo número de servicios, los cuáles son prestados por la empresa "Movidas". El aumento en el monto 2011 respecto de 2010, se explica por los meses de operación, por cuanto el servicio se inició el último día de mayo de 2010 y durante 2011 operó durante los doce meses. Estos servicios permitieron a todos los habitantes de la ciudad de Punta Arenas contar con transporte regular, y además a los permitió a los estudiantes acceder a la tarifa que les corresponde, dado que antes de que estos servicios se implementaran, en general, debían transportarse en taxi colectivo pagando la tarifa adulto.

Tabla N°9. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2010-2011

Región	Monto en M\$		N° de Servicios	
	2010	2011	2010	2011
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	229.136	352.354	4	4

Subsidio Transporte Escolar

Durante el año 2011 este subsidio terminó su consolidación, el año 2010 se realizó un proyecto piloto en base al cual se implementó el Programa 2011, lográndose un muy buen recibimiento por parte de los colegios del país, alcanzando un total de 596 servicios a diciembre de 2011. Lo cual abarca un total de 34.723 estudiantes que están siendo beneficiados por este subsidio. Lo anterior se encuentra registrado en las siguientes Tablas N°10 y N°11.

Tabla N°10. Montos por Servicios Subsidiados de Transporte Escolar 2010-2011

Región	Monto en M\$	
	2010	2011
Región de Arica y Parinacota		23.499
Región de Tarapacá		-
Región de Antofagasta		60.787
Región de Atacama		35.582
Región de Coquimbo		155.974
Región de Valparaíso		45.717
Región Metropolitana		995.298
Región del Libertador B. O'Higgins	10.107	1.819.752
Región del Maule		1.445.465
Región del Biobío		619.524
Región de La Araucanía		1.271.495
Región de Los Ríos	1.298	1.623.166
Región de Los Lagos		1.699.825
Región de Aisén		166.650

Región de Magallanes y la Antártica Chilena		46.879
Total	11.405	10.009.612

Tabla N°11. Número de Servicios y Beneficiarios Subsidiados de Transporte Escolar años 2010-2011

Regiones	N° Servicios		Beneficiarios	
	2010	2011	2010	2011
Región de Arica y Parinacota	1	2	8	54
Región de Tarapacá				
Región de Antofagasta		5		208
Región de Atacama	1	2	53	81
Región de Coquimbo	3	8	142	339
Región de Valparaíso		5		130
Región Metropolitana		54		6.227
Región del Libertador B. O'Higgins	7	99		6525
Región del Maule	2	71	561	4.951
Región del Biobío	1	38	54	2234
Región de La Araucanía	1	68	12	3.884
Región de Los Ríos	1	101	22	4426
Región de Los Lagos		122	80	5.272
Región de Aisén		16		301
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	3	5	91	111
Total	20	596	1.023	34.743

Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público:

El año 2011 se destinaron cerca de 36 mil millones de pesos para realizar obras que apuntan a mejorar el transporte público en las regiones (Tabla N°12), pensando en el desarrollo y las necesidades hacia el futuro.

Tabla N°12. Monto Subsidiado 2011

Proyectos	Monto 2011 (M\$)
Ciudad Modelo	1.204.000
Estudios	750.631
Programa Paraderos	16.160.526
Proyectos Conaset	2.290.355
Proyectos MINVU	15.096.424
Total	35.501.936

Los Proyectos Ciudad Modelo de Transportes, avanzan en Antofagasta, Talca, Concepción y Valdivia. En cada ciudad se instalarán Secretarías Ejecutivas, que harán posible el desarrollo de los

proyectos viales y de transporte con mirada integral hacia el futuro. En tanto, el Programa Paraderos (Tabla N°13), desarrollado para dotar a las regiones de infraestructura acorde a las necesidades de los usuarios, instalará 5 mil nuevos paraderos en 209 comunas de todo el país, cuyos municipios participaron de las 2 etapas de postulación 2011.

Tabla N°13. Monto y N° de Paraderos 2011

Región	Monto en M\$	N° Paraderos
Región de Arica y Parinacota	307.800	84
Región de Tarapacá	298.566	12
Región de Antofagasta	269.783	88
Región de Atacama	595.642	69
Región de Coquimbo	886.198	195
Región de Valparaíso	667.565	332
Región Metropolitana	1.002.538	376
Región del Libertador B. O'Higgins	1.206.964	403
Región del Maule	2.142.366	529
Región del Biobío	4.148.566	1.173
Región de La Araucanía	1.242.968	715
Región de Los Ríos	944.060	471
Región de Los Lagos	1.510.003	552
Región de Aisén	262.089	19
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	675.418	51
TOTAL	16.160.526	5.069

Respecto del Proyecto CONASET. La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito ha desarrollado un plan de intervención de los puntos críticos con más accidentes de tránsito en todas las regiones, tendientes a proponer en estos sectores soluciones para conductores y peatones.

Por último, destaca también el financiamiento de importantes obras en regiones, realizadas a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, como el mejoramiento de la Avenida Alessandri, en Viña del Mar, actualmente en licitación; Avenida Los Ángeles, en Biobío; y la conservación de importantes vías urbanas en Arica. Estas obras que aportan al mejoramiento del transporte público y apuntan a optimizar el funcionamiento y desarrollo económico de las regiones

Provisión Especial para Inversiones:

A través de la transferencia directa de 32 mil millones desde los recursos de la Ley Transantiago a los Gobiernos Regionales de todo el país, éstos pueden invertir en el mejoramiento de pavimentos, instalación de semáforos, nuevos camino en zonas rurales, reparación y construcción de nuevas veredas. Obras que mejoran las capitales regionales y provincias para que sus habitantes tengan la calidad de vida que merecen.

Análisis de Resultado de Indicadores de Desempeño asociados a Subsidios

El Programa 06 en el año 2011, contó con 3 indicadores de desempeño del Formulario H, cuyos resultados se indican en el cuadro adjunto.

Indicador	Fórmula de cálculo	Resultados	
		2011	Meta
1. Porcentaje de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas	$(N^{\circ} \text{ total de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas en año } t / N^{\circ} \text{ total de personas que respondieron encuesta Evaluación servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas (total muestra) en año } t) * 100$	82%	60%
2. Porcentaje de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas.	$(N^{\circ} \text{ total de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas en año } t / N^{\circ} \text{ total de personas que respondieron encuesta evaluación servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas (total muestra) en año } t) * 100$	98%	60%
3. Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas.	$(N^{\circ} \text{ de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año } t / N^{\circ} \text{ de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados en el año } t) * 100$	96%	90%

La medición de los indicadores N°1 y N°2 resultaron con sobre cumplimiento principalmente debido a que fue primera vez que se realizaba una encuesta de satisfacción de estas características, por lo que no existía una data histórica que permitiese definir una meta más realista.

En el caso del Indicador N°3 no se contaba con data histórica de cifras o resultados de años anteriores, que reflejaran su comportamiento, por lo que se consideró continuar su medición para el año 2012.

Transantiago

Las acciones desarrolladas y los logros más relevantes alcanzados en el sistema de transporte público en Santiago del programa 03 de la Subsecretaría de Transportes durante el período 2011, incluyen lo siguiente:

- En consideración a que las Obras de Transporte Público a ejecutar deben estar contempladas en un plan, se aprobó por parte de los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, Planificación, Transporte y Telecomunicaciones y el Intendente de la Región

Metropolitano, el Plan Maestro de Infraestructura para el Transporte Público (PMITP) en Agosto 2011. En este contexto y con el objetivo de lograr que los viajes de las/os usuarios/as del Sistema de Transporte sean más expeditos y rápidos, se desarrollaron diversos estudios y/o anteproyectos de detalle para mejorar la infraestructura destinada a los buses, y la infraestructura para el transporte público en general. Alguno de los estudios liderados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante el 2011 corresponden a:

- Av. Manuel Antonio Matta, en Rinconada de Maipú; Av. Irarrázaval; Av. Vicuña Mackenna Norte; Gran Avenida Norte, entre otros.

Por su parte, SERVIU de la Región Metropolitana lideró la ingeniería de Av. Santa Rosa Sur-Extensión y Corredor Dorsal.

Los proyectos de Av. Matucana, Av. Salvador, Av. Independencia, Av. Santa Raquel, Puente Oceanía y Villa el Maitén, fueron presentados al Ministerio de Desarrollo Social, donde se obtuvo la Recomendación Favorable (RS) para postular a diseño.

- Se continuó con obras de infraestructuras claves que permiten seguir mejorando los tiempos de viajes, accesibilidad y comodidad del Sistema:
 - Durante el 2011 se comenzó la ejecución del proyecto de Habilitación de Corredor de Transporte Público Departamental Oriente, entre Av. Vicuña Mackenna y Av. Tobalaba, en una extensión de 4,8 km., con la intervención de esta iniciativa se beneficiará a las comunas de Macul, Peñalolén y La Florida.
 - Se celebraron contratos de mantención de corredores en operación, entre estos el Corredor Vicuña Mackenna Sur, Pajaritos, y Las Industrias, donde se mejoró la señalización y demarcación de cada uno de ellos, además se realizó la conservación de 157 refugios.
 - Se efectuó la conservación de pavimento de diversos ejes viales de la red Transantiago, con una inversión aproximada de MM\$ 17.000. Se implementó el proyecto de intersección crítica Gran Avenida con Vespucio (La Cisterna) y Parque Central (Maipú), donde se mejoró la demarcación (segregación de pistas de buses y particulares), señalización y se instalaron vallas peatonales para mejorar encauzamientos peatonales en la intersección, se realizó un mejoramiento de andenes en capacidad y mejor infraestructura.
 - En el proyecto Parque Central se instaló un paradero de 9 mts. Se avanzó con obras de pavimentación y paisajismo en el marco del corredor demostrativo.
 - Se realizaron obras de pavimentación para desvíos de tránsito para la implementación del Corredor Anillo Intermedio Tramo 1: Las Violetas – Nueva. Imperial, en una extensión de 1.5 km, en este mismo contexto durante el 2011 se inició el proceso expropiatorio del proyecto.
 - Se construyeron 4 nuevas zonas pagas.

- Se iniciaron obras para continuar con el mejoramiento del Sistema de Transporte Público de Santiago, las cuales avanzarán durante 2012:
 - Se celebró el contrato de instalación de 329 nuevos refugios para aumentar la red de paraderos con refugios en la ciudad.
 - Se iniciaron contratos de mantención de refugios en diversas comunas de Santiago.
 - Se inicia el proceso expropiatorio del proyecto Departamental Poniente T1: Clotario Blest – Ruta 5, en una extensión de 1.2 km.
- Se cumplió con el programa de educación a usuarios a través de las siguientes iniciativas:
 - Campaña “Por mí, por mi ciudad.”
 - Campaña de “Evasión III.”
 - Se realizan 10 funciones de obra de teatro orientadas a educar sobre mejores prácticas en el Sistema de Transporte Público.
 - Se realizan 2 talleres de intervención artística en paraderos para su posterior cuidado y mantención.
 - Se realiza un diálogo participativo en Ñuñoa y 5 cápsulas educativas.

Adicional a lo anterior, en cuanto a la operación, se presentan mejoras en los indicadores de frecuencia y regularidad de los buses, tanto en los servicios troncales como en los alimentadores.

Índice de cumplimiento de frecuencia y regularidad ⁽¹⁾ Cuadro Comparativo 2010- 2011		
Concepto	2010	2011
Índice de cumplimiento de frecuencia (ICF):		
Servicios Troncales	93,1%	94,9%
Servicios Alimentadores	93,3%	94,2%
Índice de cumplimiento de regularidad (ICR):		
Servicios Troncales	78,3%	79,3%
Servicios Alimentadores	88,9%	92,4%

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Nota: (1) Información correspondiente al promedio ponderado anual por transacciones.

Resumen cuantitativo de logros Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2008- 2009-2010(1)					
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011
N° de Paraderos	8.948	9.595 ⁽²⁾	10.670	10.700	11.175

Paraderos con Refugio	3.013	5.359	7.812	9.047	9.717
Corredores (km)	13,4	60 ⁽²⁾	74,9	93,8	93,8
Vías Exclusivas (km)	8	31	31	31	31
Pistas Sólo Bus (km)	68,4	77	101,1	101,1	101,1
Zonas Pagas	0	141 ⁽²⁾	155	129	127
Número de Servicios Totales	223	326 ⁽³⁾	335	358	486
Denuncias y Reclamos	63.980	42.642	42.350	51.130	69.627
Sugerencias	36.611	11.287	7.525	20.795 ^(*)	120.153
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los Usuarios	3,8	4,4	4,9	4,2	4,2

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Notas: (1) Los datos corresponden a Febrero 2007, Febrero 2008, Noviembre 2009, Diciembre 2010 y Diciembre 2011

(2) Diciembre 2008

(3) Octubre 2008

(*) Aumento debido a campaña de sugerencias lanzada por Transantiago

Planificación Territorial y Desarrollo Urbano

El año 2011 se incorporó el programa 08 de Vialidad y Transporte Urbano: Sectra, que tiene a su cargo la planificación continua de los Sistemas de Transporte Urbano de las distintas ciudades del país, en forma integrada a la planificación territorial y al desarrollo urbano, medio ambiente y eficiencia energética. Sectra emprende esta labor, mediante la realización de estudios y análisis técnicos que permitan formular, proponer y apoyar a las autoridades con metodologías, planes maestros, programas, proyectos y recomendaciones para el desarrollo, operación y gestión de los sistemas de transporte urbano bajo un enfoque sistémico. Este trabajo se extiende al ámbito interurbano mediante desarrollos metodológicos y la implementación de herramientas de análisis multimodal.

En el ejercicio de las funciones de planificación de los Sistemas de Transporte, Sectra se relaciona con las actividades de los ministerios de Desarrollo Social, Obras Públicas, y Vivienda y Urbanismo, enmarcando su labor en los lineamientos de inversión del Sistema Nacional de Inversiones para cada uno de estos sectores.

En el ámbito metodológico, durante el año 2011 se produjeron nuevos desarrollos tales como:

- Modelo de Emisiones de Ruido de Fuentes Móviles
- Metodología Evaluación Planes de Transporte a Nivel Regional

- Diagnóstico para la Elaboración de una Política de Transporte Interurbano
- Metodología para la Localización de Equipos de Fiscalización Automática Relacionados con Seguridad Vial
- Formulación de Nuevos Modelos de Distribución de Viajes Urbanos y,
- Análisis del Valor Social del Tiempo de Viaje Urbano Diferenciado por Modo.

También finalizaron trabajos destinados a evaluar políticas de transporte y seguridad vial como “Análisis de la Efectividad de Aprobar Cursos Obligatorios Impartidos por Escuelas de Conductores para Optar a la Licencia de Conductor Profesional y Revisión y Diseño de Ítems para las Licencias de Conducir Clases A, B y C”. En el ámbito del análisis de transporte urbano finalizaron estudios destinados a mejorar la capacidad predictiva de los modelos de transporte urbano “Calibración de los Parámetros de Atractividad de Metro”. También se investigó sobre la modelación de transporte urbano a través del estudio “Comparación de Software de Apoyo a la Planificación de los Transportes”. Finalmente, y como parte del proyecto Información de Transporte Urbano que lleva a cabo la Subsecretaría de Transportes se desarrolló el estudio Análisis y Estimación de Longitudes y Categorías de Red Vial.

En transporte urbano, destacan:

- La actualización de la demanda y oferta del sistema de transporte urbano a través de encuestas de movilidad en las ciudades de: Arica, Iquique, Antofagasta, Calama, Copiapó y la conurbación Coquimbo-La Serena.
- El desarrollo del diseño (estudio) de los Centros de Control de Tránsito de las ciudades de Iquique y Calama.
- El desarrollo del diseño de estudios de gestión de tránsito integral de las ciudades de Iquique, Calama y La Calera.
- La actualización de los planes de transportes en las ciudades de Talca, Chillán, Los Ángeles y Punta Arenas, los que permitirán planificar la inversión en infraestructura vial para los próximos 10 a 15 años en cada ciudad. Iniciativas asociadas a MM\$400.000 aproximadamente.
- El término de estudios para habilitar una UOCT en la Región del Maule y Los Ríos. La primera con una inversión de MM\$4.900 comenzará a ser ejecutada durante el año 2012. Además de ello se desarrolló el diseño de la red de semáforos de Osorno que se conectará a la futura UOCT de Puerto Montt con una inversión de MM\$1.600.

Respecto de las acciones que apuntan hacia la descentralización, Sectra inició un programa de capacitación, destinado a generar competencias tanto en los Gobiernos Regionales (GORE) como en las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (SEREMITT), respecto de la evaluación social de proyectos de transporte, presentando además todas las

metodologías y modelos usados por Sectra. Durante 2011 se llevó a cabo la capacitación a 2 SEREMITTs y 2 GOREs.

La Subsecretaría de Transportes está desarrollando una línea de trabajo cuyo objetivo es el fortalecimiento y la optimización del Sistema de Evaluación de Impactos en el Sistema de Transporte Urbano (SEISTU), en el cual las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (SEREMITT) juegan un rol fundamental siendo las encargadas de administrar y ejercer la coordinación de la ventanilla única (VU) del sistema.

De esta manera, como primera medida, Sectra generó una guía de recomendaciones metodológicas y de procedimientos que ayudan a agilizar los tiempos de aprobación de un proyecto y mejorar la certeza en los análisis.

El objetivo buscado es estandarizar y trabajar sobre la base de criterios comunes, con el fin de hacer más expedito, eficiente y eficaz el SEISTU. Al mismo tiempo, se reconoce las particularidades de cada región, por lo que esta guía se podrá ir mejorando en el tiempo con la participación activa de las SEREMITT.

2.2 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios

Planes de Transporte en regiones

Durante el 2011, preparándose para las nuevas licitaciones de los Servicios de Transporte Público prestados con buses en el Gran Valparaíso y Gran Concepción, se licitaron estudios que permitirán tener un mejor diagnóstico del transporte público de estas ciudades. De esta forma, en la Región de Valparaíso, con fondos transferidos desde este Ministerio al Gobierno Regional, se licitó el estudio denominado "Diagnóstico de la operación de los servicios de transporte público urbano y rural que operan en el Gran Valparaíso y la Conurbación Limache – Olmué". En la Región del Biobío, por su parte, se licitó el estudio "Prefactibilidad de un Tranvía en el centro de Concepción".

Modificaciones a la normativa vigente con el fin de mejorar los estándares de seguridad de los viajes rurales e interurbanos que se presten con buses

Durante 2011 se elaboraron diferentes modificaciones al D.S. N°212/92 MTT que Reglamenta los Servicios Nacionales de Transporte Público Remunerado de Pasajeros, las que en la actualidad se encuentran en plena etapa de tramitación.

Las principales modificaciones están orientadas a:

- Facultar a los Secretarios Regionales para que puedan clasificar como interurbanos a servicios rurales y viceversa, debiendo tener presente, al ejercer la facultad, las consideraciones técnicas que se señalan en la misma modificación. Con esto, fundamentalmente, se busca contar con una herramienta que aumente las exigencias referidas al tipo de vehículo que se adscriba para prestar determinados servicios (Ejemplo: los servicios rurales que en su trazado utilicen vías cuya velocidad máxima permitida sea igual o superior a 80 km/hr), deban ser del tipo Pullman con carrocerías que cumplan con los requisitos de seguridad que se establecen en el D.S. N° 175/06 MTT).
- Exigir un Sistema de Información y Gestión de Flota (SIGF) a servicios urbanos y rurales donde ello se justifique.
- Facultar a los Secretarios Regionales para establecer en servicios rurales las modalidades de "expreso" y "corriente" los que se diferencian fundamentalmente en la posibilidad de transitar con pasajeros a pie.

Regulación de los servicios de Transporte Público

En el ámbito de la regulación de los servicios de transporte público de pasajeros, corresponde destacar la elaboración de una propuesta de Bases de Licitación de Vías proclive a ser usada para diferentes ciudades del país, ya que las características propias de cada una de ellas serán recogidas en las resoluciones correspondientes a los llamados a licitación que se decidan efectuar.

En este orden de ideas, se transfirieron recursos a los Gobiernos Regionales de Valparaíso y del Biobío para dar inicio a los estudios técnicos orientados a obtener los antecedentes que definan las condiciones de operación de los servicios a licitar.

Perímetro de Exclusión para la zona de Placilla – Curauma

Se efectuó un llamado para ofrecer la operación de servicios de transporte público de pasajeros específicamente en la zona de Placilla - Curauma perteneciente a la comuna de Valparaíso. El objetivo del llamado fue propender a que estos servicios se presten con una mayor eficiencia, calidad y seguridad de transporte, regulando su tarifa, recorridos, frecuencias y tamaños de las flotas, de modo de satisfacer en mejores condiciones los requerimientos de los usuarios.

Condiciones de Operación de Servicios de Transporte Público del Gran Concepción

Junto con prorrogar las condiciones de operación que rigen para los servicios que atienden las comunas que conforman el Gran Concepción, se efectuaron importantes modificaciones tendientes a

mejorar la frecuencia de los servicios y propender a que los mismos sean prestados con una mayor calidad.

Estudio de Transporte para ciudades de Puerto Montt, Osorno y Valdivia

Se concluyó el estudio denominado “Análisis de la Modernización del Transporte Urbano y Rural Prestado por Buses en las Ciudades de Puerto Montt, Valdivia y Osorno” cuyo objetivo consistió en identificar y apoyar técnicamente la futura implementación de medidas de modernización de los servicios urbanos y rurales de transporte público en las ciudades señaladas.

De esta forma, este estudio ha permitido contar con los siguientes productos:

- a) Identificación de los aspectos legales y normativos que rigen al servicio de transporte público de buses en cada una de las ciudades en análisis, proponiendo modificaciones normativas de regulación.
- b) Diagnóstico operativo de los servicios de transporte público, que actualmente rige en cada una de estas tres ciudades.
- c) Análisis de la percepción de los usuarios de los servicios de transporte público urbano, y rural de cada ciudad, respecto a la operación de los mismos.
- d) Diagnóstico de la administración financiera de las empresas y su organización en cada una de las ciudades.
- e) Identificación de medidas de modernización de los servicios del transporte público urbano y rural en cada una de las ciudades.

Reglamento que da operatividad a la Inscripción de Nuevos Taxis

Con la aprobación de la Ley N°20.474 se prorrogó por 5 años la suspensión de la inscripción de nuevos vehículos en servicios de taxis, facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que, en casos calificados técnicamente de acuerdo al Reglamento, pueda autorizar nuevas inscripciones en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Dicho reglamento, aprobado por D.S. N° 113 de 2011, estableció que, los criterios reglamentarios para autorizar nuevas inscripciones de taxis deberán contemplar, a lo menos, recorridos, modalidad, y límite a la incorporación de taxis al Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, y el número de taxis colectivos y de otras modalidades inscritos a la fecha de entrada en vigencia de la ley N° 20.076.

Transporte Internacional

En cuanto a las actividades realizadas, además de destacar nuestra participación en el Sub Grupo 5 de Transportes de Mercosur, que se realiza dos veces en el año y que se dedica a analizar la homologación de las normas técnicas, es importante mencionar nuestra participación en la Comisión el artículo 16 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, que convoca a las autoridades de transportes de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, oportunidad en que se discutieron propuestas de modificación al mismo acuerdo.

Por otra parte, en este ámbito, se puede destacar el término de la tramitación Contraloría General de la República del Reglamento de Aplicación del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre y que constituye una importante herramienta de fiscalización al transporte internacional terrestre de carga y pasajeros.

Desde el punto de vista del ordenamiento de los servicios de transporte, durante el año 2011 se llevó a cabo el Concurso de Antecedentes y Licitación para adjudicar permisos de transporte internacional terrestre de carga para el tráfico Chile – Uruguay, y también la Licitación para otorgar Concesiones de Servicios de Transporte Internacional Terrestre de Pasajeros en tráfico bilateral entre Argentina y la Región de Magallanes (Chile).

En cuanto a la integración con otros países de la región, se debe mencionar la participación de la Subsecretaría de Transportes, en el Encuentro del Corredor Interoceánico Brasil – Bolivia – Chile, que reúne a las autoridades de transporte de los tres países y que ha constituido un grupo técnico de trabajo a cargo de la Subsecretaría en el caso de Chile y que está dedicado a la homologación de las normas que se aplicarán al transporte terrestre internacional de carga y pasajeros, y que durante el año 2011 culminó su última reunión con una visita a terreno al tramo pendiente en la Provincia de Santa Cruz (Bolivia), actividad que fue liderada por la Subsecretaria de Transportes.

Fiscalización al Transporte

Las funciones del Programa de Fiscalización la Subsecretaría de Transportes, tienen como objetivo general, asegurar el desarrollo de un sistema de transporte eficiente, eficaz y seguro, que entregue a los habitantes medios de movilización de calidad y seguridad, en armonía y respeto con el medio ambiente, velando por el cumplimiento de las normativas que rigen el transporte público y privado de pasajeros. Entre sus tareas principales, están la fiscalización de la calidad y seguridad de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público, el transporte escolar, el transporte de carga, las emisiones de todo tipo de vehículos, las plantas de revisión técnica, los gabinetes psicotécnicos de los municipios, las escuelas de conductores y los talleres diesel a lo largo de todo el país; a ello debe agregarse la fiscalización realizada en la Región Metropolitana a los centros BIP! y la

fiscalización de la evasión en el pago de tarifas, para el Sistema de Transporte Urbano de Santiago Transantiago.

Durante el 2011, el Programa Nacional de Fiscalización, realizó un total de 530.861 fiscalizaciones, tanto en vía pública como en establecimientos, cifra que se desglosa en 293.136 controles en Región Metropolitana y 237.725 controles en Regiones. Por otra parte, se continuó apoyando la labor fiscalizadora a través de la incorporación de tecnología, lo que se tradujo en un aumento en los controles tanto en Santiago como en regiones, cuyos focos estuvieron puestos en el control de la evasión y en la fiscalización de Subsidios respectivamente.

En la Región Metropolitana se controlaron a 1.469.155 pasajeros lo que significó un incremento en la fiscalización de la evasión en el pago de tarifa de un 40% con respecto al año 2010. El mecanismo utilizado fue el control a los usuarios del sistema, identificando a aquellos que no cumplían con la responsabilidad de pago y citándolos a los juzgados de policía local, de manera de mantener acotado uno de los principales problemas que afecta al Sistema de transporte público de Santiago.

Otra de las tareas prioritarias para el mejoramiento del sistema de transporte Transantiago, fue la fiscalización de vías y pistas exclusivas, para lo cual se controló en terreno y a través de cámaras el adecuado uso de éstas. Fue así como durante el año 2011, los operativos de fiscalización en terreno se tradujeron en un total de 19.485 infracciones cursadas, mientras la fiscalización de Vías Exclusivas por medio de Cámaras de Vigilancia permitió detectar 3.001 infractores.

Finalmente, cabe mencionar que el Programa Nacional de Fiscalización certificó en la Norma ISO 9001:2008 la Unidad de Denuncias de la Región Metropolitana, que es la encargada de verificar en terreno las denuncias realizadas por la ciudadanía, esta se suma a la Unidad de Establecimientos ya certificada con anterioridad.

En regiones durante el 2011 se aumentó en forma importante la fiscalización al subsidio nacional al transporte público, alcanzando 34.935 fiscalizaciones, desagregadas en: 24.198 controles de frecuencia de servicios urbanos que reciben subsidio en las ciudades de Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua y Concepción; 8.196 controles a buses adscritos al subsidio de rebaja de tarifa escolar de las principales ciudades del país; 1.344 controles al transporte subsidiado marítimo, lacustre, fluvial, aéreo y terrestre, considerado en el Programa de Subsidio en Zonas aisladas; y, 1.179 controles a vehículos de transporte escolar que reciben subsidio para operar. Se incorporó en el último periodo de 2011, la fiscalización de los establecimientos acreditados como Chatarrizadores del Programa Especial de Renovación de Buses impulsado por la Subsecretaría de Transportes a nivel nacional.

Se continuó además con el plan de mejoramiento de los procesos en regiones, con la certificación ISO 9001:2008 de 3 regiones en el sur del país que se sumaron a las 8 ya certificadas, tanto en la fiscalización de vía pública como de establecimientos. En resumen, las regiones que cuentan con certificación son: Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Rancagua, El Maule, Biobío, La Araucanía, Los Lagos, Los Ríos, Aysén y Magallanes, logrando de esta forma homologar procedimientos y asegurar la calidad de la fiscalización.

En la tabla siguiente, se muestra un resumen de lo realizado el año 2011 y en los dos años anteriores, por el Programa de Fiscalización en la Región Metropolitana, junto a un análisis de dichas cifras en las notas respectivas.

Acciones de fiscalización

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2009	2010	2011
		Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Controles de emisiones a vehículos a petróleo. (1)	Unidades	15.038	18.696	21.388
Controles de emisiones a buses urbanos licitados.(1)	Unidades	4.356	8.192	12.433
Controles de emisiones a camiones. (1)	Unidades	10.264	10.491	8.861
Controles de emisiones a vehículos particulares. (1)	Unidades	319	0	0
Controles de seguridad y calidad de servicio. (2)	Unidades	117.966	113.138	150.735
Controles a buses interurbanos. (3)	Unidades	27.141	21.514	29.492
Controles a taxis colectivos y taxis básicos. (4)	Unidades	22.270	22.852	28.537
Controles a camiones. (4)	Unidades	25.812	34.128	39.543
Controles a transporte escolar. (4)	Unidades	6.823	8.798	9.894
Controles a Escuelas de Conductores. (5)	Unidades	171	208	205
Fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica. (5)	Unidades	4.525	5.224	5.454
Fiscalizaciones a Establecimientos Bip!. (5)	Unidades	852	2.709	1.762
Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local. (6)	Unidades	55.304	97.765	127.201
Controles a buses Transantiago. (7)	Unidades	80.512	26.604	35.658
Total Controles en Vía Pública. (8)	Unidades	289.376	240.079	284.415

Fuente: Bases de datos del Programa Nacional de Fiscalización.

Notas:

1. Controles de emisiones: Se observa un aumento en los controles de emisiones en relación a los años precedentes, especialmente por el incremento en los controles de emisiones a buses Transantiago, dada la mayor antigüedad del parque de buses Transantiago, disminuyendo el control de emisiones a otros modos de transporte como son los camiones y el transporte de carga en general.
2. Controles de seguridad y calidad de servicio: Se tiene un importante incremento en la cantidad de controles de este tipo con respecto a años anteriores, debido principalmente a que se ha dado prioridad a la fiscalización de diferentes modos de transporte como son los Buses interurbanos, rurales, taxis, camiones, etc.
3. Controles a Buses Interurbanos: Hay un notorio aumento en el número de controles de buses interurbanos el año 2011 con respecto a los años precedentes, lo que se debe al refuerzo de la fiscalización en Terminales y en ruta, tanto en número de controles como en la severidad de la fiscalización, por los numerosos accidentes en los que se vieron involucrados buses interurbanos durante el 2011.
4. Controles a otros modos de transporte: El 2011 también se aumentó la actividad fiscalizadora para los taxis, en sus diferentes categorías, con un aumento del 25% con respecto al año 2010. De igual forma, se observa un alza importante en los controles a transporte escolar y a camiones, con aumentos del 12% y del 16% respectivamente, con respecto al año anterior.
5. Controles a Establecimientos: Durante el 2011, se observa un aumento en la fiscalización a Plantas de Revisión Técnica Sin embargo, se mantiene prácticamente constante la cantidad de visitas inspectivas a Escuelas de Conductores Profesionales y disminuye en forma importante el número de controles a los Centros BIP!, con respecto al 2010. Esto debido a que el 2010 fue necesario la verificación del correcto funcionamiento de estos establecimientos con posterioridad al terremoto ocurrido ese año, por lo que se aumentó el número de controles por sobre lo normal. La cantidad de controles a Escuelas de Conductores Clase B, disminuyó levemente con 366 controles durante el 2011.
6. Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local: Se sigue observando un aumento en el número de citaciones cursadas durante el 2011 en relación a años anteriores, lo que se debe a la mayor actividad fiscalizadora, especialmente de la evasión en el pago de las tarifas del Transantiago y de vías exclusivas, junto al uso de tecnología de imágenes de cámaras para cursar partes empadronados a estos últimos infractores.
7. Controles a buses Transantiago: El importante aumento de controles el 2011 con respecto al 2010, se debe a alzas en los controles a condiciones técnicas y de seguridad de los Buses Transantiago en un 26% (23.225 controles) y en un 52%, en los controles de emisiones (12.433 controles). Esta cantidad no incluye la fiscalización al pago de tarifas a los usuarios de los Buses Transantiago, que corresponden a 1.469.155 pasajeros fiscalizados.
8. Total de Controles en Vía Pública: Se aprecia para el 2011, un aumento importante en relación al total de controles del 2010 y muy similar al valor que se tenía el 2009, debido a la prioridad de la actividad fiscalizadora para vías exclusivas y especialmente en el control de la evasión en el Transantiago.

Análisis de Resultados de Indicadores de Desempeño asociados a la Fiscalización

Durante el año 2011, el Programa de Fiscalización fue evaluado en su gestión anual, entre otras medidas, mediante 3 indicadores de desempeño del Formulario H, correspondientes al producto estratégico "Fiscalización a los sistemas de transporte".

Estos indicadores midieron diferentes labores de fiscalización tales como: modos de transporte fiscalizados en la vía pública, fiscalización de establecimientos ligados al sector transporte y fiscalización de la evasión de tarifas. El modo de transporte fiscalizado en cuanto a sus condiciones técnicas y de seguridad, calidad de servicio y documentación, correspondió a Buses de Transantiago, esto fue evaluado mediante el indicador de buses reincidentes (Indicador de Resultado intermedio), que mostró cumplimiento de la meta en el período señalado, al igual que en años anteriores. El indicador referente a la fiscalización a Establecimientos (Indicador de Resultado intermedio), considera el porcentaje de Plantas de Revisión Técnica a nivel nacional con infracciones

detectadas en las fiscalizaciones, cumpliendo también con la meta propuesta el 2011, y de igual forma en los últimos años. Ambos indicadores demuestran que la fiscalización ha contribuido, junto con otros factores de la gestión institucional al cumplimiento de la normativa vigente.

Finalmente, el indicador de evasión de tarifas en buses Transantiago cumplió con el 94% de la meta durante el año 2011, observándose un nivel de evasión constante prácticamente durante los 12 meses del año, aun considerando la gran cantidad de medidas adoptadas, como el aumento de un 40% de la fiscalización con respecto al año 2010, la difusión de ésta y el aumento en las multas a los infractores, entre otras, se continuará monitoreando este indicador durante en el año 2012.

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. Cabe destacar que el 3CV cuenta con un Laboratorio de Emisiones de Vehículos Livianos, Medianos y Motocicletas acreditado desde el año 2003 ante el Instituto Nacional de Normalización como Laboratorio de Ensayo en área de Emisiones de Vehículos, bajo la norma ISO 17025.

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2009, 2010 y 2011:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2009 Monto/ Cantidad	2010 Monto/ Cantidad	2011 Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	186	261	407
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	71	102	150
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	207	168	224
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	0	11	52
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	83	69	129
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	618	604	662
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	556	969	950

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2009 Monto/ Cantidad	2010 Monto/ Cantidad	2011 Monto/ Cantidad
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	395	324	275
Análisis combustible diesel.	Unidades	442	530	698
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	75	311	226
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	3	3	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	8	5	1
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	19	23	26

Fuente: Programa Centro de Control y Certificación Vehicular - 3CV.

En lo referente a resultados del año 2011, estas cifras muestran el significativo aumento en los procesos de homologación de vehículos livianos, medianos y motocicletas, así como de los procesos de certificación de vehículos y motores pesados, actividad directamente relacionada con la alta demanda por servicios de esta categoría por parte de los importadores y distribuidores de vehículos en Chile, y coincidente con las condiciones económicas del país.

Sin embargo, se destaca un aumento de la actividad fiscalizadora del 3CV denominada "Verificación de Conformidad", que permite fiscalizar que los modelos de vehículos homologados que se encuentran a la venta estén conformes a los modelos representativos que fueron sometidos a homologación; para el logro de este objetivo se han mejorado los procesos que involucra la verificación de conformidad. Con el presupuesto disponible, que en los últimos años se ha mantenido relativamente constante en el orden de los 700 millones de pesos, y que permite cubrir adecuadamente sus gastos operacionales y de recursos humanos necesarios para satisfacer la demanda por servicios de homologación y/o certificación vehicular, se ha llegado al umbral que un vehículo en proceso de homologación está en promedio menos de siete días hábiles en el recinto del 3CV para procesos de inspección, pruebas y ensayos propios de una homologación vehicular, cumpliéndose las metas de los indicadores de desempeño asociados.

Programa de Desarrollo Logístico

La Ley de Presupuesto 2011 permitió consolidar el Programa de Desarrollo Logístico tanto en nombre real del Programa como en términos de montos asignados.

El principal logro es que se logró consolidar las distintas áreas para el cual fue diseñado el programa y se confeccionó el presupuesto 2012 con la planificación que ello requiere.

Transporte Ferroviario

Las principales actividades desarrolladas en el año en el ámbito del Transporte Ferroviario fueron las siguientes:

- Análisis y revisión exhaustiva del Plan Trienal 2011 – 2013 propuesto por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El Programa de Inversiones considerado en el Plan Trienal 2011 – 2013, se orienta principalmente a fortalecer el desarrollo del transporte ferroviario en materias de seguridad, confiabilidad, cobertura y capacidad de la infraestructura. Se ha organizado en cuatro subprogramas: Continuidad y Seguridad Operacional, Mejoramiento Productividad Infraestructura, Acceso a Grandes Centros Productivos y Aumento de Transporte de Pasajeros.

Adicionalmente se trabajó en la incorporación al Programa de Inversiones el proyecto denominado Rancagua Express; proyecto que busca mejorar el servicio Santiago – Rancagua en forma general mediante la integración con el sistema de transporte público de Santiago, con el mejoramiento de las condiciones físicas (desnivelación de cruces, confinamiento de vías, pasarelas peatonales, mejoramiento de estaciones y otras) y con el mejoramiento de los estándares operacionales (mejoramiento de frecuencias, velocidades, nuevo material rodante, combinación con otros modos, etc).

El Programa de Inversiones alcanza un total de 260 millones de dólares; la inclusión del proyecto Rancagua Express adicionaría un monto de 197 millones de dólares al Plan Trienal 2011 - 2013.

- Transferencias de fondos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).

El presupuesto de la Subsecretaría, en el Programa 02, contempla anualmente fondos para ser transferidos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), los que se destinan a diversos propósitos: Inversiones del Plan Trienal 2011 – 2013, Planes Trienales Anteriores, Aportes Mantenimiento de Infraestructura, Impuestos y Servicio de la Deuda. Ha sido tarea del Programa de Desarrollo Logístico, a través de su Departamento de Transporte Ferroviario, tramitar las transferencias correspondientes a los ítems Pago de Indemnizaciones al personal egresado de la empresa e Impuestos. Los montos correspondientes de estas transferencias fueron MM\$ 6.300 y MM\$ 2.565 respectivamente. Los otros recursos contemplados en la Ley de Presupuestos, son

transferidos directamente por la Tesorería General de la República a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

- Seguimiento de Planes Trienal Anteriores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Esto corresponde específicamente al desarrollo de las obras destinadas a la recuperación de la infraestructura dañada por el terremoto del 27 de febrero de 2010 que no se concluyeron el año 2010 y a las obras en desarrollo destinadas a la rehabilitación y remediación del Ferrocarril Arica La Paz.

- Dirección de los Proyectos Nueva Institucionalidad y Análisis de Servicios Deficitarios de Pasajeros definidos en el Plan Maestro Ferroviario Nacional.
- Participación en otros proyectos del Plan Maestro Ferroviario Nacional.
- Atención de solicitudes de incorporación de cruces a nivel a la nómina oficial de cruces públicos contenida en el Decreto Supremo N° 500 de 1962, modificado por el Decreto Supremo N° 252 de 1994 actualmente vigente.
- Análisis y proposición de actualización de la normativa de cruces ferroviarios a nivel (actividad en curso).
- Análisis técnico de los subsidios al transporte ferroviario otorgados a zonas aisladas, específicamente a los servicios Talca – Constitución en la Región del Maule y Corto del Laja en la Región del Bio Bio.
- Seguimiento del estado de avance de las obras de rehabilitación de Ferrocarril Arica La Paz.
- Trabajo técnico y legal asociado a concesiones de ferrocarriles próximas a caducar.
- Contraparte de estudios ferroviarios internos y externos (licitados por otras instituciones).
- Atención y respuesta a múltiples requerimientos de índole ferroviaria de otros organismos públicos y de la comunidad en general.
- Participación en reuniones del Grupo Mixto de Trabajo sobre Integración Ferroviaria, Corredor Bioceánico Brasil – Paraguay - Argentina Chile.

Transporte Marítimo

Las principales actividades desarrolladas en el año en el ámbito del Transporte Ferroviario fueron las siguientes:

- Se trabajó en la elaboración de un diagnóstico del sistema de cabotaje marítimo en Chile y se desarrollaron reuniones de trabajo con los incumbentes de la actividad con el objeto de recoger las diferentes visiones y aprehensiones que sobre el tema existen. Tras una exhaustiva revisión

de estos antecedentes, se preparó un proyecto de ley y análisis técnico de apoyo para la apertura del cabotaje marítimo a buques de bandera extranjera; esto debiera eliminar barreras de entrada y por lo tanto permitir más competencia en este mercado, contribuyendo así a un aumento en la participación del modo marítimo en el transporte de carga a nivel nacional, generando ganancias logísticas y beneficios económicos y sociales para la actividad del comercio marítimo en general y de las comunidades más alejadas del centro del país. Se está trabajando en la implementación del Plan Maestro Ferroviario, el cual prioriza los servicios de carga como opción altamente competitiva para el transporte en distancias medianas a largas.

- Se adjudicó exitosamente la concesión de San Antonio en Abril de 2011, la que fue entregada al nuevo operador Puerto Central durante el mes de noviembre del presente año.
- A través de un trabajo conjunto con la Dirección de Obras Portuarias del MOP, se elaboró un diseño que permitirá el traspaso de las instalaciones portuarias de conectividad ubicadas entre Puerto Montt y Punta Arenas a las empresas portuarias estatales correspondientes. Con ello se logrará un esquema de administración.
- Se desarrolló un estudio tendiente a identificar el mejor punto de emplazamiento de un puerto de gran escala en la macrozona central. Para ello se caracterizó del borde costero entre la Región de Coquimbo y la Región del Libertador Bernardo O'Higgins desde el punto de vista de la aptitud portuaria, conectividad logística y cercanía a los centros generadores de carga, llegándose a identificar tres opciones de emplazamiento potencial que serán estudiadas en detalle con el objeto de definir el punto óptimo para este nuevo desarrollo portuario, que constituirá una solución de largo plazo.
- Se efectuó un estudio para identificar las opciones de rebaja a la tarifa de Faros y Balizas que hoy cobra Directemar y que impactan significativamente el comercio del país.
- Se conformó un grupo de trabajo denominado "Panel Asesor del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para la competitividad de la Marina Mercante", el cual se concentró en el trabajo de levantar ideas para promover mejoras cualitativas y cuantitativas a favor de las naves de bandera chilena.

Estudios

Se desarrollaron las tareas principales del estudio "*Análisis infraestructura ITS en la cadena logística internacional*", las que consistieron en la determinación del estado del arte en estas materias, en el levantamiento de los procesos fundamentales de las cadenas de exportación e importación, y cerca de 80 entrevistas y reuniones con actores claves con el objeto de identificar los problemas y las soluciones en el ámbito de las tecnologías y los ITS que faciliten el flujo de carga e información.

Gestión de Tránsito

Las tareas principales de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) se asocian uno de los productos estratégicos de la Subsecretaría de Transportes, que consiste en el estudio, diseño e implementación de medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana y proveer mejores condiciones de seguridad, para cuyo efecto se considera la ejecución de proyectos de mejoramiento de la gestión de tránsito, utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte. A continuación se mencionan los principales logros del año 2011:

- Continuidad de las tareas de administración y operación de los sistemas de control de tránsito de Santiago, Gran Valparaíso, Gran Concepción, Antofagasta y Coquimbo, lo que permitió seguir optimizando las condiciones de operación en las respectivas redes viales básicas y mantener bajo control los problemas de congestión.
- Incorporación de nuevos sistemas inteligentes en el sistema y centro de control de tránsito de Santiago. Durante el año 2011 se realizaron una serie de ampliaciones de los distintos sistemas y se incorporaron nuevas tecnologías, entre las que destacan las siguientes:
 - Actualización de la plataforma tecnológica del sistema de control de tránsito, aumentando la capacidad de control de semáforos y la seguridad del sistema, posibilitando la migración a un sistema digital.
 - 38 nuevos semáforos integrados al sistema de control de tránsito, con lo que se totalizan 2.646, convirtiéndose en uno de los tres más grandes del mundo.
 - 26 nuevas cámaras de televisión para monitoreo de tránsito, con lo que el sistema CCTV totaliza ya 130.
 - 39 intersecciones semaforizadas equipadas con tecnología leds instalados por UOCT, totalizando 1.429, lo que permite un significativo ahorro en el consumo de energía eléctrica.
 - Habilitación de un sistema de administración de video digital basado en IP, que ha permitido integrar nuevas cámaras de televisión, reducir gastos de nuevos dispositivos, generar ahorros en mantenimiento y disminución en los precios de los enlaces de comunicaciones utilizados.
- Ampliación de los sistemas de control de tráfico regionales existentes:
 - Antofagasta: durante el año 2011 se continuó con un proyecto de normalización e integración al sistema de control de nuevos semáforos de la ciudad de Antofagasta, aumentando de este modo la cobertura del sistema de control.
 - Gran Valparaíso: durante el año 2011 se concluyó la ejecución de dos proyectos orientados a normalizar e integrar nuevos semáforos de las ciudades de Viña del Mar y de Villa Alemana al sistema. Asimismo, se abordó otro proyecto que permitió actualizar el sistema de control

de tránsito (mejoramiento del software y hardware) y se comenzó la ejecución de un proyecto para proveer tecnología de leds a semáforos existentes en el Gran Valparaíso, junto con la instalación de equipos UPS en cruces críticos.

- Gran Concepción: durante el año 2011 se comenzó la ejecución de un proyecto orientado a normalizar e integrar los semáforos del eje Chacabuco al sistema, y se concluyó la ejecución de otro proyecto que contempló la instalación de 5 nuevas cámaras de televisión y 2 letreros de mensaje variable. Con el apoyo de otros organismos del Estado, se han integrado algunos semáforos de la comuna de Coronel al sistema de control.
 - Licitación y contratación de los Proyectos de Construcción de Sistemas de Control de Área de Tráfico para las Ciudades de Rancagua, Temuco y Puerto Montt, en las cuales ya se han creado las Unidades Regionales de la UOCT.
 - Supervisión de las obras de construcción y/o normalización de semáforos en distintas ciudades del país: Calama, Copiapó, San Antonio, Rancagua, Talca, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Osorno y Puerto Montt, así como el apoyo técnico a la ciudades de Punta Arenas y Copiapó, para la definición de las redes de sincronismo de semáforos.
 - Supervisión de las obras de semaforización en la ciudad de Santiago consideradas en los proyectos de habilitación de nuevos corredores de buses, mejoramientos de ejes y ampliaciones de metro.
- Asimismo, durante el año 2011 se continuó con las tareas de apoyo en temas de gestión de tránsito a los municipios, y con la ejecución de proyectos de semaforización en puntos de alta peligrosidad localizados en las comunas de menores ingresos.
 - Durante el año 2011 se concluyó un proyecto de medición automática de tiempos de viaje en el eje Alameda (Santiago) utilizando tecnología de tags.
 - Proyectos de semaforización vinculados a la construcción y habilitación de corredores de buses y ampliación de metro.
 - Finalmente, durante el año 2011, y como parte del Sistema de Ventanilla Única, la UOCT de Santiago revisó un total de 388 Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.

Por otra parte, para el año 2011 la UOCT se comprometió, a través de un indicador del formulario H, a que los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago, en los períodos punta mañana y punta tarde, no se incrementaran en más de un 6% respecto del año anterior. Gracias a una serie de medidas de gestión de tránsito implementadas por la UOCT, y a las intervenciones diarias efectuadas desde el sistema de control (en total, en el año hubo 82.029), la meta planteada logró cumplirse. Los resultados de dicho indicador en los 17 ejes considerados muestran los siguientes valores porcentuales durante los últimos años:

Indicador	Resultado Año 2009	Resultado Año 2010	Resultado Año 2011
Porcentaje de aumento del promedio del tiempo de viaje con respecto al año anterior	102	104	104
Meta	107	104	106

(*) Estos valores están ponderados también por el flujo vehicular, de modo que pueda ser comparado adecuadamente año a año.

En cuanto a los requerimientos presupuestarios para el año 2011, en el marco de la Provisión de Bienes y Servicios, ellos contemplaron los siguientes aspectos relevantes:

- Se ha dado continuidad al servicio de comunicaciones y transmisión de datos para la red institucional de la UOCT a nivel nacional, lo que ha permitido al año 2011 conectar las Unidades Operativas de Control de Tránsito de Antofagasta, La Serena-Coquimbo, Gran Valparaíso y Gran Concepción con la Unidad Operativa de Control de Tránsito de Santiago.
- Se continuó con el desarrollo de dos estudios de actualización de programaciones de semáforos en las regiones de Antofagasta y Coquimbo.
- Se licitó la primera etapa del estudio de Tarificación Vial por congestión para la ciudad de Santiago.
- Se adquirió nuevo hardware y software para mejorar la seguridad del sistema de control de tránsito, así como también de equipos para completar la implementación del Sistema CCTV IP.

Seguridad de Tránsito

Las actividades de la Subsecretaría en materia de seguridad de tránsito, (objetivo y producto estratégico del Servicio), se realizan principalmente a través de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET).

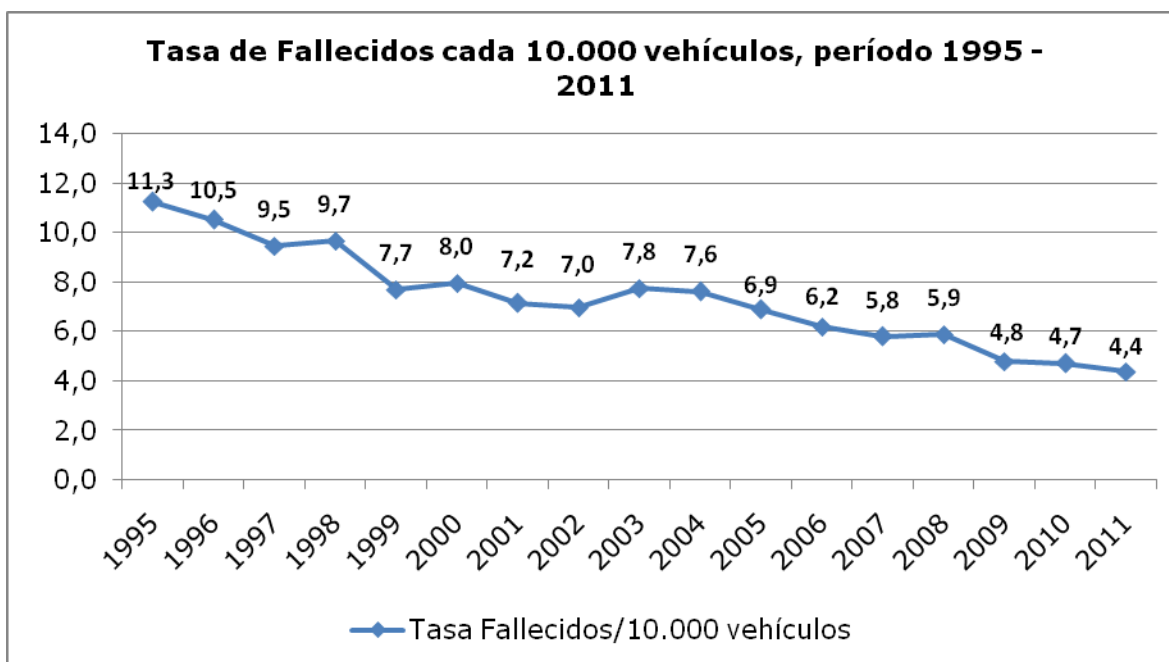
Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la tabla siguiente se aprecia que la meta proyectada para el año 2011 en el indicador "Muertes por cada 10.000 vehículos", era de 4,6 y el resultado efectivo alcanzó a 4,4.

Indicador Global	2008		2009		2010		2011	
	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	7,1	5,9	6,2	4,7	4,7	4,8	4,6	4,4

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET

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 tanto, el resultado efectivo del año considera el parque vehicular proyectado (la cifra oficial es publicada en mayo del año siguiente por el Instituto Nacional de Estadísticas) y la cifra de fallecidos al cierre del año (sin la validación oficial del año calendario por de Carabineros de Chile).

Los resultados reflejan el trabajo coordinado en los ámbitos normativo, de gestión, y apoyo comunicacional realizado en materia de seguridad de tránsito, en un constante esfuerzo por contribuir a la promoción de comportamiento seguro. Cabe destacar que la tasa de mortalidad alcanzada en el año 2011 cambia la tendencia estacionario reflejado en los últimos dos años. El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad en los últimos 17 años cada 10.000 vehículos:



Fuente: CONASET.

Nota: Los resultados de la gráfica 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 2011, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2012.

Las principales acciones llevadas a cabo y avances en esta área en el año 2011 son los siguientes:

- Marzo 2011. Reactivación del Comité de Ministros de CONASET, fijándose la primera meta país de reducción de víctimas de accidentes de tránsito. Se Aprueba Plan de Acción Estratégico.
- Lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 declarado por la Organización de Naciones Unidas a nivel mundial.
- Inclusión de beneficios sociales por la disminución de accidentes en proyectos de vialidad interurbana (MIDEPLAN- MTT).
- Aprobación de Ley que hace obligatorio el uso de cinturón de seguridad en buses y mini buses interurbanos.
- Tramitación de iniciativas legislativas:
 - Modificación de la Ley de Tránsito (límites legales de alcoholemia - alcohol y conducción).
 - Formación conductores profesionales.
 - Uso obligatorio de chaleco reflectante en kit de seguridad del automóvil.
- Lanzamiento del programa de seguridad vial del Gobierno "Manéjate por la Vida". Se fortaleció el trabajo de comunicación entre las instituciones que conforman CONASET y actores privados.
- Lanzamiento del Plan Nacional de Reflectancia dirigido en su primera etapa a escolares a nivel nacional.
- Implementación Sello Conductor Seguro para conductores de transporte escolar.
- Elaboración de propuestas de Mejoras al Sistema de Otorgamiento de Licencia de Conducir en cuanto a las condiciones de salud de los conductores y de la evaluación de conocimiento teóricos de postulante a licencia Clase B y C.
- Realización de Talleres participativos con representantes de las regiones de Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, Libertador Bernardo O'Higgins, Del Maule y del Bío-Bío a fin de recabar opiniones respecto a las propuesta de Mejoramiento del Sistema de Otorgamiento de Licencia de Conducir.
- Se realizaron asesorías técnicas a diferentes municipios a lo largo del país, en las respectivas comunas: Arica, Angol, Lautaro, Nueva Imperial, Padre las Casas, Pitrufquén, Temuco, Traiguén, Victoria, Villarrica, Villa Alemana y Punta Arenas.
- Fortalecimiento de las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito (CORESET) en todo el país. Estas comisiones están constituidas por actores públicos y privados de cada región y su objetivo es proponer planes, proyectos y programas dirigidos a prevenir y reducir los riesgos y ocurrencia de accidentes de tránsito en la región. Estas acciones impulsan la complementariedad de trabajo con otros servicios e instituciones públicas, integrando así la perspectiva territorial en el trabajo de la CONASET, de este modo, cada una de las campañas y materiales elaborados por CONASET son replicados y distribuidos a través de esta instancia en regiones.
- Realización de charlas educativas de seguridad de tránsito a comunidades escolares, jóvenes universitarios a través del concurso "Ideas jóvenes para jóvenes" y transportistas escolares.
- Producción de Material Educativo: "Acercando a los Párvulos a la Educación de Tránsito" en y "Transitemos seguros. Guía Educativa para profesores de Básica", en coordinación con la Junta

Nacional de Jardines Infantiles (JUNJI) y el Ministerio de Educación (MINEDUC) respectivamente.

- Promoción del Estudio “Actualización de la metodología para determinar Velocidades Máximas”.
- Licitación de los estudios: “Estudio de Opinión Pública de Seguridad Vial” y “Estudio “Análisis de la capacidad instalada en buses interurbanos como medio de fiscalización de la Ley de Tránsito”.
- Confección del segundo cuestionario país. “Informe global sobre la situación de la Seguridad Vial”, Organización Mundial de la Salud (OMS).
- Participación en el Encuentro de Responsables de Tránsito Iberoamericano - entregados por la Dirección General de Tráfico (DGT) de España.
- Visita Técnica al extranjero con la finalidad de conocer las experiencias exitosas en materia de seguridad, en las siguientes temáticas:
 - España y Francia - Centros Automatizados de Tratamiento de Infracciones de dichos países.
 - Australia - Plan de Fiscalización de controles preventivos de alcohol.
- Participación en mesas técnicas de trabajo:
 - Mejoramiento de Obras Concesionadas de Primera Generación y Auditorías a Proyectos a Concesionar.
 - Corredores de Transantiago.
 - Plaza de la Ciudadanía y Costanera Center.
 - Intersecciones más peligrosas del Gran Santiago.
 - Integración de Base de Datos de Accidentes de Tránsito.
 - Inclusión de la Seguridad Vial en los contenidos curriculares (Ministerio de Educación)

3. Desafíos para el año 2012

Subsidios al Transporte

La División de Subsidios tiene como desafíos prioritarios para el año 2012:

- Analizar las herramientas de subsidios implementadas buscando optimizarlas tanto desde el punto de vista de penitencia de éstas, como del punto de vista de buscar optimizar el uso de los recursos para tratar de aumentar la cobertura de las herramientas y así poder servir a un mayor número de ciudadanos.
- Avanzar en la implementación de sistemas informáticos de apoyo a la gestión de todos los subsidios, así como a las tareas transversales de apoyo a cada unidad de negocio.
- Avanzar en el desarrollo de sistemas informáticos que permitan tener un mejor control y supervisión de los contratos en operación.

Los desafío por línea de Subsidio, son:

Subsidio a la Oferta y Transitorio de Transantiago

Continuar perfeccionando el control interno de las transferencias asociadas a Transantiago.

Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas

- Implementar los procesos de transferencias para el servicio ferroviario Victoria Temuco.
- Perfeccionar los procesos de fiscalización y administración de los subsidios en ejecución
- Desarrollar sistemas de información, basados en georreferenciación, que permitan al Ministerio controlar la operación de los distintos prestadores de servicio que cuentan con subsidio.
- Implementar un módulo de consultas que junto con el sistema informático de apoyo, responderá en forma estandarizada a las inquietudes que periódicamente llegan a la división por parte de concesionarios y prestadores en cuanto al estado de las transferencias y procesos asociados. Mediante un único canal, este módulo mejorará el servicio de información a clientes externos.
- Desarrollar una metodología para la implementación de reajustes en los montos de subsidio debido a variaciones en la demanda de los servicios.

Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas

Actualizar información de demanda para aquellas zonas que lo requieren.

Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas

- Avanzar en el desarrollo de tecnologías que permitan generar las condiciones para poder implementar este subsidio.

Subsidio en Zonas Aisladas

- Perfeccionar los procesos de fiscalización y administración de los subsidios en ejecución.
- Desarrollar sistemas de información, basados en georreferenciación, que permitan al Ministerio controlar la operación de los distintos prestadores de servicio que cuentan con subsidio.

Subsidio en Zonas Extremas

- Continuar con lo realizado durante el año 2011.
- Revisión del Programa en ejecución de cara al año 2013, considerando que la totalidad de los contratos vencen a fines de 2012. Se analizará este programa en conjunto con el Programa de Zonas Aisladas buscando eventuales modificaciones en uno de ellos o en ambos, que permitan optimizar el uso de los recursos disponibles para así buscar aumentar la cobertura de ambos programas.

Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público

- Iniciar un Programa de Obras Menores de Infraestructura cuyo objetivo será apoyar y potenciar la operación de servicios de transporte público en todo el país.

Provisión Especial para Inversiones

Focalizar los proyectos a financiar en iniciativas que mejoren los sistemas de transporte público.

Transantiago

Para el año 2012, los principales desafíos son:

- Completar en el primer semestre la formalización de los nuevos contratos de operadores de buses y verificar su correcta implementación. Esto da lugar a una tarea de fiscalización y a esfuerzos de comunicaciones que permitan a los usuarios asimilar en forma gradual las modificaciones a los servicios, y otros aspectos del sistema, que se vayan produciendo a raíz del nuevo esquema de contratos. Durante 2012 – 2013 (18 meses) y en el marco de los nuevos contratos, se prevé la incorporación de 1.200 buses nuevos al sistema, disminuyendo la participación de buses antiguos adaptados.
- Se espera concluir el proceso de renegociación de contratos con el Administrador Financiero de Transantiago, AFT; que apunta a redefinir la gestión tecnológica y financiera del sistema,

permitiendo mejoramientos como el aumento de la red de carga existente y elevar la calidad de las prestaciones tecnológicas que requiere el transporte público.

- Para mejorar la información sobre tiempo de llegada de buses a los paraderos, se dispondrá la gratuidad de dos mensajes cortos (SMS) diarios para los usuarios, a través de cualquier compañía de telefonía móvil, para todo el año 2012.

Respecto de las obras de infraestructura,

- En diciembre de 2011 culminó la instalación de las primeras 100 cámaras de fiscalización en 5 vías exclusivas y pistas sólo bus en los ejes San Antonio, San Martín, Mac Iver, Alameda y Providencia, para resguardar el derecho de los usuarios de los buses a trasladarse a una mejor velocidad. Durante 2012 se duplicará esta cantidad, con la instalación de 100 nuevas cámaras en otras vías exclusivas y pistas sólo bus que ayudarán a concretar el objetivo de mejorar las velocidades de traslado de los usuarios.
- Durante 2012 se demarcarán 50 kilómetros de pistas sólo bus y la totalidad de las intersecciones de las vías exclusivas que contarán con cámaras de fiscalización, en el centro de la ciudad.
- Se aumentará a 2.500 los refugios con iluminación solar, mejorando las condiciones de seguridad y operación del paradero, lo que se traduce en una mejora calidad de servicio para los usuarios del sistema de transporte público.
- Se comenzará la mantención de los paraderos del sistema de transporte público, lo que significará mejoras en la infraestructura e información a los usuarios en 7.000 refugios de Transantiago.
- Durante el presente año se ejecutará gran parte de la obra de Habilitación del Corredor de Transporte Público Departamental Oriente, en las comunas de Peñalolén, Macul y La Florida. La inversión del proyecto asciende a los 17.500 millones de pesos, beneficiando al sector con renovación urbana, y mejorando la calidad del servicio de transporte público con una disminución de tiempos de viaje, mejora accesibilidad y comodidad para los usuarios.

Con el objetivo de mejorar la seguridad y accesibilidad al sistema de transporte público, se ha avanzado en la implementación de proyectos de rediseño de intersecciones consideradas críticas ya sea por congestión, seguridad peatonal y/o accesibilidad al transporte público. En estas destacan las obras de Gran Avenida con Vespucio, punto emblemático por la alta tasa de accidentabilidad, y Parque Central en Maipú se esperan concluidas en el primer trimestre de 2012.

Se ha puesto especial énfasis en la actualización e instalación de señales de parada en forma sistemática, frecuente y permanente, de manera que los puntos de parada cuenten con la adecuada información para los usuarios.

Planificación Territorial y Desarrollo Urbano

En el ámbito metodológico, se plantea incorporar -durante 2012- en el Sistema Nacional de Inversiones la "Metodología para Estimación de Beneficios de Proyectos Estratégicos Peatonales", e iniciar los estudios "Estimación del Valor Social del Tiempo y de la Confiabilidad de los Envíos de Carga" y "Levantamiento de Datos para el Desarrollo de una Metodología de Evaluación Socio-Económica de Accidentes Urbanos". Además, se proyecta finalizar los estudios relacionados con transporte y seguridad vial, "Análisis Económico y Diseño de un Sistema de Evaluación de Conocimientos Prácticos de Postulantes a Licencias de Conductor Clases B y C", y se desarrollará el levantamiento de información necesario para la actualización de la "Metodología para la Determinación de Velocidades Máximas". En el ámbito del transporte y medio ambiente, se extenderá la valorización de las emisiones ambientales a diferentes ciudades del país a través del estudio "Análisis Metodológico para la Aplicación del Modelo MODEC en Regiones, Etapa II" y se extenderá el análisis ambiental mediante la "Implementación del Modelo Cálculo de Emisiones Vehiculares (MODEM) en Ciudades con Planes de Transporte y Planes de Gestión de Tránsito". También finalizará el estudio "Desarrollo y Actualización de Modelos Estratégicos de Transporte Urbano" el cual mejora la capacidad de los modelos de transporte urbano utilizados por Sectra.

Durante el año 2012, concluirán las etapas de ingeniería de detalle de Sistemas Centralizados de Control de Área de Tráfico (SCAT) para 7 ciudades, se actualizarán los planes maestros de transporte urbano para 10 ciudades, terminarán estudios de anteproyecto en 8 ciudades, contaremos con encuestas origen destino para 4 nuevas ciudades y tendremos planes maestros de ciclovías en tres ciudades.

En relación con el programa de capacitación, destinado a generar competencias tanto en los Gobiernos Regionales (GORE) como en las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (SEREMITT), respecto de la evaluación social de proyectos de transporte, presentando además todas las metodologías y modelos usados por Sectra, el año 2012 se continuará en este proceso y se espera capacitar a 6 SEREMITTs y 6 GOREs.

Durante el año 2012 Sectra licitará más de 30 estudios que incluyen: anteproyectos, estudios de actualización de los sistemas de transporte urbano de diversas ciudades, estudios para el desarrollo de metodologías, desarrollo o actualizaciones de modelos y estudios de gestión de tránsito. Dentro de los estudios que Sectra desarrollará el año 2012, se diseñarán y evaluarán socialmente 99 kilómetros de ciclovías.

Transporte Terrestre

Normas de Transporte de Carga

Actualizar el D.S N° 78 de 1997, con el fin de hacer mas exigentes las medidas de seguridad en el transporte de carga y así evitar accidentes provocados por la caída de carga en carreteras y autopistas.

Normas de Seguridad Vehicular

Elaborar una propuesta normativa que permitan hacer más exigentes los mecanismos de seguridad en los vehículos livianos.

Transporte Internacional

Durante el año 2012, se procederá a efectuar llamados a licitación de trazas de transporte internacional terrestre de pasajeros de trazas y frecuencias que se encuentran vacantes, y además se efectuará un nuevo llamado a licitación de cupos vacantes de transporte internacional terrestre de carga en el tráfico Chile – Uruguay.

Asimismo, se comienzan a aplicar las normas del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, en conformidad a su Reglamento, dictado en el año 2011 y publicado en el año 2012, lo que ya ha implicado el inicio de procesos sancionatorios iniciados el año en curso, en contra de las empresas autorizadas.

En la reunión de la Comisión del artículo 16 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, que se realizará en el mes de junio, en la sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) ubicada en Montevideo, Uruguay, la Subsecretaría de Transportes presentará propuestas de modificación al mismo acuerdo y a su protocolo complementario, destinadas a contribuir a su perfeccionamiento.

Fiscalización al Transporte.

Los principales desafíos para el 2012, incluyen la implementación de las iniciativas de incorporación de tecnología planteadas el 2011: automatización de los procesos de captura de imágenes y placas patentes en la fiscalización de vías exclusivas y por otro lado, implementación del uso de PDA en las tareas de fiscalización.

- Fiscalización de vías y pistas sólo buses: Pleno funcionamiento del proyecto de Cámaras en 6 ejes viales: Alameda, Providencia, 11 de Septiembre, San Antonio, San Martín. Mac Iver, con 35 Puntos de monitoreo de cámaras (PMC) con 3 cámaras cada uno; es decir, 105 cámaras en

total., que permiten realizar la fiscalización de los automovilistas que utilizan las vías exclusivas de buses. Este proyecto logra automatizar los procesos de la captura de imágenes y placas patentes, optimizando el número de controles por medio de la integración de nuevas tecnologías. En una segunda etapa, la que se pretende licitar en el segundo semestre del 2012, se aumentará el número de ejes viales fiscalizados.

- **Vía Pública:** Se ampliará el uso de PDA en terreno, incorporando nuevas tareas de fiscalización que se efectúan en vía pública. El uso de este dispositivo ha facilitado significativamente la tarea del inspector, principalmente en el proceso de recopilación de datos tanto del vehículo como del conductor, permitiendo mejorar notablemente la calidad de la información. Para fines del segundo semestre se espera contar con este recurso tecnológico en al menos 4 regiones distintas a la R.M.
- **Subsidios:** Se continuará con la fiscalización de los servicios de transporte público de pasajeros terrestre, marítimo, fluvial y lacustre y de transporte de escolares incorporados en el Programa Nacional de Subsidios al Transporte, que es financiado con los recursos espejos de la ley Transantiago (ley 20.378 y sus modificaciones posteriores).
- **Programa Especial de Renovación de Buses en regiones:** se aumentarán los controles dirigidos a los Chatarrizadores incorporados en dicho programa.
- **Certificación ISO:** Se implementarán y certificarán en la Norma ISO 9001:2008, las 3 regiones del norte grande que están pendientes, tanto para el proceso de fiscalización en vía pública como en establecimientos: regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta.

Certificación y Homologación Vehicular

Los desafíos para el año 2012 consisten en continuar generando las condiciones óptimas para llevar a cabo la certificación de emisiones en vehículos motorizados livianos, medianos y pesados, considerando que se está trabajando en los anteproyectos de nuevos estándares de emisiones vehiculares, como es Euro V o EPA Tier 2 bin 5 en vehículos livianos y medianos para entrar en vigencia el año 2013 y 2014; y Euro V en buses interurbanos el 2013, y demás vehículos pesados el 2014.

Gestión de Tránsito

Para el 2012, la UOCT se ha trazado los siguientes desafíos:

- **Habilitación de los siguientes centros y sistemas de control de tráfico en el país**
 - Temuco

- Rancagua
- Puerto Montt
- Mantenimiento, Ampliación y Mejoramiento de los centros de control existentes:
 - Santiago: inicio de un proyecto de conservación del sistema de control de tránsito y sistemas de apoyo a la gestión de tránsito; migración a tecnología digital de un porcentaje de semáforos integrados al sistema; continuar con la migración del sistema CCTV desde un sistema análogo a uno digital; reemplazo de controladores antiguos; instalación de semáforos de leds en intersecciones importantes de la ciudad; la instalación de nuevos semáforos en intersecciones con altas tasas de accidentes ubicadas en comunas de menores ingresos; y la implementación de proyectos piloto de medición automatizados de tiempos de viaje en diversos ejes. Se pretende también iniciar un proyecto de normalización de semáforos localizados en comunas periféricas de la Región Metropolitana donde se presentan importantes problemas de circulación. Por último, se planea abordar un estudio de actualización de la norma de controladores de semáforo, y dos estudios vinculados al crecimiento de los centros de control de tránsito del país.
 - Antofagasta: implementación de un nuevo sistema de control de tránsito que tenga la facilidad de controlar los semáforos con mecanismos de control adaptativo; ampliación de la cobertura del sistema de control, integrando nuevos semáforos al sistema tanto de la ciudad de Antofagasta como de la ciudad de Calama; ampliación del sistema de circuito cerrado de televisión para el monitoreo de tránsito; y continuar con el desarrollo del estudio de actualización de programaciones de semáforos de la ciudad de Antofagasta.
 - Región de Coquimbo: inicio del proyecto de conservación del centro de control, que permita dar continuidad operacional al mismo; y continuar con el estudio de actualización de programaciones de semáforos de las ciudades de La Serena y Coquimbo. Ampliar el área de cobertura del sistema, normalizando e integrando 23 semáforos de la ciudad de Ovalle.
 - Gran Valparaíso: inicio del proyecto de conservación del centro de control, que permita dar continuidad operacional al mismo; implementación de un nuevo sistema de control de tránsito que tenga la facilidad de controlar los semáforos con mecanismos de control adaptativo, considerando la fuerte variación de los flujos vehiculares que se produce en muchas redes de la zona a lo largo de la semana y del año; habilitación del nuevo centro de control en la propiedad que ha sido destinada para dicho fin; y ampliar la cobertura del sistema de control de tránsito, integrando nuevos semáforos al sistema.
 - Gran Concepción: inicio del proyecto de conservación del centro de control, que permita dar continuidad operacional al mismo; continuar con el proyecto de integración del eje Chacabuco al sistema de control; dar inicio a un estudio de actualización de programaciones de semáforos de las ciudades de Concepción, San Pedro de la Paz, Chiguayante y Talcahuano.

- Apoyo Técnico en otras ciudades del país:
 - Contraparte Técnica del estudio de diseño y evaluación de un sistema de control de tránsito para ciudades como Valdivia, Osorno, Iquique, Calama y Copiapó.
 - Supervisión de obras de semaforización en distintas ciudades del país.
 - Elaboración de proyectos de semaforización para iniciativas de inversión regionales.
 - Apoyo técnico al Serviu Región del Maule para la licitación del proyecto de Construcción de un Sistema de Control de Tránsito para las ciudades de Talca y Curicó.
- Otras Tareas a ser Realizadas y Metas Propuestas.

Respecto del indicador de la UOCT en el Formulario H, la meta propuesta contempla un incremento de los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares en los ejes representativos de la ciudad de Santiago, en los períodos punta mañana y punta tarde, no superior a un 4% respecto del año 2011.

Seguridad de Tránsito

Para el año 2012, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito profundizará el trabajo con los diferentes actores en materia de seguridad de tránsito, a objeto de diseñar un plan de acción estratégico que contribuya y facilite el compromiso de las distintas instituciones que la conforman a objeto de establecer una meta nacional de reducción de las víctimas fatales a causa de los accidentes de tránsito.

Las líneas de acción identifican medidas de corto plazo (ejecución año 2012) y el desarrollo de proyectos estratégicos para el período 2011-2014.

Plan de Acción de Corto Plazo:

- Plan comunicacional estratégico:
 - Campaña asociada a la nueva ley de tolerancia cero de alcohol y conducción.
 - Campaña de educación del uso de sistema de retención infantil en automóviles
 - Campaña educativa del nuevo examen teórico de licencia de Conducir.
 - Campaña uso cinturón de seguridad
 - Segunda etapa plan nacional de reflectancia.
- Plan participativo regional de solución de puntos críticos.
- Implementación del Examen Teórico Informatizado o electrónico para postulantes a licencia de conducir en Clase B y C.
- Mejoramiento del actual sistema de las condiciones médicas de salud de los conductores.
- Entrada en vigencia del nuevo Manual de Señalización de Tránsito

Proyectos estratégicos 2011-2014

- Continuidad del programa "Manéjate por la Vida"
- Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones.

Adicionalmente, se continuará gestionando acciones a través de sus Comisiones Regionales y realizará alianzas con todos aquellos organismos, tanto públicos como privados, que tengan iniciativas y acciones en esta línea.

4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2011
- Anexo 5: Compromisos de Gobierno
- Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas
- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2011
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Anexo 9: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas

- 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

Promover el desarrollo de sistemas de transporte eficientes, seguros y sustentables, a través de la definición de políticas y normas y el control de su cumplimiento, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo económico y asegurar servicios de alta calidad a los(as) usuarios(as).

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2011

Número	Descripción
1	En materia de Subsidios al Transporte Público a nivel Nacional se incorporan recursos por \$ 456.172 millones, distribuidos en las siguientes líneas de Gasto: a) Subsidio Zonas Aisladas, que corresponde a los subsidios tradicionales que facilitan el desarrollo de los distintos modos de transporte principalmente en la Zona Sur y Austral, por un monto de \$ 11.160 millones que incluyen un total de 271 Servicios ya implementados el año 2010. Estos recursos se verán complementados con aquellos consultados en la Ley de Subsidio al Transporte Público, permitiendo el año 2011 alcanzar un monto de \$ 21.758 millones para implementar un número de 500 servicios y beneficiando a una población estimada de 456.500 usuarios. b) Subsidio Permanente al Transporte Público. De conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 20.378, se consideran \$ 241.154 millones, distribuidos en un 50% para los servicios en las distintas regiones del país y un 50% para la zona que comprende el sistema de transporte público – Transantiago. Destaca en esta distribución, de manera similar al año 2010, el aporte de \$ 47.518 millones que se transfieren al F.N.D.R. para la implementación de proyectos de apoyo y mejoramiento al transporte público.
2	Fondo Transitorio – TRANSANTIAGO. Al igual que el anterior, se consulta por una parte el monto dispuesto en dicha ley, el cual alcanza a \$ 139.816 millones, y se complementa con una provisión por \$ 64.043 millones cuya utilización está supeditada a la tramitación exitosa del Proyecto de Ley correspondiente.

3 Importante complemento a las acciones de subsidio lo constituyen los recursos para estudios y proyectos destinados a mejorar, en el área urbana de distintas ciudades, las instalaciones la infraestructura de apoyo a la gestión de tránsito y para estudios de planes maestros de desarrollo de transporte urbano. Estas acciones en su conjunto dispondrán de recursos por \$ 19.525 millones. Especial relevancia para el mejoramiento de la gestión del transporte público lo constituye la incorporación en este Ministerio del programa SECTRA.

4 Otra área importante de asignación de recursos de este Ministerio lo constituyen las transferencias a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, los cuales crecen para el año 2011 en un 22%, derivado principalmente de recursos destinados a complementar el programa de inversiones de dicha empresa, tanto de sus proyectos de arrastre como para su nuevo Programa Trienal 2011 - 2013. También se incluyen los recursos para financiar las Indemnizaciones de Ex -Trabajadores y el apoyo al pago de la Deuda que dicha empresa no pueda solventar con sus propios ingresos.

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Desarrollar el rol del servicio como entidad responsable por la planificación del transporte en el país, buscando garantizar las soluciones de conectividad e integración modal y recomendando prioridades en la asignación de los recursos.
2	Reducir el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito, mediante modificaciones normativas, acciones de comunicación y formación, y recomendaciones de diseño de infraestructura. Todo esto en coordinación con agentes públicos y privados.
3	Perfeccionar la asignación de los recursos de la Ley N° 20.378 para garantizar la asignación eficiente de subsidios a las personas, enfatizando en su contribución a la conectividad, tendiendo a la entrega individual a los usuarios que requieran ser beneficiados y mejorando los criterios de asignación de subsidios y los límites de aplicación de los recursos.
4	Definir la institucionalidad adecuada para el transporte terrestre y estudiar la creación de una superintendencia, separando las funciones de planificación de aquellas que requieren regular y fiscalizar la calidad de las operaciones y entrega a usuarios.
5	Promover la utilización de modos no motorizados a través del fortalecimiento del uso de la bicicleta, el mejoramiento de sectores destinados al flujo peatonal y la recomendación de diseños de espacios dedicados.
6	Avanzar hacia el equilibrio financiero del sistema de transporte público de Santiago, con el objetivo de que en el largo plazo éste se financie con la recaudación y un subsidio permanente.
7	Aumentar los índices de satisfacción de usuarios, respecto de los servicios de transporte público en Santiago.
8	Mejorar la eficiencia de la cadena logística implementando la reforma de ferrocarriles e identificando oportunidades de integración modal.
9	Promover el uso de tecnologías a través de inversiones en sistemas de control de tráfico y mecanismos de información a usuarios, para preparar el escenario ante una mayor demanda por espacio vial.

10 Velar por que los nuevos proyectos de líneas de Metro sean integrales con respecto a la red de transporte público en funcionamiento.

11 Avanzar en la implementación de medidas de mejoramiento de la gestión con énfasis en la automatización y la seguridad de la información y los servicios al público.

- Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

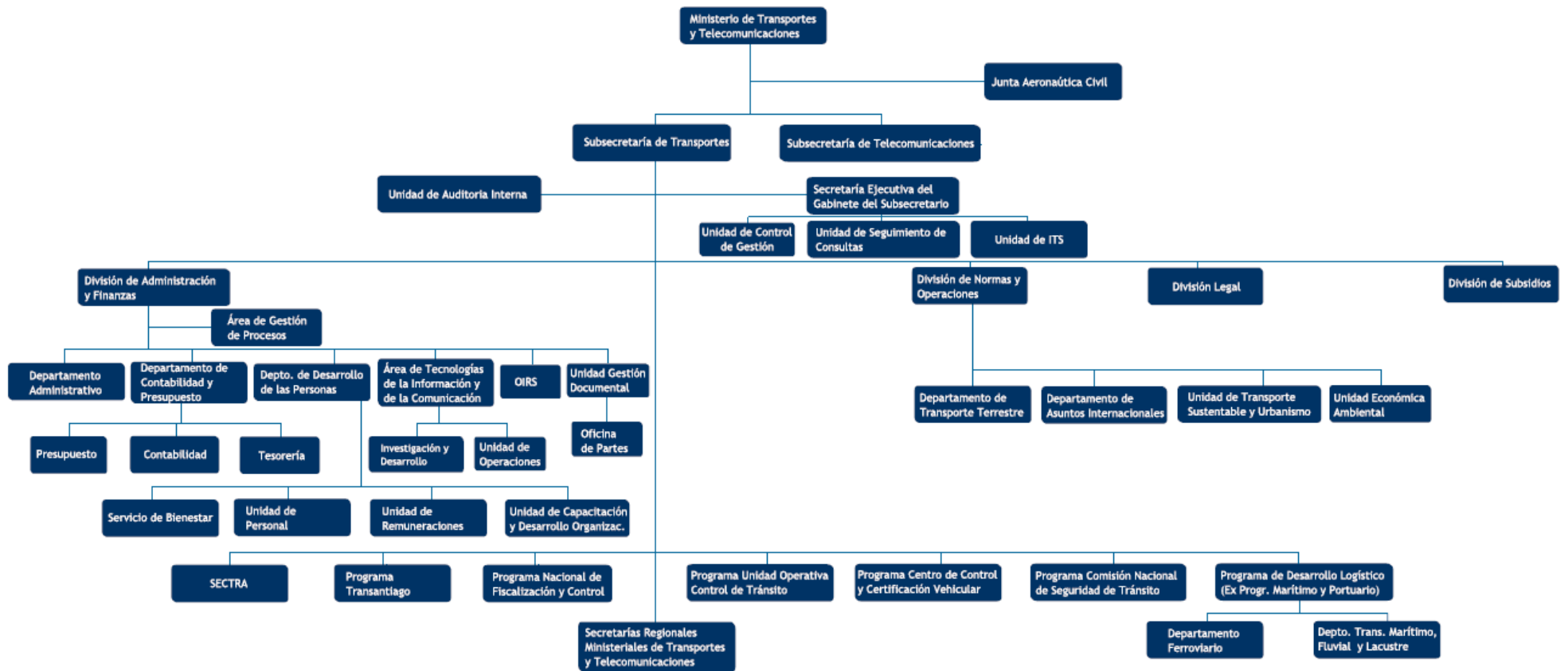
Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Políticas y normas que rigen el transporte: Incluye: Normas que reglamentan y regulan el funcionamiento de los mercados del transporte. Políticas y normas tendientes a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. 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. Generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales: 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.	1,2,4,5,6,8,9
2	Fiscalización y certificación de sistemas de transporte: Fiscalización: Acciones relativas al control y fiscalización de los sistemas de transportes, con énfasis en los siguientes campos:- Transporte público de pasajeros -Transporte privado remunerado de personas -Transporte de carga- Plantas de revisión técnica-Escuela de conductores profesionales -Gabinetes psicotécnicos Certificación: 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.	2,3
3	Gestión de tránsito: Consiste en el estudio, diseño e implementación de medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana y proveer mejores condiciones de seguridad, para cuyo efecto se considera la ejecución de proyectos de mejoramiento de la gestión de tránsito y la utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte.	1,,9
4	Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte: Consiste en mecanismos de atención y resolución de consultas y reclamos de los usuarios y usuarias de los servicios y sistemas de transporte en todas las regiones del país. Incluye además acciones de difusión en materias de seguridad de tránsito y derechos y deberes de los usuarios y usuarias de los sistemas de transporte.	7
5	Subsidios al transporte: Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de reducir los costos de viaje de las personas usuarias de transporte público. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas licitadas y no licitadas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas; y financiamiento de inversiones en infraestructura para el transporte público.	3,7
6	Planificación de los sistemas de transporte urbano: Generar cartera de iniciativas de inversión y formular planes de inversión en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo urbano y territorial, los modos no motorizados y que consideren los aspectos ambientales.	1,8

- 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	Administrador Financiero de Transantiago (AFT)
14	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas
15	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos
16	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)
17	Empresas ferroviarias de transporte de pasajeros y de carga
18	Empresas navieras chilenas
19	Embarcadores de carga solicitantes de waiver de cabotaje

20	Empresas portuarias estatales
21	Concesionarias de frentes de atraque de puertos estatales
22	Asociaciones gremiales de operadores del sector marítimo-portuario

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



c) Principales Autoridades

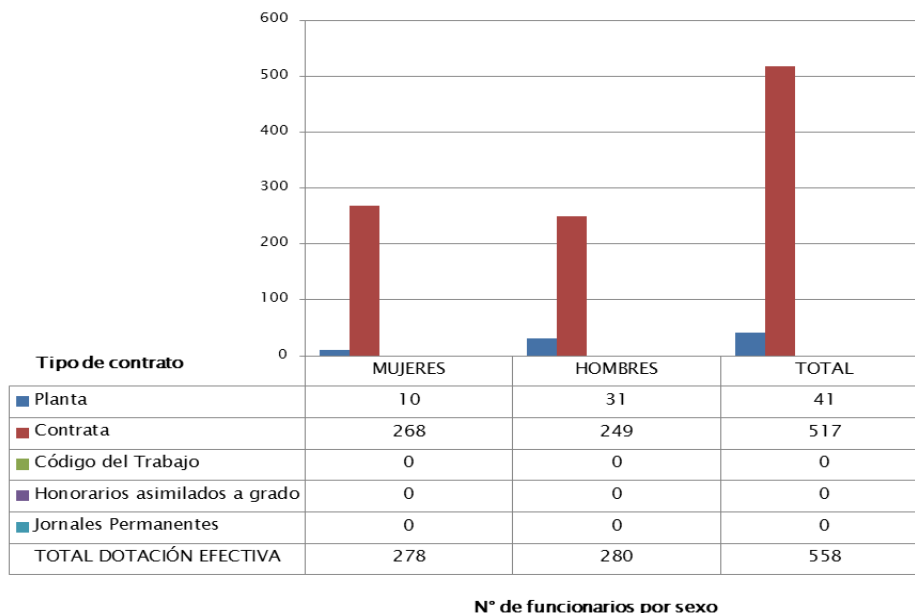
Cargo	Nombre
Subsecretaria de Transportes	Gloria Hutt Hesse
Jefe División de Normas y Operaciones	Roberto Santana Muñoz
Jefe División Legal	Angélica Ramírez Manríquez
Jefe División Subsidios	Javier Olivos Santa María
Jefe División de Administración y Finanzas	Alejandra Domínguez Effa
Jefe División Gestión, Tecnología y Procesos	Juan Carrasco Delgado

Anexo 2: Recursos Humanos

a) Dotación de Personal

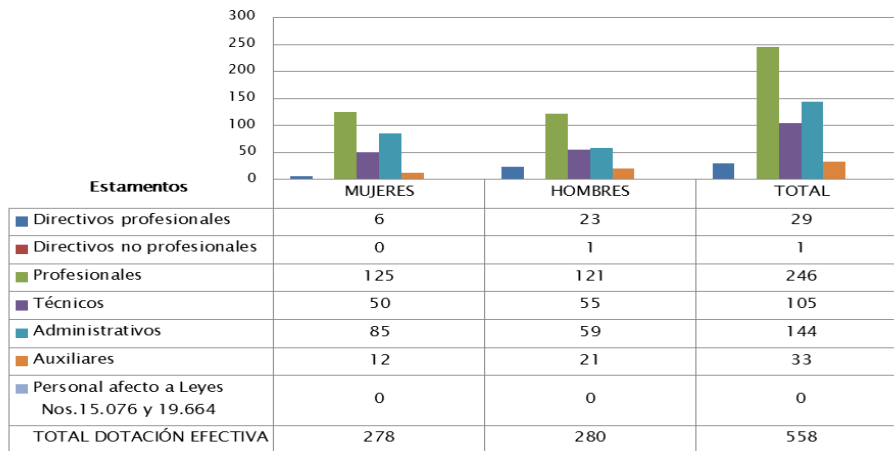
a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2011¹ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



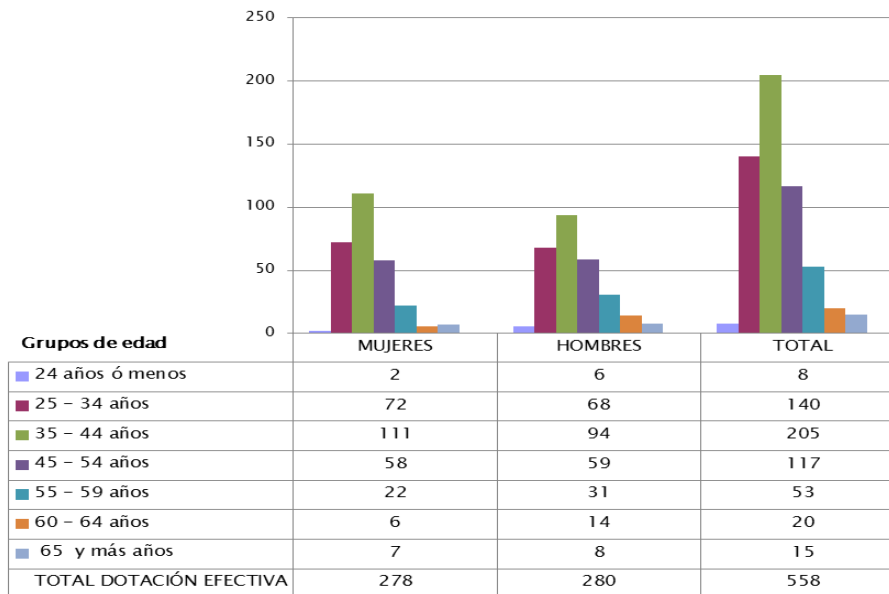
¹ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2011. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- Dotación Efectiva año 2011¹ por Estamento (mujeres y hombres)



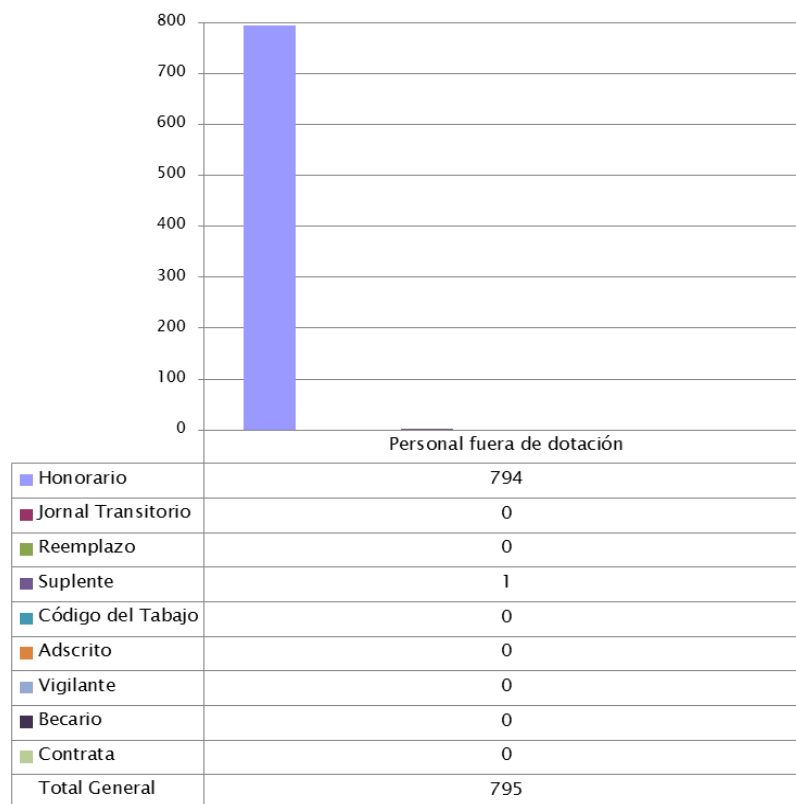
N° de funcionarios por sexo

- Dotación Efectiva año 2011¹ por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

b) Personal fuera de dotación año 2011², por tipo de contrato



² 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 2011.

c) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2010	2011		
1. Reclutamiento y Selección					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata ⁵ cubiertos por procesos de reclutamiento y selección ⁶	$(N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección} / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	0,0	3,3	---	Ascendente
1.2 Efectividad de la selección	$(N^{\circ} \text{ ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año } t, \text{ con renovación de contrato para año } t+1 / N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección}) * 100$	0,0	100,0	---	Ascendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	10,3	10,4	99,0	Descendente
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	0,2	---	Ascendente
• Funcionarios fallecidos	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios fallecidos año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,0	0,0	---	Neutro
• Retiros voluntarios					
○ con incentivo al retiro	$(N^{\circ} \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,5	0,9	180,0	Ascendente

3 La información corresponde al período Enero 2010 - Diciembre 2010 y Enero 2011 - Diciembre 2011, según corresponda.

4 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.

5 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 11 de la ley de presupuestos 2011.

6 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.

7 Se entiende como renovación de contrato a la recontractación de la persona en igual o distinto grado, estamento, función y/o calidad jurídica.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2010	2011		
○ otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	6,2	5,6	110,7	Descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	3,6	3,8	94,7	Descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año t} / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año t}$	0,9	1,1	81,8	Descendente
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	4,7	2,4	51,1	Ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total contratos efectivos año t}) * 100$	21,8	2,4	56,9	Ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	115,9	93,7	80,8	Ascendente
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	0,9	5,0	555,6	Ascendente
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia ⁸	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año t} / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año t}) * 100$	0,0	0,0	---	Ascendente
4.4 Porcentaje de becas ⁹ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,2	0,0	0,0	Ascendente

8 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.

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

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2010	2011		
5. Días No Trabajados					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
<ul style="list-style-type: none"> Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1). 	(N° de días de licencias médicas tipo 1, año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,85	1,04	85,0	Descendente
<ul style="list-style-type: none"> Licencias médicas de otro tipo¹⁰ 	(N° de días de licencias médicas de tipo diferente al 1, año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,29	0,50	58,0	Descendente
5.2 Promedio Mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones.					
	(N° de días de permisos sin sueldo año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,01	0,04	25,0	Descendente
6. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	(N° de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t/12)/ Dotación efectiva año t	1,0	0,9	111,1	Descendente
. Evaluación del Desempeño¹¹					
7.1 Distribución del personal de	Porcentaje de funcionarios en Lista 1	88,0	93,1		

¹⁰ No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

¹¹ Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2010	2011		
	Porcentaje de funcionarios en Lista 2	11,8	6,9		
	Porcentaje de funcionarios en Lista 3	0,2	0,0		
	Porcentaje de funcionarios en Lista 4	0,0	0,0		
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño ¹² 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		
. Política de Gestión de Personas					
Política de Gestión de Personas ¹³ 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		

12 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.

13 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.

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 2 Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ¹⁴	M\$	
INGRESOS	12.034.212	9.245.199	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	18.053	11.298	
INGRESOS DE OPERACION	174.679	173.381	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.833.488	577.501	
APORTE FISCAL	9.795.491	8.466.791	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	9.032	9.901	
RECUPERACION DE PRESTAMOS	6.518	6.327	
ENDEUDAMIENTO	196.951		
GASTOS	16.339.878	11.493.247	
GASTOS EN PERSONAL	7.620.625	7.688.773	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.203.394	1.942.383	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	75.637	85.646	
INTEGROS AL FISCO	1.552	291	
OTROS GASTOS CORRIENTES		1.586	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	790.726	962.908	
INICIATIVAS DE INVERSION	309.049	284.641	
SERVICIO DE LA DEUDA	5.338.895	527.019	
RESULTADO	-4.305.666	-2.248.048	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

¹⁴ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Cuadro 2
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011

Denominación	Monto Año 2010 M\$ ¹⁵	Monto Año 2011 M\$	Notas
INGRESOS	94.777.275	151.435.778	
APOORTE FISCAL	94.777.275	151.435.778	
GASTOS	97.491.776	150.208.998	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	13.344.360	6.300.000	
INTEGROS AL FISCO	2.357.664	1.267.089	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	37.355.151	67.775.878	
SERVICIO DE LA DEUDA	44.434.601	74.866.031	
RESULTADO	-2.714.501	1.226.780	

¹⁵ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ¹⁶	M\$	
INGRESOS	14.472.809	3.259.516	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.941	100.574	
APORTE FISCAL	14.212.915	2.663.442	
ENDEUDAMIENTO	257.953	495.500	
GASTOS	22.172.531	20.560.950	
GASTOS EN PERSONAL	2.808.798	2.866.259	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	17.272.927	13.915.578	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	111.669	104.253	
INICIATIVAS DE INVERSION	109.541	3.515.299	
SERVICIO DE LA DEUDA	1.869.596	159.561	
RESULTADO	-7.699.722	-17.301.434	

¹⁶ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 04: Unidad Operativo de Control de Tránsito

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ¹⁷	M\$	
INGRESOS	5.156.076	7.144.941	
INGRESOS DE OPERACION	16.961	17.106	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.313	22.531	
APORTE FISCAL	5.135.802	7.105.304	
GASTOS	4.704.968	6.955.054	
GASTOS EN PERSONAL	885.919	1.045.629	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	259.267	279.060	
INTEGROS AL FISCO	2.709	2.731	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	119.941	170.049	
INICIATIVAS DE INVERSION	3.372.748	5.453.602	
SERVICIO DE LA DEUDA	64.384	3.983	
RESULTADO	451.108	189.887	

¹⁷ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ¹⁸	M\$	
INGRESOS	8.233.836	6.644.305	
INGRESOS DE OPERACION	398.399	620.124	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	36.459	24.862	
APORTE FISCAL	7.798.978	5.999.271	
RECUPERACION DE PRESTAMOS		48	
GASTOS	8.085.662	7.852.357	
GASTOS EN PERSONAL	4.310.755	4.433.736	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.490.515	2.457.968	
INTEGROS AL FISCO	63.612	99.010	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	885.241	703.563	
INICIATIVAS DE INVERSION	323.786		
SERVICIO DE LA DEUDA	11.753	158.080	
RESULTADO	148.174	-1.208.052	

¹⁸ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ¹⁹	M\$	
INGRESOS	518.445.432	492.336.714	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.277	2.989.776	
APORTE FISCAL	518.443.155	489.346.938	
GASTOS	517.504.096	489.501.784	
GASTOS EN PERSONAL	1.333.059	1.448.816	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.434.487	408.688	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	467.978.470	453.294.761	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	64.010	38.650	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	46.694.070	32.900.000	
SERVICIO DE LA DEUDA		1.410.869	
RESULTADO	941.336	2.834.930	

¹⁹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ²⁰	M\$	
INGRESOS	366.415	502.234	
OTROS INGRESOS CORRIENTES		2.548	
APORTE FISCAL	366.415	499.686	
GASTOS	293.358	548.140	
GASTOS EN PERSONAL	114.257	398.011	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	130.889	99.437	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	48.212	9.865	
SERVICIO DE LA DEUDA		40.827	
RESULTADO	73.057	-45.906	

²⁰ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

Programa 08: SECTRA

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2010 – 2011			
Denominación	Monto Año 2010	Monto Año 2011	Notas
	M\$ ²¹	M\$	
INGRESOS		6.798.465	
OTROS INGRESOS CORRIENTES		6.012	
APORTE FISCAL		6.792.453	
GASTOS		6.407.497	
GASTOS EN PERSONAL		1.699.085	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO		1.315.663	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS		83.886	
INICIATIVAS DE INVERSION		3.308.863	
RESULTADO		390.968	

²¹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2011. El factor de actualización de las cifras del año 2010 es 1,03340318.

b) Comportamiento Presupuestario año 2011

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transporte

Cuadro 3									
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011									
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²²	Presupuesto Final ²³	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ²⁴	Notas ²⁵	
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)		
INGRESOS				9.556.720	8.691.260	9.245.199	-553.939		
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		11.921	11.298	623		
	01		Del Sector Privado		11.921	11.298	623		
		003	Administración del Fondo para Bonificación por Retiro		11.921		11.921		
		999	Otros			11.298	-11.298		
07			INGRESOS DE OPERACION	103.300	103.300	173.381	-70.081		
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	92.970	92.970	577.501	-484.531		
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	92.970	92.970	162.795	-69.825		
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			165.832	-165.832		
	99		Otros			248.874	-248.874		
09			APORTE FISCAL	9.360.450	8.483.069	8.466.791	16.278		
	01		Libre	9.344.172	8.466.791	8.466.791			
	03		Servicio de la Deuda Externa	16.278	16.278		16.278		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			9.901	-9.901		
	03		Vehículos			9.764	-9.764		
	06		Equipos Informáticos			137	-137		
12			RECUPERACION DE PRESTAMOS			6.327	-6.327		
	10		Ingresos por Percibir			6.327	-6.327		
GASTOS				9.556.720	11.670.270	11.493.247	177.023		
21			GASTOS EN PERSONAL	7.468.917	7.758.566	7.688.773	69.793		
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.340.429	1.952.829	1.942.383	10.446		
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		86.239	85.646	593		
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		86.239	85.646	593		
25			INTEGROS AL FISCO	19.627	19.627	291	19.336		
	01		Impuestos	19.627	19.627	291	19.336		
26			OTROS GASTOS CORRIENTES			1.586	-1.586		
	01		Devoluciones			1.586	-1.586		
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO	419.089	1.015.411	962.908	52.503		

22 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

23 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

FINANCIEROS

03	Vehículos	9.917	9.917	8.330	1.587
04	Mobiliario y Otros	15.495	69.789	68.345	1.444
05	Máquinas y Equipos	620	52.940	41.111	11.829
06	Equipos Informáticos	240.689	576.671	461.667	115.004
07	Programas Informáticos	152.368	306.094	383.455	-77.361
31	INICIATIVAS DE INVERSION	291.380	291.380	284.641	6.739
01	Estudios Básicos	291.380	291.380	284.641	6.739
34	SERVICIO DE LA DEUDA	17.278	546.218	527.019	19.199
04	Intereses Deuda Externa	16.278	16.278		16.278
07	Deuda Flotante	1.000	529.940	527.019	2.921
RESULTADO			-2.979.010	-2.248.048	-730.962

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²⁶ (M\$)	Presupuesto Final ²⁷ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ²⁸ (M\$)	Notas ²⁹
INGRESOS				137.262.437	153.616.445	151.435.778	2.180.667	
09			APORTE FISCAL	137.262.437	153.616.445	151.435.778	2.180.667	
	01		Libre	63.727.013	80.081.021	79.270.021	811.000	
	02		Servicio de la Deuda Interna	35.494.378	35.494.378	33.582.760	1.911.618	
	03		Servicio de la Deuda Externa	38.041.046	38.041.046	38.582.997	-541.951	
GASTOS				137.262.437	153.688.955	150.208.998	3.479.957	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	6.517.888	6.517.888	6.300.000	217.888	
	03		A Otras Entidades Públicas	6.517.888	6.517.888	6.300.000	217.888	
		311	Fondos para Indemnizaciones	6.517.888	6.517.888	6.300.000	217.888	
25			INTEGROS AL FISCO	2.565.491	2.565.491	1.267.089	1.298.402	
	01		Impuestos	2.565.491	2.565.491	1.267.089	1.298.402	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	54.643.634	68.369.878	67.775.878	594.000	
	03		A Otras Entidades Públicas	54.643.634	68.369.878	67.775.878	594.000	
		066	Inversiones Arrastre Plan Trienal 2011 - 2013	6.499.636	18.532.880	18.532.880		
		067	Aporte Mantenimiento Infraestructura	28.924.000	28.924.000	28.330.000	594.000	
		068	Inversiones Planes Trienales Anteriores	19.219.998	20.912.998	20.912.998		
34			SERVICIO DE LA DEUDA	73.535.424	76.235.698	74.866.031	1.369.667	
	01		Amortización Deuda Interna	8.405.317	7.387.617	6.485.297	902.320	
	02		Amortización Deuda Externa	20.067.295	21.076.495	21.075.248	1.247	
	03		Intereses Deuda Interna	27.089.061	27.097.561	27.097.463	98	
	04		Intereses Deuda Externa	17.973.751	17.973.751	17.507.749	466.002	
	07		Deuda Flotante		2.700.274	2.700.274		

26 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

27 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

RESULTADO

-72.510

1.226.780

-1.299.290

Programa 03: Transantiago

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁰ (M\$)	Presupuesto Final ³¹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³² (M\$)	Notas ³³
INGRESOS				24.323.536	3.757.012	3.259.516	497.496	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			100.574	-100.574	
	01		Recuperaciones y Rembolsos por Licencias Médicas			461	-461	
	99		Otros			100.113	-100.113	
09			APORTE FISCAL	23.505.083	2.938.559	2.663.442	275.117	
	01		Libre	23.229.966	2.663.442	2.663.442		
	03		Servicio de la Deuda Externa	275.117	275.117		275.117	
14			ENDEUDAMIENTO	818.453	818.453	495.500	322.953	
	02		Endeudamiento Externo	818.453	818.453	495.500	322.953	
GASTOS				24.323.536	21.328.491	20.560.950	767.541	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.607.840	3.019.726	2.866.259	153.467	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	13.406.971	13.992.711	13.915.578	77.133	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	37.188	142.225	104.253	37.972	
	04		Mobiliario y Otros	5.165	21.165	14.876	6.289	
	05		Máquinas y Equipos	1.033	29.270	10.872	18.398	
	06		Equipos Informáticos	10.330	71.130	68.266	2.864	
	07		Programas Informáticos	20.660	20.660	10.239	10.421	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	7.995.420	3.737.982	3.515.299	222.683	
	01		Estudios Básicos	328.494	285.603	293.741	-8.138	
	02		Proyectos	7.666.926	3.452.379	3.221.558	230.821	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	276.117	435.847	159.561	276.286	
	02		Amortización Deuda Externa	247.917	247.917		247.917	
	04		Intereses Deuda Externa	27.200	27.200		27.200	
	07		Deuda Flotante	1.000	160.730	159.561	1.169	
RESULTADO					-17.571.479	-17.301.434	-270.045	

30 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

31 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁴ (M\$)	Presupuesto Final ³⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³⁶ (M\$)	Notas ³⁷
INGRESOS				8.211.778	7.237.358	7.144.941	92.417	
07			INGRESOS DE OPERACION	14.434	14.434	17.106	-2.672	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	620	620	22.531	-21.911	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			22.124	-22.124	
	99		Otros	620	620	407	213	
09			APORTE FISCAL	8.196.724	7.222.304	7.105.304	117.000	
	01		Libre	8.196.724	7.222.304	7.105.304	117.000	
GASTOS				8.211.778	7.253.828	6.955.054	298.774	
21			GASTOS EN PERSONAL	1.133.105	1.086.592	1.045.629	40.963	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	436.055	336.055	279.060	56.995	
25			INTEGROS AL FISCO	2.583	2.583	2.731	-148	
	01		Impuestos	2.583	2.583	2.731	-148	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	88.394	214.013	170.049	43.964	
	04		Mobiliario y Otros	3.616	3.616	3.590	26	
	05		Máquinas y Equipos	32.302	32.302	31.856	446	
	06		Equipos Informáticos	13.222	143.261	100.012	43.249	
	07		Programas Informáticos	39.254	34.834	34.591	243	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	6.550.641	5.610.602	5.453.602	157.000	
	01		Estudios Básicos	165.280	47.876		47.876	
	02		Proyectos	6.385.361	5.562.726	5.453.602	109.124	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	3.983	3.983		
	07		Deuda Flotante	1.000	3.983	3.983		
RESULTADO					-16.470	189.887	-206.357	

34 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

35 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁸ (M\$)	Presupuesto Final ³⁹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴⁰ (M\$)	Notas ⁴¹
			INGRESOS	7.207.115	6.359.125	6.644.305	-285.180	
07			INGRESOS DE OPERACION	339.239	355.205	620.124	-264.919	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	4.649	4.649	24.862	-20.213	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	3.616	3.616	15.098	-11.482	
	99		Otros	1.033	1.033	9.764	-8.731	
09			APORTE FISCAL	6.863.227	5.999.271	5.999.271		
	01		Libre	6.863.227	5.999.271	5.999.271		
12			RECUPERACION DE PRESTAMOS			48	-48	
			GASTOS	7.207.115	8.084.172	7.852.357	231.815	
21			GASTOS EN PERSONAL	4.616.875	4.500.573	4.433.736	66.837	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.342.158	2.582.718	2.457.968	124.750	
25			INTEGROS AL FISCO	76.817	92.783	99.010	-6.227	
	01		Impuestos	76.817	92.783	99.010	-6.227	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	170.265	750.017	703.563	46.454	
	03		Vehiculos		69.600	69.085	515	
	04		Mobiliario y Otros	2.675	12.200	11.711	489	
	05		Máquinas y Equipos	109.468	266.645	252.973	13.672	
	06		Equipos Informáticos	37.436	193.162	186.490	6.672	
	07		Programas Informáticos	20.686	208.410	183.304	25.106	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	158.081	158.080	1	
	07		Deuda Flotante	1.000	158.081	158.080	1	
			RESULTADO		-1.725.047	-1.208.052	-516.995	

38 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

39 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 3									
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011									
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴²	Presupuesto Final ⁴³	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ⁴⁴	Notas ⁴⁵	
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)		
INGRESOS				457.813.652	489.346.938	492.336.714	-2.989.776		
08	OTROS INGRESOS CORRIENTES					2.989.776	-2.989.776		
09	APORTE FISCAL			457.813.652	489.346.938	489.346.938			
	01	Libre		457.813.652	489.346.938	489.346.938			
GASTOS				457.813.652	491.004.787	489.501.784	1.503.003		
21	GASTOS EN PERSONAL			1.341.961	1.510.981	1.448.816	62.165		
22	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO			252.822	423.822	408.688	15.134		
24	TRANSFERENCIAS CORRIENTES			408.654.313	454.715.836	453.294.761	1.421.075		
	01	Al Sector Privado		408.654.313	454.715.836	453.294.761	1.421.075		
		511	Subsidios al Transporte Regional	11.160.164	10.160.164	10.051.090	109.074		
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	193.635.850	220.311.543	220.067.597	243.946		
		520	Subsidio Transitorio - Transantiago	203.858.299	224.244.129	223.176.074	1.068.055		
29	ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			45.556	43.278	38.650	4.628		
	04	Mobiliario y Otros		7.231	7.231	5.108	2.123		
	05	Máquinas y Equipos		1.033	1.033	960	73		
	06	Equipos Informáticos		19.834	17.556	17.020	536		
	07	Programas Informáticos		17.458	17.458	15.562	1.896		
33	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL			47.518.000	32.900.000	32.900.000			
	02	Al Gobierno Central		47.518.000	32.900.000	32.900.000			
		001	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo	47.518.000	32.900.000	32.900.000			
34	SERVICIO DE LA DEUDA			1.000	1.410.870	1.410.869	1		
RESULTADO					-1.657.849	2.834.930	-4.492.779		

42 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

43 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

Programa 07: Programa Desarrollo Logístico

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴⁶ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁷ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴⁸ (M\$)	Notas ⁴⁹
			INGRESOS	424.181	499.686	502.234	-2.548	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			2.548	-2.548	
09			APORTE FISCAL	424.181	499.686	499.686		
	01		Libre	424.181	499.686	499.686		
			GASTOS	428.181	552.274	548.140	4.134	
21			GASTOS EN PERSONAL	277.950	399.974	398.011	1.963	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	144.066	101.566	99.437	2.129	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	5.165	9.907	9.865	42	
	04		Mobiliario y Otros	1.033	1.033	1.033		
	05		Máquinas y Equipos		5.000	5.000		
	06		Equipos Informáticos	4.132	3.874	3.832	42	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	40.827	40.827		
			RESULTADO	-4.000	-52.588	-45.906	-6.682	

46 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

47 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

Programa 08: SECTRA

Cuadro 3
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2011

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁵⁰ (M\$)	Presupuesto Final ⁵¹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁵² (M\$)	Notas ⁵³
INGRESOS				7.336.961	6.796.258	6.798.465	-2.207	
07			INGRESOS DE OPERACION	2.402	2.402		2.402	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.403	1.403	6.012	-4.609	
	99		Otros	1.403	1.403	6.012	-4.609	
09			APORTE FISCAL	7.333.156	6.792.453	6.792.453		
	01		Libre	7.333.156	6.792.453	6.792.453		
GASTOS				7.855.961	6.719.258	6.407.497	311.761	
21			GASTOS EN PERSONAL	1.754.951	1.740.219	1.699.085	41.134	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.370.817	1.365.817	1.315.663	50.154	
25			INTEGROS AL FISCO	722	722		722	
	01		Impuestos	722	722		722	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	39.415	85.444	83.886	1.558	
	04		Mobiliario y Otros	5.834	15.834	15.834		
	05		Máquinas y Equipos	4.455	2.484	1.953	531	
	06		Equipos Informáticos	14.316	14.316	13.989	327	
	07		Programas Informáticos	14.810	52.810	52.110	700	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	4.688.056	3.525.056	3.308.863	216.193	
	01		Estudios Básicos	3.519.654	2.476.279	2.398.298	77.981	
	02		Proyectos	1.168.402	1.048.777	910.565	138.212	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	2.000	2.000		2.000	
	07		Deuda Flotante	2.000	2.000		2.000	
RESULTADO				-519.000	77.000	390.968	-313.968	

50 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

51 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2011.

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

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

c) Indicadores Financieros

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁴			Avance ⁵⁵ 2011/ 2010	Notas
	Indicador		2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente- Políticas Presidenciales ⁵⁶)	%	1,05	1,03	1,08	1,05	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,17	0,26	0,26	0,97	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1,00	1,03	0,99	0,96	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,96	4,04	0,08	0,02	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,37	0,06	0,06	0,96	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,39	0,07	0,07	0,91	

⁵⁴ Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318 respectivamente.

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

⁵⁶ Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁷			Avance ⁵⁸ 2011/ 2010	Notas
			2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵⁹)	%	1,00	1,00	0,89	0,89	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,89	0,00	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,00	0,00	0,00	0,00	

⁵⁷ Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318 respectivamente.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁰			Avance ⁶¹ 2011/ 2010	Notas
			2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶²)	%	1,04	2,04	8,00	3,93	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,95	0,01	0,00	0,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	3,04	0,01	0,00	0,00	

⁶⁰ Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318 respectivamente.

⁶¹ 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.

⁶² Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo ⁶³			Avance ⁶⁴ 2011/ 2009	Notas
	Indicador		2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente- Políticas Presidenciales ⁶⁵)	%	1,08	1,16	1,13	0,98	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	4,17	0,73	0,38	0,52	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1,08	1,03	1,00	0,97	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,28	1,45	0,00	0,00	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,04	0,00	1,06	605,15	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,16	0,01	1,09	101,57	

63 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318 respectivamente.

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

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

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁶			Avance ⁶⁷ 2011/ 2009	Notas
	Indicador		2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente– Políticas Presidenciales ⁶⁸)	%	1,09	0,87	1,14	1,32	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	1,70	0,80	0,53	0,67	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1,08	1,03	1,00	0,97	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,69	1,34	0,09	0,07	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	1,45	0,06	0,00	0,02	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	56,81	0,08	0,08	1,00	

66 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318 respectivamente.

67 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.

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

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁹			Avance ⁷⁰ 2011/ 2010	Notas
			2009	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente - Políticas Presidenciales ⁷¹)	%	0,00	0,93	0,94	1,00	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	0,00	1,00	1,00	1,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,00	1,55	0,03	0,02	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,00	1,55	0,09	0,06	

⁶⁹ Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318, respectivamente.

⁷⁰ 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.

⁷¹ 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	Unidad de medida	Efectivo ⁷²			Avance ⁷³ 2011/ 2010	Notas
	Indicador		2010	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente- Políticas Presidenciales ⁷⁴)	%	0,00	1,29	0,85	0,66	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,91	0,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,00	0,00	0,01	0,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,00	0,58	0,18	0,32	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,00	0,71	0,21	0,29	

⁷² Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318, respectivamente.

⁷³ 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.

⁷⁴ Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

Programa 08: SECTRA

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo ⁷⁵			Avance ⁷⁶ 2011/ 2010	Notas
	Indicador		2010	2010	2011		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente- Políticas Presidenciales ⁷⁷)	%	0,00	0,00	1,08	0,00	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0,00	0,00	0,63	0,00	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	0,00	0,00	1,00	0,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,00	0,00	0,00	0,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,00	0,00	1,13	0,00	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,00	0,00	1,52	0,00	

75 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2011. Los factores de actualización de las cifras de los años 2009 y 2010 son 1,04798253 y 1,03340318, respectivamente.

76 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.

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

d) Fuente y Uso de Fondos

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁷⁸				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS	29.387.842	-16.160.859	13.226.983
	Carteras Netas	0	-8.741.297	-8.741.297
115	Deudores Presupuestarios	0	6.605	6.605
215	Acreedores Presupuestarios	0	-8.747.902	-8.747.902
	Disponibilidad Neta	29.370.894	-7.299.471	22.071.423
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	29.370.894	-7.299.471	22.071.423
	Extrapresupuestario Neto	16.948	-120.091	-103.143
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	139.853	-39.181	100.672
119	Traspasos Interdependencias	0	53.676	53.676
214	Depósitos de Terceros	-111.664	-42.392	-154.056
216	Ajustes a Disponibilidades	-11.241	-38.518	-49.759
219	Traspasos Interdependencias	0	-53.676	-53.676

78 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 02: Empresa Ferrocarriles del Estado

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁷⁹				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS	73.517	20.907	94.424
	Carteras Netas	0	0	0
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	0	0
	Disponibilidad Neta	73.517	20.907	94.424
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	73.517	20.907	94.424
	Extrapresupuestario Neto	0	0	0
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	0	0	0
119	Traspasos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos de Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Traspasos Interdependencias	0	0	0

⁷⁹ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸⁰				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS	12.354.670	-17.309.955	-4.955.285
	Carteras Netas	0	-5.034.991	-5.034.991
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-5.034.991	-5.034.991
	Disponibilidad Neta	12.354.719	-12.258.807	95.912
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	12.354.719	-12.258.807	95.912
	Extrapresupuestario Neto	-49	-16.157	-16.206
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	292	64	356
119	Traspasos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos de Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	-341	-16.221	-16.562
219	Traspasos Interdependencias	0	0	0

⁸⁰ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸¹				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS	2.353.745	188.883	2.542.629
	Carteras Netas	0	-2.695.263	-2.695.263
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-2.695.263	-2.695.263
	Disponibilidad Neta	2.353.506	2.979.841	5.333.348
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	2.353.506	2.979.841	5.333.348
	Extrapresupuestario Neto	239	-95.695	-95.456
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	304	1.349	1.653
119	Trasposos Interdependencias		0	0
214	Depósitos de Terceros	-65	-97.044	-97.109
216	Ajustes a Disponibilidades		0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

81 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸²				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS		2.779.548	-1.208.062	1.571.486
	Carteras Netas	0	-1.645	-1.645
115	Deudores Presupuestarios	0	48	48
215	Acreedores Presupuestarios	0	-1.693	-1.693
	Disponibilidad Neta	2.790.738	-1.196.358	1.594.380
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	2.790.738	-1.196.358	1.594.380
	Extrapresupuestario Neto	-11.190	-10.059	-21.249
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	10.073	-6.660	3.413
119	Trasposos Interdependencias		0	0
214	Depósitos de Terceros	-21.262	991	-20.272
216	Ajustes a Disponibilidades		-4.390	-4.390
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

⁸² Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸³				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS	2.321.786	2.834.925	5.156.711
	Carteras Netas	0	-136.746	-136.746
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-136.746	-136.746
	Disponibilidad Neta	2.321.786	2.977.669	5.299.455
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	2.321.786	2.977.669	5.299.455
	Extrapresupuestario Neto	0	-5.998	-5.998
114	Anticipos y Aplicación de Fondos	0	564	564
119	Traspos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos de Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	-6.562	-6.562
219	Traspos Interdependencias	0	0	0

83 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸⁴				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS		111.518	-45.901	65.617
	Carteras Netas	0	-11.771	-11.771
115	Deudores Presupuestarios	0	229	229
215	Acreedores Presupuestarios	0	-12.000	-12.000
	Disponibilidad Neta	111.518	-34.130	77.388
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	111.518	-34.130	77.388
	Extrapresupuestario Neto	0	0	0
114	Anticipos y Aplicación de Fondos		0	
119	Traspos Interdependencias		0	0
214	Depósitos de Terceros		0	
216	Ajustes a Disponibilidades		0	
219	Traspos Interdependencias	0	0	0

84 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 08: SECTRA

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2011 ⁸⁵				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
	FUENTES Y USOS		0	390.980
				390.980
	Carteras Netas		0	-443.501
115	Deudores Presupuestarios		0	0
215	Acreedores Presupuestarios		0	-443.501
	Disponibilidad Neta		0	834.017
111	Disponibilidades en Moneda Nacional			834.017
	Extrapresupuestario Neto		0	464
114	Anticipos y Aplicación de Fondos			10
119	Trasposos Interdependencias			54.130
214	Depósitos de Terceros			0
216	Ajustes a Disponibilidades			0
219	Trasposos Interdependencias		0	-53.676

⁸⁵ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Gastos en Personal	7.468.917	7.758.566	7.688.771	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Arrastre Plan Trienal 2011 - 2013	6.499.636	18.532.880	18.532.880	
Aporte Mantenimiento Infraestructura	28.924.000	28.924.000	28.330.000	
Inversiones Planes Trienales Anteriores	19.219.998	20.912.998	20.912.998	

Programa 03: Transantiago

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Servicios Técnicos y Profesionales	9.681.055	9.681.055	9.681.055	
Estudios e Investigaciones	1.751.019	1.751.019	1.751.019	
Cursos de Capacitación	9,364	9,364	9,364	
Servicios Informáticos	690	690	690	
Otros	7.919.983	7.919.983	7.919.983	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios Básicos	165.280	47.876	0	
Proyectos	6.385.361	5.562.726	5.454.602	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Gastos en Personal	4.616.875	4.500.573	4.433.737	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidios al Transporte Regional	11.160.164	10.160.164	10.051.090	
Subsidio Nacional al Transporte Público	193.635.850	220.311.543	220.067.597	
Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO	203.858.299	224.244.129	223.176.074	

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Gastos en Personal	277.950	399.974	398.009	

Programa 08: SECTRA

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2011				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios Básicos	3.519.654	2.476.279	2.398.297	
Proyectos	1.168.402	1.048.777	910.566	

g) Inversiones⁸⁶

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transporte

Cuadro 8								
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2011								
BIP	Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada año 2011	% Avance al año 2011	Presupuesto Final al año 2011	Ejecución año 2011	Saldo por Ejecutar	Notas
		(1)	(2)	(2)/(1)=(3)	(4)	(5)	(4)-(5)=(6)	
30082715-0	Análisis Integración bicicletas a los sistemas de transporte público masivo	67.979	56.579	83%	14.145	14.145	0	
30083228-0	Análisis Competitividad entre Transporte Caminero y Ferroviario del Acceso a Puertos	65.260	65.260	100%	16.315	16.315	0	
30082707-0	Análisis de la modernización del transporte urbano y rural prestado con buses en las ciudades de Pto. Montt, Valdivia y Osorno	79.216	65.932	83%	32.996	32.966	30	
30082701-0	Análisis ITS en el Modo Ferroviario	81.600	68.000	83%	20.400	20.400	0	
30092819-0	Análisis y diagnóstico de las tecnologías de comunicación e información para un sistema ITS de información a usuarios de transporte	83.690	54.398	65%	41.845	41.845	0	
30095921-0	Análisis de la conectividad de ciclovías del Gran Santiago	57.211	49.887	87%	47.221	41.554	5.667	
30082712-0	Análisis de criterios para la promoción y uso seguro de la bicicleta por educación	58.044	55.140	95%	44.112	44.112	0	
30095899-0	Diagnóstico y mejoramiento del sistema de transporte público prestado por buses y taxis colectivos en Temuco y Padre Las Casas.	97.740	73.305	75%	73.305	73.305	0	

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

Programa 03: Transantiago

Cuadro 8								
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2011								
BIP	Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada año 2011	% Avance al año 2011	Presupuesto Final al año 2011	Ejecución año 2011	Saldo por Ejecutar	Notas
		(1)	(2)	(2)/(1)=(3)	(4)	(5)	(4)-(5)=(6)	
30076129-0	Análisis de Accesibilidad para el sistema de Transporte Público Transantiago.	156.760	108.901	69%	109.000	108.901	99	
30094297-0	Diagnóstico Plan Integral de Implementación de una Red de Terminales y depósito de Buses	200.897	184.840	92%	184.840	184.840	0	
30097197-0	Habilitación corredor de Transporte Público eje Gran Avenida Norte	293.160	110.000	38%	110.000	110.000	0	
30097200-0	Habilitación corredor de Transporte Público eje Recoleta Sur	222.794	82.124	37%	88.000	82.124	5.876	
30097198-0	Habilitación corredor de Transporte Público eje Irarrázabal - Dublé Almeyda	279.800	34.000	12%	34.000	34.000	0	
30098237-0	Habilitación corredor de Transporte Público eje Vial Matta - Lo Marcoleta	296.103	202.572	68%	203.000	202.572	428	
30103893-0	Conservación de Plataforma Tecnológica y cámaras de conservación de vías	840.000	828.000	99%	840.000	828.000	12.000	
30104023-0	Conservación, suministro e instalación de señales, demarcación y mobiliario urbano en vías del Sistema de Transporte Público de Santiago	180.000	39.998	22%	40.000	39.998	2	
30104244-0	Habilitación corredor Transporte Eje Vial Rinconada de Maipú.	279.000	50.200	18%	51.000	50.200	800	
30106743-0	Suministro de Iluminación Eficiente en Refugios del Sistema de Transporte de Santiago	194.312	186.914	96%	187.000	186.914	86	
30109206-0	Conservación vial, peatonal y operacional de la infraestructura para los servicios de buses de Transantiago	495.000	132.719	27%	133.000	132.719	281	
30109370-0	Conservación medidas de gestión de vías para mejorar en transporte público	175.000	54.000	31%	54.000	54.000	0	
30109051-0	Conservación de ejes de intersecciones críticas del sistema de transporte público de Santiago.	55.000	0	0%	55.000	0	55.000	
30109391-0	Conservación Iluminación fotovoltaica para refugios del sistema de transporte público de Santiago.	450.000	270.000	60%	270.000	270.000	0	
30109453-0	Cámaras de fiscalización uso de vías exclusivas	839.000	0	0%	1.000	0	1.000	

30109431-0	Iluminación eficiente refugios Transantiago-Etapa II	1.600.000	879.391	55%	960.000	879.391	80.609	
30078968-0	Habilitación Corredor de Transporte Público Eje Providencia Sur Transantiago	542.714	81.700	15%	82.069	81.700	369	
30107616-0	Habilitación Vía Exclusiva de Transporte Público Eje Matucana	173.090	49.900	29%	50.000	49.900	100	
30111115-0	Habilitación corredor de transporte público independencia	419.250	0	0%	5.000	0	5.000	
30110844-0	Mejoramiento operacional transporte público eje salvador	173.092	42.000	24%	140.000	42.000	98.000	
30112683-0	Conservación de señales e información Braille de Transporte Público	100.942	47.744	47%	100.942	47.744	53.198	
30117788-0	Conservación de sello de color rojo en pistas solo Bus del Sistema Transporte Público de Santiago	187.000	130.296	70%	131.000	130.296	704	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8

Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2011

BIP	Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada año 2011	% Avance al año 2011	Presupuesto Final al año 2011	Ejecución año 2011	Saldo por Ejecutar	Notas
		(1)	(2)	(2)/(1)=3	(4)	(5)	(4)-(5)=(6)	
30044045-0	Construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico para la ciudad de Santiago, IV Etapa	7.798.338	6.798.338	87%	2.112.825	2.112.662	163	
30062872-0	Mejoramiento de la Seguridad del Sistema de Control de Tránsito de Santiago, II Etapa	1.128.175	775.589	69%	114.537	114.536	1	
30085206-0	Mejoramiento de la Vialidad Urbana de Santiago a través de Medidas de Bajo Costo, II Etapa	661.040	204.641	31%	204.650	204.641	9	
30081864-0	Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta	374.822	149.999	40%	150.000	149.999	1	
30044028-0	Mejoramiento Red de Semáforos Villa Alemana	1.147.221	685.457	60%	125.630	124.805	825	
30035378-0	Instalación Semáforos Ejes SCAT-GV	581.333	276.203	48%	38.713	38.599	114	
30085211-0	Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Valparaíso	500.000	199.710	40%	200.000	199.710	290	
30064068-0	Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción	233.357	233.100	100%	72.933	72.717	216	
30085203-0	Instalación de Cámaras de Televisión y Letrero de Mensaje Variable en la UOCT del Gran Concepción	160.638	139.221	87%	68.325	68.293	32	
30075435-0	Implementación Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco	735.764	93.304	13%	97.633	93.304	4.329	
30097253-0	Proyecto de Seguridad Intersecciones Críticas del Gran Valparaíso	222.000	38.403	17%	50.000	38.403	11.597	
30093643-0	Habilitación Centro de Control y Sistema de Control de Tránsito de Puerto Montt	1.400.000	399.870	29%	400.000	399.870	130	
30097611-0	Construcción Centro de Control y Habilitación Sistema de Control de Tránsito de Rancagua	1.200.000	304.472	25%	334.000	304.472	29.528	
30094514-0	Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Valparaíso, II Etapa	449.991	0	0%	10	0	10	
30094333-0	Normalización y Centralización de Semáforos de Av. Chacabuco	517.502	199.970	39%	200.000	199.970	30	
30094434-0	Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta, II Etapa	650.000	0	0%	10	0	10	
30099333-0	Observación para Mantenimiento y Operación Sistema de Control de Stgo.	12.175.220	1.331.620	11%	1.331.620	1.331.620	0	
30097840-0	Diagnóstico y Análisis ITS Centros de Control de Tránsito del País (Ex Diseño de una Arquitectura para un modelo de gestión de tráfico)	120.000	0	0%	10	0	10	
30102283-0	Conservación para la Mantenimiento y Operación del Sistema y Centro de Control de Antofagasta	467.596	0	0%	10	0	10	
30102285-0	Conservación para la Mantenimiento y Operación del Sistema y Centro de Control de la Región de Coquimbo	1.380.201	0	0%	10	0	10	
30102286-0	Conservación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso	600.000	0	0%	10		10	
30102248-0	Habilitación Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso	360.000	1.000	0%	61.800	1.000	60.800	
30102289-0	Conservación para la Mantenimiento y Operación del Sistema y Centro de Control Gran Concepción	436.029	0	0%	10		10	

Programa 08: SECTRA

Cuadro 8

Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2011

BIP	Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado	Ejecución Acumulada año 2011	% Avance al año 2011	Presupuesto Final al año 2011	Ejecución año 2011	Saldo por Ejecutar	Notas
		(1)	(2)	(2)/(1)=(3)	(4)	(5)	(4)-(5)=(6)	
20193401	Actualización y Recolección de Información del S.T.U. IX Etapa	695.000	312.750	45%	312.750	312.750	0	
30037762	Análisis y Desarrollo de Metodología de Evaluación de Proyectos Suburbanos, II Etapa	93.648	93.646	100%	37.460	37.459	1	
30063004	Análisis Estratégico de la Operación del Transporte de Carga en el Gran Concepción	110.000	106.656	97%	44.000	40.656	3.344	
30063884	Actualización y Seguimiento de Planes Estratégicos del STU Rancagua	108.150	107.890	100%	37.853	37.593	260	
30071230	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Arica	469.001	219.405	47%	87.763	87.762	1	
30071237	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Calama	492.999	175.752	36%	21.970	21.969	1	
30071242	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Copiapó	470.000	219.115	47%	87.894	87.277	617	
30071331	Análisis Estratégico de Mejoras a la Circulación Peatonal	120.000	120.000	100%	90.000	90.000	0	
30073510	Análisis Conexiones Viales Sector Sur de la Ciudad de Santiago	227.588	227.405	100%	91.036	90.853	183	
30081904	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la ciudad de Iquique	445.004	126.677	28%	43.295	40.090	3.205	
30081920	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la ciudad de Antofagasta	540.000	171.784	32%	79.543	39.214	40.329	
30083778	Análisis e Implementación SCAT en las Ciudades de Curicó y Talca	139.561	138.221	99%	55.825	54.485	1.340	
30083801	Análisis e Implementación SCAT en las Ciudades de Valdivia y Osorno	135.125	134.367	99%	54.050	53.293	757	
30083823	Análisis Conexiones Viales Sector Sur - Oriente de la Ciudad de Santiago	277.033	219.853	79%	110.038	109.040	998	
30083840	Análisis y Desarrollo de Planes Maestros de Gestión de Tránsito, San Fernando	205.064	131.568	64%	92.279	90.556	1.723	
30083841	Análisis y Desarrollo de Planes Maestros de Gestión de Tránsito, Melipilla, Talagante, Buín y Colina	420.040	332.840	79%	147.014	143.822	3.192	
30083875	Análisis y Desarrollo de Planes de Gestión de Tránsito Vial y Peatonal, Peñaflo y Malloco	99.891	79.753	80%	39.957	39.797	160	
30083877	Análisis y Desarrollo de Planes de Gestión de Tránsito Vial y Peatonal, Rengo	119.436	95.477	80%	47.703	47.703	0	
30086132	Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Conurbación Coquimbo - La Serena	610.000	217.070	36%	31.011	31.010	1	

30087645	Actualización del Plan de Transporte de Talca y Desarrollo de Anteproyecto	392.000	235.200	60%	156.800	156.800	0
30087651	Actualización del Plan de Transporte de Chillán y Desarrollo de Anteproyecto	397.700	236.870	60%	159.080	157.330	1.750
30087661	Actualización del Plan de Transporte de Los Ángeles y Desarrollo de Anteproyecto	364.159	144.899	40%	109.248	108.483	765
30087741	Actualización del Plan de Transporte de Punta Arenas y Desarrollo de Anteproyecto	404.000	221.311	55%	181.800	180.911	889
30081901	Actualización Diagnóstico del STU del Gran Valparaíso	320.002	0	0%	1	0	1
30092077	Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto	400.000	0	0%	1	0	1
30092179	Actualización Plan de Transporte Curicó y Desarrollo de Anteproyecto	400.000	0	0%	1	0	1
30092181	Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto	400.000	0	0%	1	0	1
30092087	Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto	400.000	0	0%	1	0	1
30092889	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito, Antofagasta	173.001	77.750	45%	77.751	77.750	1
30092935	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito, San Felipe	170.000	40.500	24%	40.500	40.500	0
30103575	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Alto Hospicio	150.000	0	0%	1	0	1
30103555	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Vallenar	150.000	0	0%	1	0	1
30103672	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Las Compañías y San Juan Sindempart	180.000	0	0%	1	0	1
30103570	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Curauma -Placilla	150.000	0	0%	1	0	1
30103546	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Quillota	150.000	0	0%	1	0	1
30092940	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Curanilahue, San Carlos, Mulchén y Lebu	168.079	23.951	14%	23.952	23.951	1
30092942	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Red Centro Villarrica y Victoria	93.377	47.622	51%	47.622	47.622	0
30092945	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Aysen y Puerto Natales	130.728	73.740	56%	73.740	73.740	0
30093701	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Pucón	76.000	21.885	29%	21.885	21.885	0
30099064	Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito, San Vicente TT y Santa Cruz	150.000	53.997	36%	71.996	53.997	17.999
30101620	Diagnóstico Red Vial del Sector Poniente de la Ciudad de Santiago	300.322	0	0%	1	0	1
30033690	Mejoramiento Par Vial 1 Oriente - 2 Poniente y Red Centro en Talca	89.654	83.486	93%	17.931	11.763	6.168
30069277	Habilitación Corredores de Transporte Público Eje Alameda entre Plaza Italia y Las Rejas	359.381	359.380	100%	154.534	154.534	0

30071202	Mejoramiento Av. Alessandri – Guacolda conexión Oriente y Poniente de Coquimbo	139.927	139.927	100%	55.971	55.971	0
30071205	Mejoramiento y Prolongación Av. Alemania, Valparaíso	164.059	163.599	100%	73.827	73.367	460
30071207	Mejoramiento Gestión de Tránsito, Calama	169.880	169.880	100%	50.964	50.964	0
30071262	Mejoramiento Interconexión Vial Valdivia Centro con Isla Teja	89.999	90.000	100%	18.000	18.000	0
30075678	Mejoramiento Par Vial Juan Noé Chacabuco, Arica	104.000	102.502	99%	20.800	19.302	1.498
30081923	Mejoramiento Gestión de Tránsito, Iquique	177.810	177.810	100%	35.562	35.562	0
30082494	Mejoramiento Interconexión Vial Centro-Poniente, Temuco	179.310	134.270	75%	98.621	53.581	45.040
30082497	Mejoramiento Avda. Presidente Ibañez, Linares	119.900	119.900	100%	41.965	41.965	0
30082503	Habilitación Red de Ciclovías, Valdivia	99.495	79.038	79%	39.798	19.342	20.456
30083838	Mejoramiento Gestión de Tránsito, La Calera	156.044	144.371	93%	62.418	50.745	11.673
30082561	Mejoramiento Gestión de Tránsito de la Comuna de La Unión	117.000	86.229	74%	70.200	62.829	7.371
30085047	Habilitación Sistema Central SCAT de Copiapó	140.000	13.900	10%	15.000	13.900	1.100
30095966	Mejoramiento Av. Cuatro Esquinas, La Serena	115.000	23.000	20%	57.500	23.000	34.500
30086120	Mejoramiento Gestión de Tránsito Los Andes	170.000	29.964	18%	29.965	29.964	1
30092099	Construcción Red de Ciclovías Linares, Angol y Osorno	180.000	75.775	42%	75.775	75.775	0
30092103	Mejoramiento Interconexión Vial San Pedro La Paz	185.000	15.800	9%	18.500	15.800	2.700
30092104	Mejoramiento Interconexión Vial Centro-Poniente Puerto Montt	150.000	72.650	48%	72.650	72.650	0
30103551	Mejoramiento y Prolongación Avenida Angamos, Antofagasta	150.000	0	0%	1	0	1
30101929	Mejoramiento Accesibilidad Sur de Talcahuano e Interconexión Hualpén-Concepción	165.000	15.633	9%	18.500	15.633	2.867
30101932	Mejoramiento Gestión de Tránsito Diversos Ejes de Concepción y Hualqui	165.000	0	0%	1	0	1
30103341	Mejoramiento Eje Camino Melipilla entre Esquina Blanca y Av. Parque Central	169.348	15.918	9%	17.000	15.918	1.082

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2011

- Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos año 2011

Cuadro 9 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2011										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2011	Cumple SI/NO ⁸⁷	% Cumplimiento ⁸⁸	Notas
				2009	2010	2011				
Políticas y normas que rigen el transporte	Porcentaje promedio anual del cumplimiento de la oferta de transporte solicitada a los concesionarios de Transantiago a través de los programas de operación	Suma de los porcentajes promedios ponderados de los cumplimientos quincenales de la capacidad de transporte solicitada en período t/N° de quincenas medidas en el período t	%	S.I	92.9% 2230.5 /24.0	96.0% 2303. 5/24.0	91.5% 2196. 0/24.0	SI	105%	
	Enfoque de Género: No									
Subsidios al transporte	Porcentaje de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas	(N° total de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas en año t/N° total de personas que respondieron encuesta Evaluación servicios de transporte público que reciben el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas (total muestra) en año t)*100	%	S.I	0.0% (0)*100	82.2% (1079 1.0/13 121.0) *100	60.0% (7800. 0/130 00.0)* 100	SI	137%	3
Subsidios al transporte	Porcentaje de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas	(N° total de personas que evalúan satisfactoriamente los servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas en año t/N° total de personas que respondieron encuesta evaluación servicios de transporte público de Punta Arenas financiados por el Subsidio al Transporte en Zonas Extremas (total muestra) en año t)*100	%	S.I.	0.0% (0.0/0. 0)*100	97.8% (1565. 0/160 0.0)*1 00	60.0% (1200. 0/200 0.0)*1 00	SI	163%	4
	Enfoque de Género: No									

87 Se considera cumplido el compromiso, si la comparación entre el dato efectivo 2011 y la meta 2011 implica un porcentaje de cumplimiento igual o superior a un 95%.

88 Corresponde al porcentaje de cumplimiento de la comparación entre el dato efectivo 2011 y la meta 2011.

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2011

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2011	Cumple SI/NO ⁸⁷	% Cumplimiento ⁸⁸	Notas
				2009	2010	2011				
Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte	Porcentaje de denuncias de usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago respondidas dentro del plazo de 15 días hábiles	(N° de denuncias verificables de usuarios/as de servicios de transporte público de Santiago respondidas dentro del plazo de 15 días hábiles en el año t/Total de denuncias verificables de usuario/as de servicios de transporte público de Santiago recibidas en el año t)*100	%	51.8% (6912.0/13349.0)*100	0.0%(0.0/0.0)*100	82.1% (19558.0/23831.0)*100	82.0% (15580.0/19000.0)*100	SI	100%	
	Enfoque de Género: No									
Subsidios al transporte	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas	(N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados en el año t)*100	%	S.I.	0.0%(0.0/0.0)*100	96.2% (21589.0/22436.0)*100	90.0% (1296400.0)*100	SI	107%	5
	Enfoque de Género: No									
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte	Porcentaje de buses de Transantiago con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de buses de Transantiago fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local/Número de buses de Transantiago fiscalizados en el año t)*100	%	S.I.	16.9% (1273.0/7534.0)*100	25.4% (1724.0/6795.0)*100	30.0% (1950.0/6500.0)*100	SI	118%	2
	Enfoque de Género: No									

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2011

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2011	Cumple SI/NO ⁸⁷	% Cumplimiento ⁸⁸	Notas
				2009	2010	2011				
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte	Porcentaje de pasajeros de Buses Transantiago que evaden la tarifa	(Número de pasajeros infractores contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t/Número total de pasajeros de buses Transantiago contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t)*100	%	15.0% (2849 1.0/18 9387. 0)*100	17.9% (38552. 0/2152 33.0)*1 00	21.3% (5700 2.0/26 7829. 0)*10 0	20.0% (3290 0.0/16 4500. 0)*10 0	NO	94%	1
	Enfoque de Género: No									
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte	Porcentaje de Plantas de Revisión Técnica a nivel nacional con infracciones detectadas en las fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de Plantas de Revisión Técnica del país con más de 5 fiscalizaciones con infracciones detectadas por la Subsecretaría de Transportes en el año t/Número de Plantas de Revisión Técnica del país fiscalizadas en el año t)*100	%	S.I.	41.8% (43.0/1 03.0)*1 00	40.2% (41.0/ 102.0) *100	39.2% (40.0/ 102.0) *100	SI	98%	
	Enfoque de Género: No									
Políticas y normas que rigen el transporte	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	4.7 númer o(150 8.0/31 83151 .0)*10 000.0	4.8 númer o(1591 .0/331 8228.0)*1000 0.0	4.4 númer o(156 8.0/35 85107 .0)*10 000.0	4.6 númer o(162 0.0/35 14213 .0)*10 000.0	SI	105%	
Gestión de tránsito	Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago	(Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en período t/Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en período t-1)*100	número	102 númer o(171/ 168)*1 00	104 númer o(177/ 171)*1 00	105 númer o(185/ 177)* 100	106 númer o(191/ 181)* 100	SI	101%	
Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio:									90%	
Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas:									10%	
Porcentaje de cumplimiento global del servicio:									100 %	

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2011

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2011	Cumple SI/NO ⁸⁷	% Cumplimiento ⁸⁸	Notas
				2009	2010	2011				

Notas:

1.- Para este indicador hay que considerar que es primera vez que se realiza una encuesta de satisfacción de estas características, por lo que no existía una data histórica que permitiese definir una meta más realista. Cabe destacar, la Encuesta fue analizada en base a una escala de notas de 1 a 7 con el fin de que la calificación por parte del usuario del transporte público se encontrara dentro de patrones conocidos para él (escala de notas semejante a la calificación de los establecimientos educacionales). Mientras que la escala de notas del indicador comprometido con DIPRES, se había acordado de 1 a 5, lo que podría haber influido en el resultado del indicador esperado.

4.- Para este indicador hay que considerar que es primera vez que se realiza una encuesta de satisfacción de estas características, por lo que no existía una data histórica que permitiese definir una meta más realista. Cabe destacar, la Encuesta fue analizada en base a una escala de notas de 1 a 7 con el fin de que la calificación por parte del usuario del transporte público se encontrara dentro de patrones conocidos para él (escala de notas semejante a la calificación de los establecimientos educacionales). Mientras que la escala de notas del indicador comprometido con DIPRES, se había acordado de 1 a 5, lo que podría haber influido en el resultado del indicador esperado. En el caso específico la ciudad de Punta Arenas, considerando los parámetros y escala del estudio, el porcentaje de satisfacción es mayor al 60%, debido a que en la región el transporte público prestado con buses era casi inexistente y de una calidad de servicio muy baja (buses muy antiguos, baja frecuencia, baja regularidad), lo que contr

5.- Este indicador no contaba con data histórica de cifras o resultados de años anteriores, que reflejaran su comportamiento.

2.- Con cierre al 31 de diciembre, el indicador está bajo la meta con un 25, 4% y presenta sobrecumplimiento. Sin embargo, si se lo compara con similar período del año anterior, el indicador presenta un valor muy superior al logrado el 2010, de 16,9%, debido a que durante el 2011 se focalizó la fiscalización a las unidades de negocio con mayor tasa de rechazo. Considerando que la prioridad de la fiscalización a Buses Transantiago es mejorar la calidad, seguridad y condiciones técnicas de los buses, por requerimientos de la autoridad y Coordinadora Transantiago, durante el 2011, se realizó un seguimiento a los buses de las unidades de negocios que presentaban mayores tasas de rechazos, lo que incrementó la tasa de reincidentes principalmente en los meses de junio y agosto. Durante los últimos meses del año, se observó una baja en el número de reincidentes, es decir, un mayor cumplimiento de la normativa, como efecto de este aumento en la fiscalización a las unidades con mayor tasa de rechazo.

1.- El año 2011 se tiene un aumento considerable en el valor de la evasión con respecto al obtenido el 2010 de 17,9%. Del análisis de los factores que influyen en el resultado, se tiene que la evasión depende de diversos factores, entre los cuales destaca el aumento de las tarifas. Las alzas de tarifas a principios de año, en los meses de enero y febrero, se reflejan en un alza importante en el valor de la evasión (20%), en comparación con el valor obtenido al cierre del 2010 de 17,9%. En los meses siguientes el valor se mantiene alrededor del 20% hasta la siguiente alza de tarifa, en el mes de agosto, cuando el valor mensual de la evasión sube a 22,3%. Esta cifra se mantiene durante los meses siguientes, hasta la última alza en noviembre, que se traduce en una evasión sobre el 23%. De acuerdo a este análisis, existiría una relación directa entre el alza de tarifas y el aumento de la evasión. Cabe destacar que el precio de la tarifa es fijado por un panel de expertos, de acuerdo a ciertas condiciones ya esta

- Otros Indicadores de Desempeño medidos por la Institución el año 2011

Cuadro 10							
Otros indicadores de Desempeño año 2011							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2009	2010	2011	
Políticas y normas que rigen el transporte	Porcentaje de normas y reglamentos estudiados y/o elaborados por la DN y O enviados a la Sra. Subsecretaría respecto de la propuesta normativa del período t.	[Número de normas y reglamentos estudiados y/o elaborados por la DN y O remitidos a la Sra. Subsecretaría en el período t / Número de normas y reglamentos incorporados dentro de la propuesta normativa para el período t]*100	%	S/I	S/I	76,5%	
Subsidios al transporte	Porcentaje de revisiones de rendiciones de cuentas, provenientes de las Intendencias y MOP realizadas dentro del plazo de 5 días hábiles.	[Número de revisiones de rendiciones de cuentas provenientes de las Intendencias y MOP realizadas dentro del plazo de 5 días hábiles en el período t / Número total de revisiones de rendiciones de cuentas provenientes de las Intendencias y MOP realizadas dentro del período t] *100	%	S/I	S/I	71%	
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte	Porcentaje de visitas inspectivas efectuadas a Establecimientos en la Región Metropolitana respecto a las visitas inspectivas a Establecimientos comprometidas en el Plan de Fiscalización 2011.	[Número de visitas inspectivas efectuadas a Establecimientos en la Región Metropolitana en el período t/ Número Total de visitas inspectivas a Establecimientos comprometidas en el Plan de Fiscalización 2011]*100	%	S/I	117%	104,0%	
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte	Porcentaje de ensayos de homologación de vehículos ejecutados dentro del plazo de 7 días hábiles.	[Número de ensayos de homologación efectuados dentro del plazo de 7 días hábiles en el período t/ Número total de vehículos sometidos a homologación en el período t]*100	%	S/I	S/I	90,0%	
Gestión de tránsito	Porcentaje de cruces con modificaciones permanentes de programaciones respecto de la cantidad de cruces que se esperan modificar en el período t.	[Número de cruces con modificaciones permanentes de programaciones de semáforos de Santiago en el período t/Número estimado de cruces a modificar en el período t] *100	%	S/I	S/I	112,5%	

Cuadro 10
Otros indicadores de Desempeño año 2011

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2009	2010	2011	
Seguridad de Tránsito	Porcentaje de campañas de seguridad de tránsito efectuadas en el período t respecto a las programadas para el período t.	$\frac{\text{Número de campañas efectuadas en el período t}}{\text{Número de campañas programadas para el período t}} * 100$	%	S/I	S/I	77,8%	
	Porcentaje de solicitudes de transferencias de fondos a EFE emitidas antes del día 21 de cada mes.	$\frac{\text{Número de transferencias solicitadas antes del día 21 de cada mes en el período t}}{\text{Número total de solicitudes de transferencias de fondos emitidas en el período t}} * 100$	%	S/I	S/I	100%	

Anexo 5: Compromisos de Gobierno

Cuadro 11
Cumplimiento de Gobierno año 2011

Objetivo ⁸⁹	Producto ⁹⁰	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ⁹¹	Evaluación ⁹²
Durante el año 2011 terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago; mejorar la calidad del servicio	Presentación y visto bueno del Presidente a plan de rediseño operacional del Transantiago, y cerrar renegociaciones con los operadores y el Administrador Financiero (AFT)	Políticas y normas que rigen el transporte	Atrasado (1)
Implementar plan maestro de ciclovías y ciclobandas en las principales ciudades del país	Construir 135 km de ciclovías en regiones.	Planificación de los sistemas de transporte urbano	A tiempo en su cumplimiento
Continuar impulsando un sistema con puntaje para las licencias de conducir.	Aprobar proyecto de ley que crea sistema de puntajes para licencias de conducir.	Políticas y normas que rigen el transporte	A tiempo en su cumplimiento
Disminuir en 20% el número de víctimas fatales de aquí al 2014.	Disminuir en 20% el número de víctimas fatales de aquí al 2014.	Políticas y normas que rigen el transporte	A tiempo en su cumplimiento
En 2012 se iniciará las obras de las nuevas líneas 3 y 6 del Metro.	Iniciar en 2012 las obras de las líneas 3 y 6 del Metro.	Planificación de los sistemas de transporte urbano	A tiempo en su cumplimiento
Implementar plan de renovación y modernización de flotas de transporte público en regiones.	Continuar con la implementación del plan de renovación y modernización de flotas.	Políticas y normas que rigen el transporte	A tiempo en su cumplimiento

89 Corresponden a actividades específicas a desarrollar en un período de tiempo preciso.

90 Corresponden a los resultados concretos que se espera lograr con la acción programada durante el año.

91 Corresponden a los productos estratégicos identificados en el formulario A1 de Definiciones Estratégicas.

92 Corresponde a la evaluación realizada por la Secretaría General de la Presidencia.

Cuadro 11
Cumplimiento de Gobierno año 2011

Objetivo ⁸⁹	Producto ⁹⁰	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ⁹¹	Evaluación ⁹²
Eliminar barreras que reducen competencia entre el transporte ferroviario, carretero, aéreo y de cabotaje marítimo, tanto de carga como de pasajeros	Plan que indique las materias y problemáticas que se requieren abordar en la política de Transportes.	Políticas y normas que rigen el transporte	A tiempo en su cumplimiento
Impulso a las concesiones portuarias	Formular una política portuaria (Plan maestro)	Políticas y normas que rigen el transporte	A tiempo en su cumplimiento
Implementar tarificación vial por congestión	Entregar propuesta detallada de tarificación vial que incluye análisis tecnológico y jurídico.	Gestión de Tránsito	A tiempo en su cumplimiento
Durante el año 2011 terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago: avanzar hacia el equilibrio financiero del sistema	Enviar proyecto de ley que eleva las multas por evasión en Transantiago al Congreso y tramitación	Políticas y normas que rigen el transporte	Cumplido
Durante el año 2011 terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago: aumentar la competencia del sistema y la calidad del servicio.	Enviar proyecto de ley que modifique marco regulatorio del Transantiago al Congreso y tramitación	Políticas y normas que rigen el transporte	Cumplido
Pasar la Secretaría de Transporte de Mideplan al Ministerio de Transportes	Reducir duplicidad de funciones y potenciar el Rol del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.	Planificación de los sistemas de transporte urbano	Cumplido
Durante el año 2011 terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago: Subsidio al Transantiago	Enviar proyecto de ley de subsidio al Transantiago al Congreso y Tramitación	Políticas y normas que rigen el transporte	Cumplido

Cuadro 11
Cumplimiento de Gobierno año 2011

Objetivo ⁸⁹	Producto ⁹⁰	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ⁹¹	Evaluación ⁹²
Completar este año la renegociación de los contratos con los operadores de Transantiago.	Completar la renegociación de los contratos con los operadores del Transantiago.	Políticas y normas que rigen el transporte	Cumplido

Nota al pie:

(1) La renegociación de contratos de los operadores se terminó y está en fase de implementación. Las negociaciones con el Administrador Financiero (AFT) están en buen pie para terminarse en los próximos meses.

Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2011

CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2011

I. IDENTIFICACIÓN

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

II. FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de				Prioridad	Ponderador	% del ponderador obtenido	Cumple
			Etapas de Desarrollo o Estados de							
			I	II	III	IV				
Marco Básico	Calidad de Atención a Usuarios	Gobierno Electrónico - Tecnologías de Información				O	Mediana	10.00%		✓
		Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana				O	Mediana	12.00%		✓
		Sistema Seguridad de la Información			O		Mediana	10.00%		✓
	Planificación / Control de Gestión	Descentralización	O				Menor	9.00%		✓
		Equidad de Género	O				Menor	9.00%		✓
		Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	O				Alta	50.00%	100	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento :							100.00%			

Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 12 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2011				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ⁹³	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ⁹⁴	Incremento por Desempeño Colectivo ⁹⁵
DIVISIÓN DE NORMAS Y OPERACIONES	27	3	100%	8,0%
DIVISIÓN DE SUBSIDIOS	34	3	98,4%	8,0%
FISCALIZACIÓN Y CONTROL	51	4	100%	8,0%
CENTRO DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN VEHICULAR (3CV)	11	3	99,3%	8,0%
UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO	25	4	100%	8,0%
COORDINACIÓN DE TRANSANTIAGO	14	3	95,6%	8,0%
COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO	7	3	91,1%	8,0%
DESARROLLO LOGÍSTICO	8	3	91,5%	8,0%
SEREMI RM	69	9	99,8%	8,0%
SEREMI REGIÓN. ARICA Y PARINACOTA	9	3	100%	8,0%
SEREMITT DE TARAPACÁ	7	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE ANTOFAGASTA	8	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE ATACAMA	10	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE COQUIMBO	9	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE VALPARAÍSO	21	3	96,9%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	12	3	94%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DEL MAULE	11	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DEL BÍO-BÍO	21	3	99,6%	8,0%

93 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2011.

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

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

SEREMITT REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	13	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE LOS RÍOS	11	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE LOS LAGOS	11	3	98%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE AYSÉN	9	3	100%	8,0%
SEREMITT REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA	11	3	100%	8,0%
GABINETE MINISTRO Y UNIDAD DE PRENSA	10	3	99,1%	8,0%
GABINETE SUBSECRETARIA Y AUDITORÍA INTERNA	10	3	100%	8,0%
DIVISIÓN LEGAL	16	5	97,2%	8,0%
OIRS	11	3	100%	8,0%
DAF (DPTO. CONTABILIDAD Y PRESUPUESTO; DPTO. ADMINISTRATIVO; DPTO. DESARROLLO DE PERSONAS)	62	4	98,1%	8,0%
DIVISIÓN GESTIÓN, TECNOLOGÍA Y PROCESOS (DGTP)	27	4	89,2%	4,0%
SERVICIO DE BIENESTAR	8	3	100%	8,0%

Anexo 8: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional

BOLETÍN: 7652-15 (Iniciativa de ley: Mensaje)

Descripción: Modifica Ley de Tránsito aumentando las Sanciones por Manejo en Estado de Ebriedad, bajo la Influencia de Sustancias Estupefacientes o Sicotrópicas, y bajo la Influencia del Alcohol.

Objetivo: Baja la norma actual que rige para el estado de ebriedad de 1 gramo por litro de sangre a 0,8 y la de bajo la influencia del alcohol de 0,5 a 0,3, incrementa las sanciones relativas a la suspensión de la licencia de conducir, dependiendo de la infracción que se cometa y las consecuencias que ésta tenga, siendo mucho más rígida que en la anterior legislación. Junto a ello se suma la disposición de entregar a Carabineros de mejor equipamiento para controlar y fiscalizar, a través del uso de alcotest evidenciales que podrán reemplazar la prueba sanguínea (alcoholemia), agilizando el proceso y permitiendo incrementar la cantidad de controles.

Fecha de ingreso: 17 de Mayo, 2011

Estado de tramitación: Ley 20.580.

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

BOLETÍN: 7212-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Permite el acceso uniforme a las licencias profesionales cumpliendo los requisitos exigidos en la Ley de Tránsito.

Objetivo: Posibilitar el acceso igualitario y uniforme a los conductores que, cumpliendo con los requisitos generales y especiales que procedan, puedan obtener todas las Clase de Licencias Profesionales que contempla la Ley de Tránsito.

Fecha de ingreso: 14 de Septiembre, 2010

Estado de tramitación: Ley 20513

Beneficiarios directos: Conductores profesionales.

BOLETÍN: 3800-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Modifica la ley N° 18.290, con la finalidad de exigir cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público

Objetivo: Hacer exigibles cinturones de seguridad y artefactos técnicos limitadores de velocidad en los buses de transporte público.

Fecha de ingreso: 3 de Marzo, 2005

Estado de tramitación: Ley 20.508

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

BOLETÍN: 7815-15 (Iniciativa de ley: Mensaje)

Descripción: Proyecto de ley en materia de sanciones a vehículos impedidos de efectuar transporte público y de escolares.

Objetivo: Sanciones al transporte pirata.

Fecha de ingreso: 20 de Julio, 2011

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

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

BOLETÍN: 7319-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Modifica Ley de Transito estableciendo requisitos alternativos para obtener licencia profesional.

Objetivo: Formación de conductores profesionales

Fecha de ingreso: 18 de Noviembre, 2010

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

Beneficiarios directos: Sistema de transporte público y conductores que quieran optar a una licencia de pasajeros o carga y que haya tenido la otra.

BOLETÍN: 7175-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Hace exigible el uso de chalecos reflectantes como medida de seguridad para los automovilistas.

Objetivo: Hacer obligatorio como elemento de seguridad, el chaleco reflectante en el KIT de seguridad de los automóviles.

Fecha de ingreso: 2 de Septiembre, 2010

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional ante la Comisión de Transportes de la Cámara.

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

BOLETÍN: 7292-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Modifica ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los juzgados de Policía Local, prohibiendo envío de citaciones en el caso en que las infracciones sean registradas con el vehículo en movimiento.

Objetivo: modificar la responsabilidad que cae sobre una persona al infringir la ley y ser registrado por los medios disponibles por los organismos de control, de manera de eliminar el envío de citaciones a los juzgados, cuando éstas hayan sido observadas cuando el vehículo haya estado en movimiento.

Fecha de ingreso: 9 de Noviembre, 2010

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

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

Boletín 3.376-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Modifica la Ley N° 18.290, de Tránsito, creando el sistema de licencias de conducir con puntajes.

Objetivo: disminuir los accidentes de tránsito y el número de muertos y lesionados por causa de dichos accidentes.

Fecha de Ingreso: 2 de noviembre de 2004.

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

Se presentó indicación sustitutiva en diciembre de 2010 para mejorar el proyecto.

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.