

# BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2013

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y  
TELECOMUNICACIONES

SUBSECRETARÍA DE  
TRANSPORTES

## Índice

1. Carta Presentación del Ministro del ramo .....	3
2. Resumen Ejecutivo Servicio .....	6
3. Resultados de la Gestión año 2013 .....	10
3.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2013 y la Provisión de Bienes y Servicios .....	10
4. Desafíos para el año 2014 .....	59
5. Anexos .....	85
Anexo 1: Identificación de la Institución .....	86
a) Definiciones Estratégicas .....	86
b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio .....	90
c) Principales Autoridades .....	91
Anexo 2: Recursos Humanos .....	92
Anexo 3: Recursos Financieros .....	98
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2013 .....	155
Anexo 5: Compromisos de Gobierno .....	161
Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013) .....	165
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2013 .....	166
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo .....	168
Anexo 9: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional .....	170

# 1. Carta Presentación del Ministro del ramo

De mi consideración,

La gestión realizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) durante el año 2013, ha priorizado la generación de políticas, planes y normas para desarrollar sistemas de transporte eficientes, seguros y sustentables, contribuyendo a la integración territorial del país, favoreciendo el desarrollo económico y asegurando servicios de alta calidad a los usuarios. Estas prioridades buscan avanzar, desde el ámbito del transporte, hacia el objetivo nacional de cruzar el umbral del desarrollo antes del año 2020,

El MTT ha estructurado su gestión en torno a dos áreas prioritarias: desarrollo social mediante el fortalecimiento de la movilidad de las personas, y desarrollo económico a través de la disponibilidad de redes eficientes para el transporte de carga. Para lograr lo anterior, durante el año 2013 el MTT concluyó un proceso de profunda transformación, que buscó consolidar una visión de largo plazo e instalar un proceso estructurado de planificación, enfocando el esfuerzo de gestión en la elaboración de propuestas que trascienden la contingencia inmediata y proponen soluciones de transporte pensadas para ser preparadas e implementadas más allá de un período de gobierno.

El aumento en la valoración del tiempo individual y el uso del automóvil, especialmente en zonas urbanas, nos ha desafiado a recuperar el rol protagónico en la planificación del transporte de pasajeros y carga, para resguardar una buena calidad de vida para las personas y fluidez de los procesos en la carga. En el caso de Santiago, por ejemplo, las proyecciones de desarrollo urbano y crecimiento del parque vehicular, indican que de no tomarse las medidas necesarias, los tiempos de viaje se duplicarían en 10 años. Para anticipar soluciones se desarrolló el Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, que representa la carta de navegación orientadora de las decisiones de inversión en infraestructura y sistemas de apoyo, requeridas para responder a la demanda futura. El objetivo es claro: evitar el colapso vial que se generaría si no se ejecutan los proyectos necesarios. El mismo ejercicio se realizó para las capitales regionales, con mayor detalle en Antofagasta, Copiapó, Talca, Concepción, Valdivia y Puerto Montt a través del proyecto Ciudades Modelo de Transporte. Para representar mejor las valoraciones y tendencias en la selección de las inversiones, mejoramos las metodologías de evaluación social de proyectos de infraestructura, para incorporar mejor el impacto de las soluciones en la calidad de vida de las personas. Por primera vez, además, realizamos la evaluación de una política pública completa –como es el Plan 2025- en lugar de una serie de proyectos individuales.

Con el fin de mejorar los mecanismos de coordinación de los sistemas de transporte de la ciudad de Santiago, se modificó la Coordinación de Transantiago, transformándola en la Dirección de Transporte Público Metropolitano, dedicada a coordinar la prestación de servicios de transporte en la Región Metropolitana, con una mirada integral del sistema y con énfasis en lograr la mejor calidad de servicio para los usuarios. En regiones, los cambios a la ley de Subsidio Nacional al Transporte Público, proveen al Ministerio los necesarios recursos financieros, técnicos y legales para producir

una mejora sustantiva en la calidad de vida de las personas en zonas urbanas y rurales, a través de servicios de transporte más modernos y eficientes. A partir de este escenario se transformó la actual División de Subsidios en la División de Transporte Público Regional, con un encargo de amplio alcance y también, con una agenda que incorpora la mirada integral de los sistemas de transporte.

En todos estos casos se realizó un cambio de las estructuras de trabajo, mecanismos de coordinación y asignación de responsabilidades, con apoyo externo especializado y principalmente, con la participación activa del personal de la Subsecretaría en Santiago y regiones, quienes con entusiasmo y experiencia permitieron lograr una dinámica de trabajo diferente y positiva para nuestros usuarios finales.

En el ámbito de la contribución al desarrollo económico, se han mejorado los mecanismos de definición de la infraestructura y condiciones necesarias para mejorar las redes de carga. Medidas como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Plan Maestro Ferroviario para carga y pasajeros, con especial énfasis en el desarrollo de nuevos trenes de cercanía, y la profesionalización y modernización del transporte de carga por camión, han sido fundamentales para este objetivo. Igual que en el caso del transporte de pasajeros, aquí se priorizó la visión integral de los sistemas y la anticipación, proponiendo medidas que se anticipan a las necesidades de largo plazo del país.

En seguridad del tránsito, para alcanzar la meta de reducir el número de fallecidos anuales en 20% entre los años 2010 y 2014, se ha enfocado la labor en tres ámbitos: educación y prevención, cambios normativos y fiscalización, y en tres áreas de acción principales: conducción en condiciones adecuadas, educación y otorgamiento de licencias. Durante 2013 se aplicaron mejoras al sistema de otorgamiento de licencias de conducir y se tramitó el anteproyecto de Ley que consiste en implementar un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) con el objetivo principal de prevenir accidentes de tránsito asociados a los excesos de velocidad.

Para responder de mejor manera a los desafíos de calidad de servicio, creamos y fortalecimos una unidad de Coordinación de Usuarios, dedicada a conocer a quienes utilizan los servicios de transporte, realizar perfiles y contar con datos de buena calidad a partir de los cuales construir las propuestas de solución y evaluar la percepción de las mismas. Esta Coordinación perfeccionó los canales de comunicación permanentes y abrió numerosas instancias de opinión y participación que recibieron gran respuesta desde los usuarios y contrapartes de diversa naturaleza.

En resumen, nuestro esfuerzo mayor en 2013 fue asegurar que el país cuenta con un Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones moderno y preparado para realizar propuestas y mirar el largo plazo. Esto le ha permitido cambiar su foco de gestión desde resolver la contingencia de corto plazo –generada en gran medida por la falta de planes y objetivos bien estructurados- hacia el liderazgo de proyectos clave para el desarrollo nacional y para el bienestar de los ciudadanos.

Nos esforzamos también por generar instancias de trabajo interno para lograr que todo el conocimiento y la experiencia acumulada de los funcionarios fuera bien canalizada y puesta al

servicio de la construcción de los objetivos y planes, generando un ambiente interno estimulante que ayudará a potenciar, retener y atraer talentos al sector público.

Todas estas acciones son parte de los planes de trabajo del Ministerio, a través de los cuales se materializa la visión conceptual que propone la Política Nacional de Transportes, que es el eje en torno a la cual se ha desarrollado todo el proceso de planificación y modernización.

Esperando que 2014 sea un año con logros significativos en planificación, seguridad y conectividad, se despide atentamente,



**PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ**  
**MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

## 2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes es un servicio público perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que tiene como 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 usuarios y usuarias.

Para cumplir con su misión la Subsecretaría se ha organizado en torno a sus principales roles: planificación, regulación, fiscalización y control de operaciones de los servicios. Además de las unidades de ámbito sectorial cuenta con unidades de apoyo administrativo y legal, y con una Coordinación de Regiones.

Sus principales objetivos son: desarrollar el rol del servicio como entidad responsable por la planificación del transporte en el país; reducir el número de víctimas fatales en accidentes de tránsito, mediante modificaciones normativas, acciones de comunicación y formación, y recomendaciones de diseño de infraestructura; 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; definir la institucionalidad adecuada para el transporte terrestre; promover la utilización de modos no motorizados; avanzar hacia el equilibrio financiero del sistema de transporte público de Santiago; aumentar los índices de satisfacción de usuarios; mejorar la eficiencia de la cadena logística implementando la reforma de ferrocarriles y el desarrollo portuario e identificando oportunidades de integración modal; promover el uso de tecnologías a través de inversiones en sistemas de control de tráfico y mecanismos de información a usuarios; velar por que los nuevos proyectos de líneas de Metro sean integrales con respecto a la red de transporte público en funcionamiento; 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; generar vínculos formales con los usuarios para recopilar información sobre perfiles y necesidades; desarrollar, atraer y retener talentos y gestionar las relaciones con la comunidad.

Para lograr lo anteriormente expuesto la Subsecretaría de Transportes, se organizó en las Divisiones de Normas y Operaciones, de Transporte Público Regional; de Planificación y Desarrollo; de Logística; de Administración y Finanzas y Legal; la Dirección de Transporte Público Metropolitano; las Coordinaciones de Usuarios, Personas y Regiones; el Programa Nacional de Fiscalización y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). Además cuenta con una Unidad de Control de Gestión que consolida los planes y controla su avance. De la Subsecretaría dependen además las quince Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, a

través de las que se distribuye la acción del Ministerio en el resto del territorio nacional. La dotación total para esta estructura es de 1.511 funcionarios (personal de planta, contrata y honorarios).

El balance institucional que se presenta a continuación, da cuenta de los resultados de la gestión del año 2013 y los desafíos para el año 2014, en aspectos relevantes del presupuesto de la Subsecretaría y en la provisión de los principales bienes y servicios de la institución. Los principales aspectos que comprende son: a) definiciones estratégicas y sus resultados; b) estructura organizacional, dotación, principales productos estratégicos; c) Resultados de la gestión institucional incluyendo informe de desempeño, gestión financiera, y de recursos humanos.

Cabe mencionar que del presupuesto total asignado en 2013, que ascendió a M\$714.128, el 67% (M\$ 479.555) se destinó a subsidios que van en directo beneficio de los usuarios, mediante programas como la rebaja de tarifas a adultos y escolares, la renovación de flotas de buses, la ampliación e instalación de servicios en zonas aisladas y el mejoramiento de paraderos, materializando así los objetivos de transporte público accesible y de alta calidad.

La modificación de la ley N°20.378, promulgada hacia fines de 2013, mejoró esta condición, asegurando por una parte la estabilidad financiera de Transantiago en el largo plazo y por otra, generando los recursos necesarios para desplegar servicios eficientes y abundantes en las regiones, bajo el liderazgo de la División de Transporte Público Regional.

Entre los principales resultados logrados en el ámbito de planificación, durante el año 2013, es importante señalar que diversas metodologías fueron aprobadas por el Ministerio de Desarrollo Social buscando integrar la planificación territorial y al desarrollo urbano, medio ambiente y eficiencia energética, así como también se finalizaron diversos estudios de análisis. Durante 2013, se trabajó en consolidar las propuestas del Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, cuyo objetivo es contar con una guía para ordenar y priorizar la cartera de inversiones estratégicas en infraestructura de transporte, necesarias para dar respuesta satisfactoria a las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en Santiago en 2025.

Respecto al transporte de carga, se elaboró un Plan Nacional de Desarrollo Portuario que establece una hoja de ruta para aumentar la capacidad portuaria de los puertos del estado, considerando además nuevas soluciones para la infraestructura de conectividad. Así la accesibilidad ferroviaria a los mismos. En coordinación con el Sistema de Empresas SEP y las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio, se lideró el desarrollo del estudio “Evaluación y Selección de Alternativas para un Puerto de Gran Escala en la Zona Central de Chile”. Se desarrolló el Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria, PICAFA (anteriormente ‘Plan de Infraestructura Ferroviaria Estratégica’), el que propone un portafolio de inversiones por aproximadamente 320 millones de dólares en proyectos que buscan duplicar el tonelaje total transportado por ferrocarril en la “Red EFE”, llegando a un

volumen de 23 millones de toneladas al año 2020. En el marco de un Plan Maestro Ferroviario que involucra el fortalecimiento de la institucionalidad, se realizó un diagnóstico de la normativa técnica ferroviaria administrada por EFE y se elaboró un plan de trabajo para la oficialización de estas normas a nivel nacional. También se establecieron las primeras definiciones sobre el traspaso de las funciones de regulación, normativa y fiscalización a la Subsecretaría.

En materia de seguridad de tránsito, los resultados de los indicadores reflejan el liderazgo de CONASET en la consecución de los proyectos estratégicos que conforman el Plan de Acción Estratégico. Los proyectos se centran en acciones orientadas a cambios normativos, aumento de cobertura y mejoras en los procesos de fiscalización, y en la promoción de la educación vial y difusión del Programa Comunicacional “Manéjate por la Vida”. Además, destaca la coordinación y participación de los miembros integrantes del Comité Técnico Interministerial de CONASET que contribuyen en la realización y seguimiento de los proyectos definidos, como también, en la ejecución de propias iniciativas de cada sector que contribuyen a mejorar la seguridad vial del país. Cabe mencionar que la significativa reducción de la tasa de mortalidad del año 2012 mantiene la tendencia a la baja en el año 2013, en comparación a la tendencia de los últimos años. Los resultados obtenidos se explican en gran parte por la Ley Tolerancia Cero, aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol, implementación del nuevo examen teórico para clases B y C y profesionales, y labores preventivas de educación y difusión realizadas en todas las regiones, entre otros.

Los principales proyectos implementados en el área de Fiscalización, dicen relación con los subtítulos 22 y 29, donde se implementaron mejoras tecnológicas relevantes a través de la incorporación de los proyectos SIFTRA, SIFTRA Establecimientos y PDA, esto es principalmente tecnología que apoya la ejecución de controles en terreno y su transmisión y sistematización en línea, tanto para vía pública (control de vehículos) como para control de establecimientos (PRT, Escuelas de conductores, entre otros). Junto con esto, una parte importante de la ejecución tuvo relación con el Subtítulo 21 y 22, con medidas destinadas a mejorar las condiciones laborales de los Fiscalizadores.

Durante el año 2013 se desarrolló un proceso de Planificación Estratégica que nos permitió trazar el camino a seguir para el mediano y largo plazo, lo que significó comprometer a los equipos en la elaboración de propuestas de acción para contar con sistemas de transporte que impulsen el desarrollo económico y social del país. Este proceso se formalizó como mecanismo de trabajo permanente, liderado por la Unidad de Control de Gestión.

Respecto a los desafíos para el año 2014, será clave consolidar el rol del Ministerio en la planificación de las inversiones y planes de transporte para el país en el largo plazo. Asimismo será necesario avanzar en cambios normativos en materia de seguridad vial, consolidar la calidad del sistema de transporte público de Santiago y regiones, y sobre todo, conformar la capacidad de

nuestros equipos para formular propuestas desde una perspectiva integradora, anticipándose a las necesidades de pasajeros y carga e incorporando nuevas tecnologías en la gestión. Junto con esto será necesario consolidar el modelo regional de gestión y asegurar que se cuenta con las herramientas de evaluación adecuadas para medir el cumplimiento de los objetivos.

Para resumir el trabajo realizado, se realizó un esfuerzo sistemático de producción de libros dedicados a cada tema de gestión. Los contenidos de estos libros, que incluyen la Política Nacional de Transporte y todos sus instrumentos asociados, fueron generados por los equipos de especialistas del Ministerio. Estos documentos constituyen la evidencia tangible del cambio de rol y especialmente, de la renovada capacidad de la Subsecretaría de Transportes para liderar procesos de planificación aportando una mirada integradora y de largo plazo.

Por último, cabe mencionar que durante 2013 se logró una ejecución presupuestaria de 99,4% y se dio cumplimiento a las metas en todos los indicadores de gestión.



REPUBLICA DE CHILE  
SUBSECRETARIA  
MINISTERIO TRANSPORTES

*Gloria Hutt Hesse*

**GLORIA HUTT HESSE**  
**SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES**

### 3. Resultados de la Gestión año 2013

#### 3.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2013 y la Provisión de Bienes y Servicios.

##### 3.1.1 Transporte Público Regional

El Programa presupuestario 06, en su cuarto año de ejecución, logró expandir y consolidar la ejecución de los Subsidios considerados en la Ley N°20.378, lo que se espera incrementar más aún, con la nueva Ley N°20.696, aprobada en el año 2013, la que permitirá aumentar los recursos y las herramientas disponibles.

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 2013 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 31-12-2013 Programa 06  
Subtítulos 24 y 33, en M\$**

<b>Programa 06 Subtítulos 24 y 33</b>	<b>Ejecución al 31 de Diciembre 2013</b>
Global Regional	122.504.073
Global Transantiago	355.350.652
<b>Total Ejecutado 2013 a la Fecha</b>	<b>477.854.725</b>
Total Presupuesto vigente 2013	478.110.819
<b>Ejecución %</b>	<b>99,95%</b>

- El monto total ejecutado por región, de los distintos subsidios, aumentó considerablemente respecto del año 2012 para las regiones de Arica y Parinacota, Valparaíso, Región Metropolitana, La Araucanía y Magallanes. En tanto el resto de las regiones evidenció una baja respecto del 2012. En la Tabla N°2 puede visualizarse lo mencionado, y su análisis se realizará por cada Subsidio, más adelante.

**Tabla N°2. Ejecución al 31-12-2013 de Subsidios por Región en M\$**

Región	Monto Regional	Permanente y Transitorio Transantiago	Oferta Licitada	Oferta No Licitada	Zonas Aisladas	Conectividad Transporte Público	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas	Provisión Especial para Inversiones	% (Ejecución 2013/Ejecución 2012)
Arica y Parinacota	4.572.060		0	163.599	113.054	0	0	246.597	74.490	3.974.320	128%
Tarapacá	1.842.497		1.374.133	5.245	261.190	0	0	29608,48	3.320	169.000	41%
Antofagasta	4.349.459		3.483.180	172.115	217.247	0	0	74.103	2.815	400.000	62%
Atacama	524.308		0	270.060	72.505	0	0	39.603	142.139	0	59%
Coquimbo	3.741.593		0	1.207.919	469.159	0	0	238.860	25.655	1.800.000	87%
Valparaíso	24.322.223		14.518.002	740.438	1.058.445	0	0	111.086	499.356	7.394.897	133%
Metropolitana	360.071.363	355.350.652	0	0	0	0	0	1.741.954	1.405.980	1572778	103%
O'Higgins	11.508.741		1.277.927	286.285	385.877	0	0	1.681.067	2.385.593	5.491.992	86%
Maule	7.487.266		0	1.889.723	410.301	0	0	1.486.952	17.580	3.682.710	75%
Biobío	19.989.925		10.735.376	1.454.405	1.405.153	7.933	0	797.368	1.589.690	4.000.000	85%
Araucanía	8.570.471		127.535	1.844.223	2.041.041	3.488	0	1.584.495	2.819.689	150000	119%
Los Ríos	6.579.708		0	713.673	1.494.706	44.774	0	2.025.445	15.387	2.285.723	92%
Los Lagos	12.972.362		0	1.195.311	8.149.020	1.600	0	2.195.627	1.280.804	150.000	70%
Aysén	5.276.194		0	29.146	4.756.418	0	0	258.119	82.511	150000	91%
Magallanes	6.046.554		0	62.528	2.060.131	0	688.083	66.408	1.969.403	1.200.000	105%
<b>TOTAL</b>	<b>477.854.725</b>	<b>355.350.652</b>	<b>31.516.153</b>	<b>10.034.671</b>	<b>22.894.247</b>	<b>57.794</b>	<b>688.083</b>	<b>12.577.291</b>	<b>12.314.412</b>	<b>32.421.420</b>	<b>99%</b>

- Implementación y continuidad de las diferentes líneas de Subsidios, llegando a un total de 4.201 servicios para todo el territorio nacional (sin incluir el sistema 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 línea de subsidio, año 2013**

Región	Total Servicios	Oferta Licitada	Oferta No Licitada	Zonas Aisladas	Conectividad Transporte Público	Zonas Extremas	Tpte. Escolar
Región de Arica y Parinacota	39	0	18	11	0	0	10
Región de Tarapacá	35	19	0	14	0	0	2
Región de Antofagasta	34	13	6	10	0	0	5
Región de Atacama	43	0	36	5	0	0	2
Región de Coquimbo	195	0	144	39	0	0	12
Región de Valparaíso	270	99	159	3	0	0	9
Región Metropolitana**	55	0	0	0	0	0	55
Región de O'Higgins	253	15	108	30	0	0	100
Región del Maule	597	0	504	22	1	0	70
Región del Biobío	745	73	618	7	1	0	46
Región de La Araucanía	420	1	219	130	2	0	68
Región de Los Ríos	515	0	363	46	3	0	103
Región de Los Lagos	833	0	603	103	1	0	126
Región de Aysén	126	0	42	65	0	0	19
Región de Magallanes	41	0	12	21	0	4	4
<b>TOTAL</b>	<b>4.201</b>	<b>220</b>	<b>2.832</b>	<b>506</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>631</b>

\*\* Excluida la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

- Implementación, junto a los Gobiernos Regionales, del Programa de Renovación de Buses, Taxi Buses y Trolebuses, llamado "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. Durante el año 2013 se presentaron 1.243 postulaciones, mientras el promedio de antigüedad de los buses renovados es de 16 años. Lo anterior puede observarse en la Tabla N°4.

**Tabla N°4. Estadística 2013 Programa Renovación de Buses.**

Región	N° de Vehículos		Monto en M\$		Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Postulados(**)	Pagados	Entrante	Saliente
Región de Arica y Parinacota	32	15	\$ 134.300	\$ 81.450	1991	2009
Región de Tarapacá	12	11	\$ 146.800	\$ 138.530	1997	2014
Región de Antofagasta	67	49	\$ 622.080	\$ 465.560	1995	2011
Región de Atacama	15	13	\$ 80.170	\$ 67.570	1992	2005
Región de Coquimbo	75	46	\$ 369.220	\$ 241.910	1992	2005
Región de Valparaíso	115	75	\$ 648.780	\$ 433.370	1992	2005
Región Metropolitana (*)	30		\$ 176.130			
Región de O'Higgins	76	49	\$ 590.180	\$ 343.190	1993	2008
Región del Maule (*)	124	87	\$ 801.110	\$ 578.210	1993	2007
Región del Biobío (*)	312	117	\$ 2.202.060	\$ 1.137.850	1995	2011
Región de La Araucanía (*)	115	74	\$ 968.510	\$ 678.580	1994	2010
Región de Los Ríos (*)	199	81	\$ 1.594.430	\$ 669.870	1993	2009
Región de Los Lagos (*)	68	19	\$ 412.280	\$ 132.870	1992	2007
Región de Aysén	3	3	\$ 16.620	\$ 16.620	1992	2010
Región de Magallanes						
<b>Total</b>	<b>1.243</b>	<b>639</b>	<b>\$ 8.762.670</b>	<b>\$ 4.985.580</b>	<b>1993</b>	<b>2009</b>

(\*) Regiones que aún no cierran el proceso 2013, están con segunda etapa vigente o en revisión para envío a pago.

(\*\*) Monto asociado a 1.143 postulaciones que poseen los datos necesarios para ser valorizadas.

- El registro histórico señala que durante los procesos 2011, 2012 y 2013, del Programa Renueva tu Micro, se han recibido 3.725 postulaciones y se han concretado 2.298 renovaciones valorizadas en \$15.003 millones. Cabe señalar que, como se mencionó anteriormente, aún hay regiones que no han cerrado su proceso 2013, por lo cual los resultados finales del año 2013 podrían variar. A continuación en la Tabla N°5, se presentan los detalles del programa por región y año:

• **Tabla N°5. Estadística Histórica a Diciembre 2013, Programa Renovación de Buses.**

Región	Postulaciones Acumuladas	Renovaciones Acumuladas	Monto Total Acumulado Renovaciones (\$M)**
Región de Arica y Parinacota	120	81	391.000
Región de Tarapacá	64	51	464.000
Región de Antofagasta	231	147	1.227.000
Región de Atacama	53	36	209.000
Región de Coquimbo	288	176	828.000
Región de Valparaíso	226	146	903.000
Región Metropolitana	76	20	88.000
Región de O'Higgins	255	187	1.394.000
Región del Maule	413	312	1.682.000
Región del Biobío	816	434	3.268.000
Región de La Araucanía	322	229	1.474.000
Región de Los Ríos	299	194	1.092.000
Región de Los Lagos	535	272	1.892.000
Región de Aisén	15	7	50.000
Región de Magallanes	12	6	41.000
<b>Total</b>	<b>3.725</b>	<b>2.298</b>	<b>15.003.000</b>

**Detalles por línea de subsidio, para el año 2013.**

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\$ 355.350.652 el cual es mayor en M\$7.890.264 respecto del año 2012.

Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas:

Durante el año 2013 se potenció el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas otorgándose a un total de 76 empresas, que incluyen un total de 220 servicios, manteniéndose en las zonas de Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua Urbano, Gran Concepción y Victoria-Temuco, así como de los servicios de ferrocarriles urbanos y de cercanía Merval (V), Metrotren (VI/RM) y Fesub (VIII).

En el año 2013 las empresas que recibieron subsidio fueron 76, al igual que en el año 2012.

**Tabla N°6. Número de Empresas y Servicios Subsidiados 2013**

Región	N° de Empresas	N° de Servicios
Región de Tarapacá	6	19
Región de Antofagasta	12	13
Región de Valparaíso	11	99
Región de O'Higgins	6	15
Región del Bío – Bío	40	73
Región de La Araucanía	1	1
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>220</b>

Lo anterior se traduce en un aumento de un 4%, respecto de los montos durante el año 2012, como puede apreciarse en la Tabla N°7.

**Tabla N°7. Montos de Subsidio años 2012-2013**

Región	Monto de Subsidio en M\$		% incremento respecto 2012
	2012	2013	
Región de Tarapacá	1.264.782	1.374.133	9%
Región de Antofagasta	3.375.688	3.483.180	3%
Región de Valparaíso	13.710.632	14.518.002	6%
Región Metropolitana**	138.540		-100%
Región de O'Higgins	1.227.578	1.277.927	4%
Región del Biobío	10.450.394	10.735.376	3%
Región de La Araucanía	63.513	127.535	101%
<b>Total</b>	<b>30.231.127</b>	<b>31.516.153</b>	<b>4%</b>

\*\*Región Metropolitana: no considera Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Parte del aumento del 4% se debe a la operación del servicio de Ferrocarriles en la Región de la Araucanía (Fesub Victoria-Temuco) incorporado en junio del 2012. También el aumento se explica, por el hecho de que los montos son reajustados anualmente por IPC, de acuerdo a lo señalado en el reglamento asociado.

#### Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas:

Habiéndose entregado este subsidio por primera vez el año 2010, en el año siguiente (2011) se registró un aumento en la adhesión buses, minibuses, urbanos y rurales de un 35% con respecto al año de aplicación inmediatamente anterior. Conforme a la consolidación del programa, el año 2013

se ha estimado un monto de M\$10.034.671, que ha de ser distribuido en los 9.031 vehículos adheridos en las distintas regiones del país, postulados en el periodo establecido. De esta forma, el monto pagado aumenta en un 5% con respecto al proceso anterior. Esta información por región se encuentra en la Tabla N°8.

**Tabla N°8. Montos Subsidiados 2012-2013**

Región	Monto de Subsidio en M\$		% Ejecución respecto 2012
	2012	2013	
Región de Arica y Parinacota	201.425	163.599	81%
Región de Tarapacá	371	5245,297	1414%
Región de Antofagasta	162.180	172.115	106%
Región de Atacama	272.815	270.060	99%
Región de Coquimbo	1.236.039	1.207.919	98%
Región de Valparaíso	682.375	740.438	109%
Región de O'Higgins	272.537	286.285	105%
Región del Maule	1.885.836	1.889.723	100%
Región del Biobío	1.382.825	1.454.405	105%
Región de La Araucanía	1.667.050	1.844.223	111%
Región de Los Ríos	694.383	713.673	103%
Región de Los Lagos	1.011.688	1.195.311	118%
Región de Aysén	24.407	29.146	119%
Región de Magallanes	62.899	62.528	99%
<b>TOTAL</b>	<b>9.556.830</b>	<b>10.034.671</b>	<b>5%</b>

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 2013 no se dieron estas condiciones, este subsidio no fue ejecutado.

Subsidio en Zonas Aisladas:

Durante el año 2013, se subsidiaron 506 servicios de Zonas Aisladas localizados en todas las regiones del país salvo la Metropolitana, contemplando una ejecución total de M\$22.894.247. En

términos de servicios la operación 2013 representa un aumento de un 8% respecto a 468 servicios subsidiados durante 2012, en términos de ejecución implicó un aumento de un 7% respecto a los M\$ 21.482.027 ejecutados durante 2012. Lo anterior se evidencia en la Tabla N°9.

**Tabla N°9. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2012-2013**

Regiones	N° Servicios		Monto en M\$	
	2012	2013	2012	2013
Región de Arica y Parinacota	11	11	97.292	113.054
Región de Tarapacá	14	14	274.351	261.190
Región de Antofagasta	10	10	219.227	217.247
Región de Atacama	4	5	62.682	72.505
Región de Coquimbo	39	39	463.451	469.159
Región de Valparaíso	3	3	895.574	1.058.445
Región de O'Higgins	26	30	384.748	385.877
Región del Maule	21	22	771.598	410.301
Región del Biobío	4	7	2.018.938	1.405.153
Región de La Araucanía	110	130	1.765.500	2.041.041
Región de Los Ríos	42	46	1.433.322	1.494.706
Región de Los Lagos	99	103	6.195.968	8.149.020
Región de Aysén	64	65	4.962.918	4.756.418
Región de Magallanes	21	21	1.936.458	2.060.131
<b>Total</b>	<b>468</b>	<b>506</b>	<b>\$ 21.482.027</b>	<b>\$ 22.894.247</b>
<b>% Incremento respecto 2012</b>		<b>8%</b>		<b>7%</b>

El incremento de 7% en montos transferidos del año 2013 respecto del 2012 se debe principalmente a la operación de los 38 servicios nuevos implementados en el curso del año 2013.

#### Subsidio en Zonas Extremas:

Como se observa en la Tabla N°10, el monto del subsidio se vio incrementado en un 19%, manteniéndose el mismo número de servicios, los cuáles son prestados por la empresa "Movigas". Estos servicios permiten a todos los habitantes de la ciudad de Punta Arenas contar con transporte regular y 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°10. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2012-2013**

Región	Monto en M\$		N° de Servicios	
	2012	2013	2012	2013
Región de Magallanes	580.585	688.083	4	4

Subsidio Transporte Escolar

Durante el año 2013 este subsidio continuo creciendo en cuanto a cantidad de servicios, confirmando la consolidación alcanzada el año 2012, luego de que en el año 2010 se realizara el proyecto piloto, logrando un muy buen recibimiento por parte de los colegios del país, alcanzando un total de 631 servicios a diciembre de 2013. Lo cual abarca un total de 41.780 estudiantes que están siendo beneficiados por este subsidio. Lo anterior se encuentra registrado en las siguientes Tablas N°11 y N°12.

**Tabla N°11. Montos Servicios Subsidiados de Transporte Escolar 2012-2013**

Región	Monto en M\$	
	2012	2013
Región de Arica y Parinacota	130.267	246.597
Región de Tarapacá	-	29.608
Región de Antofagasta	55.549	74.103
Región de Atacama	39.146	39.603
Región de Coquimbo	255.735	238.860
Región de Valparaíso	98.785	111.086
Región Metropolitana	1.969.265	1.741.954
Región de O'Higgins	2.443.629	1.681.067
Región del Maule	1.619.614	1.486.952
Región del Biobío	857.495	797.368
Región de La Araucanía	1.599.479	1.584.495
Región de Los Ríos	2.157.428	2.025.445
Región de Los Lagos	2.374.641	2.195.627
Región de Aisén	201.620	258.119
Región de Magallanes	50.182	66.408
<b>Total</b>	<b>13.852.840</b>	<b>12.577.291</b>

**Tabla N°12. Número de Servicios y Beneficiarios Subsidiados de Transporte Escolar años 2011-2012-2013**

Regiones	N° Servicios			Beneficiarios		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Región de Arica y Parinacota	2	6	10	54	637	763
Región de Tarapacá			2			53
Región de Antofagasta	5	3	5	208	89	227
Región de Atacama	2	2	2	81	81	82
Región de Coquimbo	8	11	12	339	623	622
Región de Valparaíso	5	7	9	130	203	241
Región Metropolitana	54	54	55	6227	6.227	6.845
Región de O'Higgins	99	101	100	6525	6720	6785
Región del Maule	71	71	70	4951	4.951	5.952
Región del Biobío	38	41	46	2234	2.346	3.168
Región de La Araucanía	68	68	68	3884	4.108	4.757
Región de Los Ríos	101	101	103	4426	4426	5285
Región de Los Lagos	122	129	126	5272	5.755	6.518
Región de Aisén	16	18	19	301	311	363
Región de Magallanes	5	5	4	111	111	119
<b>Total</b>	<b>596</b>	<b>617</b>	<b>631</b>	<b>34.743</b>	<b>36.588</b>	<b>41.780</b>

Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público:

El año 2013 se destinaron M\$12.314.412 de pesos para realizar obras que apuntan a mejorar el transporte público en las regiones (Tabla N°13), pensando en el desarrollo y las necesidades hacia el futuro.

**Tabla N°13. Monto Subsidiado 2013**

Categoría	Monto Asignado (M\$)
Obras Mayores que favorecen el transporte Público	11.530.150
Otros Convenios	784.262
<b>Total</b>	<b>12.314.412</b>

Los proyectos de Obras Mayores que favorecen el transporte público, han permitido financiar importantes iniciativas en regiones, entre las que destacan la Conservación Vial y Medidas de Rapida Ejecución, Región del Biobio, en Concepción, por M\$1.500.000, la Intervención de mejoramiento de doble calzada en Av. Javiera Carrera entre las Encinas y Recabarren en Temuco por M\$2.761.453 y el Mejoramiento de diversas Calles en Puerto Natales, por M\$1.065.498.

En tanto, el 2013 fue el primer año en que se financian iniciativas vía subtítulo 31, permitiendo invertir en Conservación de Caminos de uso público de diversas provincias en la Región Metropolitana Rural, específicamente se mejoraron caminos en 17 comunas de la región, significando una inversión de M\$1.889.500 al igual que permitió iniciar la inversión en Normalización de Semáforos Red Centro de la Ciudad de Osorno, ampliación Ruta H-10 y Ruta H-210 Conexión Rancagua Graneros en la Región de O'Higgins, entre otros; los que en su conjunto significarán una inversión en tres años cercana a los M\$10.000.000.

El Año 2013 no se implementó el programa de obras menores "Transporte al desarrollo", sin embargo se pudieron realizar algunas modificaciones de convenio que con los saldos permitió dotar a las regiones de infraestructura acorde a las necesidades de los usuarios. La modalidad de financiamiento fue a través de la modificación de convenio con Subdere vía PMU, significando una inversión de M\$581.370, de los cuales 199.609 serán utilizados a la construcción de 95 paraderos en Valdivia, entre otras.

#### Provisión Especial para Inversiones:

A través de la transferencia directa de los M\$32.421.420 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.

### 3.1.2 COORDINACIÓN DE 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 2013, se describen a continuación:

La implementación de los nuevos contratos entraron en operación para todas las unidades de negocio en Junio del 2012, en 2013 se realizan seguimientos en los que se encuentra la necesidad de realizar ajustes menores en aspectos que requerían mejoras, los que se llevan a cabo mediante adendas y modificaciones contractuales. Las modificaciones están orientadas hacia la obligatoriedad del concesionario a orientarse a la entrega de un servicio de calidad y además se revisaron costos asociados a la operación real del Sistema y la viabilidad operativa de los costos establecidos en los contratos. Los aspectos considerados: incorporación de los costos de pintado de nuevos buses, aumentar la flota a 200 buses con los nuevos estándares, revisión de las condiciones de descuentos y estándares de calidad de servicio; otorgando más peso relativo a la regularidad por sobre la frecuencia, el Índice de Calidad de Atención a Usuarios y el Índice de Calidad de Vehículos aumentan su frecuencia de medición a mensual. También se incorpora una cláusula que permite quitar servicios a un concesionario si no se cumple con ciertos niveles de calidad de servicio y ser entregados a quienes entreguen un mejor estándar de calidad.

En diciembre de 2012 se firmaron los nuevos contratos de servicios complementarios, donde se traspasó parte de las funciones que desarrollaba el AFT a nuevos proveedores. AFT queda con la responsabilidad de la administración, custodia y contabilización de los recursos del Sistema. Sonda queda encargado de la provisión del sistema de validación, sistema de posicionamiento de la flota de buses, la provisión de los servicios de redes para el sistema de comercialización y carga del medio de acceso. Metro es responsable de la emisión del medio de acceso (tarjeta bip!), provisión y operación de las redes de comercialización y carga del medio de acceso de todo el Sistema. INDRA S.A. provisión del sistema de validación y servicios de redes de comercialización y carga del medio de acceso en estaciones de Metro. El traspaso de funciones desde el AFT a las nuevas empresas proveedoras de estos servicios se lleva a cabo en forma paulatina, y culmina en junio de 2013 con una transición exitosa.

En consideración a que las obras de Transporte Público a ejecutar son contempladas en un Plan Maestro de Infraestructura para el Transporte Público (PMITP) aprobado en agosto del 2011, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Desarrollo Social, Ministerio de Hacienda e Intendencia de la Región Metropolitana, se realizan acciones con el objetivo de lograr que el acceso, seguridad y viajes de los/as usuarios/as del Sistema de Transporte sean más seguros, expeditos y rápidos, se desarrollaron diversos estudios y/o anteproyectos de detalle para mejorar la infraestructura, tanto para la operación de los buses como al sistema general de Transporte Público.

- Obras que son inauguradas y se encuentran en operación en el sistema:
  - ✓ Se inaugura el corredor Departamental Oriente de 4,8 km, que atraviesa las comunas de Peñalolén, La Florida y Macul, y que incluye dos estaciones de buses de alto estándar y un nuevo diseño con más áreas verdes y zonas de recreación.
  - ✓ Se inaugura el corredor Departamental Poniente en la comuna de Pedro Aguirre Cerda, el que permitirá mejorar los tiempos de viaje tanto de vehículos particulares como de buses.
  - ✓ En las estaciones de transbordo comienzan a ser operativos los 71 Paneles de Información Variable atendiendo a los puntos de mayor demanda.
  
- Obras que se encuentran en procesos de construcción y estudios finalizados durante el 2013
  - ✓ Se inicia el proceso de expropiación de lotes para la construcción de los corredores Vicuña Mackenna Norte, Santa Rosa Sur Extensión y Dorsal.
  - ✓ Se generaron los procesos de licitación para la construcción del corredor Vicuña Mackenna, desde Vicente Valdés a Mirador Azul; corredor Dorsal, entre José María Caro y El Salto, y Santa Rosa Sur, en el tramo que va desde Eyzaguirre hasta Acceso Sur. Estos proyectos contemplan la construcción de 6,3 km adicionales vías segregadas a las ya existentes.
  - ✓ Proyectos habilitación corredor de Transporte Público de: Providencia e Independencia.
  - ✓ Se avanza en la construcción de 1,1 km de la vía segregada del corredor Las Rejas, alcanzando con ello un avance del 60% de las obras.
  - ✓ Se terminan los estudios de: Av. Manuel Antonio Matta, en Rinconada de Maipú; Av. Vicuña Mackenna Norte; Gran Avenida Norte.
  - ✓ Mejoramiento ejes: Villa el Maitén y Santa Raquel.
  - ✓ Se continúa con la instalación de nuevos refugios llegando a un total de 7.627.
  - ✓ Se continúa la incorporación de iluminación de refugios con energía solar, la que permite elevar la calidad y otorgando mayor seguridad. En el 2013 se entregan 1.649 paraderos iluminados con energía solar en comunas periféricas de Santiago.
  - ✓ Se continúa con mejoras en Puntos clave como Av. Central Gil de Castro, Gral. Bonilla, Av. Pajaritos – Las Parcelas, Av. Lo espejo – Gabriela Mistral, Lo Errázuriz, Mapocho-Lo Lopez, Tobalaba - Las Parcelas, cruces Quinta Normal: Carrascal-Neptuno, Nueva Imperial-Radal, Porto Seguro-Radal y otros de varias comunas.
  - ✓ Se ejecutaron obras de mejoramiento de mobiliario urbano como: preparación de diversas zonas pagas, vallas segregadoras, demarcación en diversos puntos en la ciudad, etc. (ejecuta DTPM)
  
- Alguno de los estudios liderados que se continuaron durante el 2013 corresponden a:
  - ✓ Proyectos habilitación corredor de Transporte Público: San Pablo Tramo 1 y Tramo 2, Anillo Intermedio Tramo 2 – Tramo 5, mejoramiento eje Lo Marcoleta.
  - ✓ Continúa el estudio de Santa Rosa intermedio entre Av. Lo Ovalle y Américo Vespucio.

En la presente tabla se muestra el desglose del presupuesto ejecutado durante 2013, entre lo realizado directamente por DTPM y lo que se ejecuta mediante mandato por el SERVIU.

DTPM		MM\$
Estudios conservaciones		249
Ejecución conservaciones		1.123
Estudio Corredores		321
Medidas de gestión		370
Mejoramiento de ejes		140
	Subtotal ejecución DTPM	2.203
SERVIU		M\$
Paraderos		3.904
Asesorías		112
Conservación		4.803
Corredores		10.244
	Subtotal ejecución DTPM	19.063
	Total ejecución	21.266

Fuente: DTPM

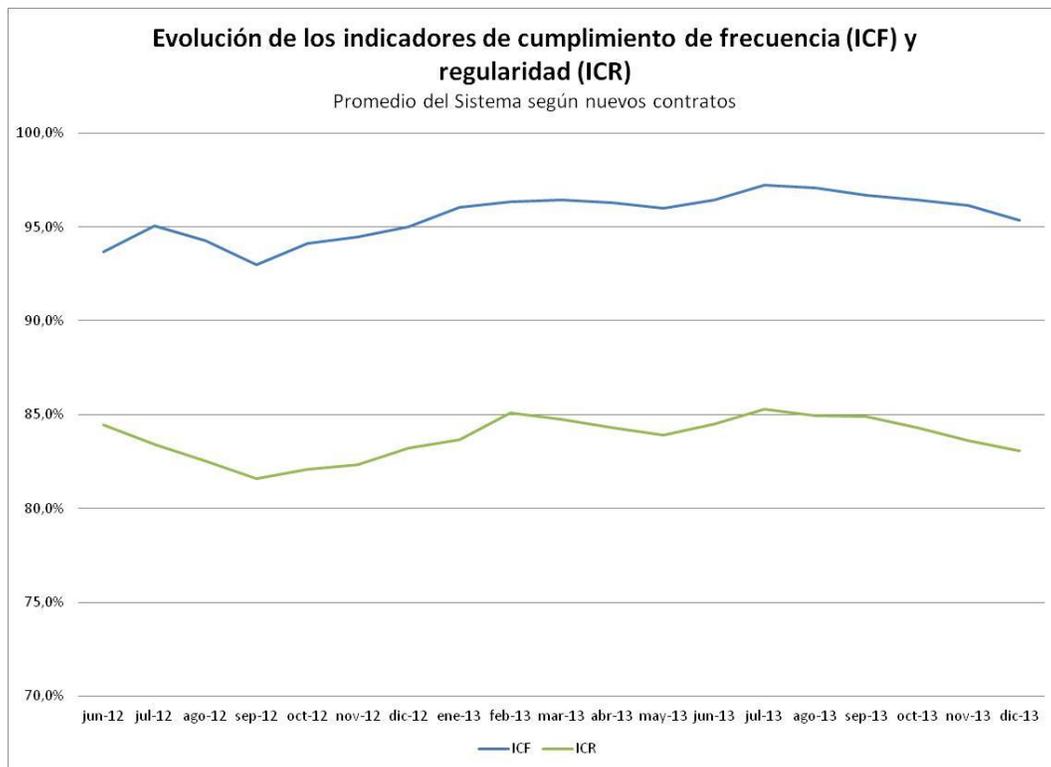
Tabla: Montos de ejecución de presupuesto Sub 31

- Otros proyectos relevantes liderados por la organización:
  - ✓ Durante el año 2013 se materializaron dos convenios: con Google en enero (en relación con Google Transit) y con Moovit en septiembre, ambas aplicaciones de información al usuario del transporte público.
  - ✓ Se actualiza la información de las cenefas de 8.000 refugios (90% del total de refugios del Sistema), de las 35 estaciones de transbordo y de la Estación Intermodal de La Cisterna.
  - ✓ Se realizaron tres encuestas de percepción del sistema, realizadas en paraderos (enero, mayo y noviembre) considerando a más de 15.000 usuarios frecuentes del transporte público (el 85% de los encuestados usan el Sistema 5 o más días a la semana).
  - ✓ Se realizaron 6 campañas informativas sobre los cambios de recorridos, donde se desplegaron: monitores en terreno, se entrega el Boletín denominado DTPNoticias, volantes y mapas. Se instalaron pancartas, afiches y adhesivos en las señales de paradas, se publica información en prensa, redes sociales y en sitios web del DTPM y Transantiago, y se procede al envío de mail masivos a usuarios registrados, entre otros.
  - ✓ Boletín bimensual - DTPNoticias, creado en julio de 2013 como el primer canal directo que llega a todos los usuarios. Su objetivo es acercar a los usuarios al transporte público, darles

a conocer información útil para sus viajes y mostrarles todas las áreas en las que se desarrollan proyectos y de las cuales pueden ser partícipes.

- ✓ Bus Padrón para el Sistema de Transporte Público Urbano de Santiago, el proyecto fijó las características técnicas y dimensionales de un nuevo tipo de bus cuyo aspecto más novedoso fue la incorporación de puertas a ambos lados, también se trabajó en un mejor diseño interior que entregue a los usuarios un mayor estándar de comodidad y seguridad en sus viajes. Producto de este nuevo diseño, las empresas MetBus, STP, Express, Alsacia y Vule se comprometieron a incorporar 184 buses con estas nuevas características a la flota del Sistema entre diciembre de 2013 y marzo de 2014.

Según los nuevos contratos los indicadores de frecuencia y regularidad son los que se presentan en la siguiente figura, los cuales estuvieron dentro de los rangos requeridos, mayor a 90% para frecuencia y 80% para regularidad.



Fuente: DTPM

Figura: Promedio de la evolución de frecuencia y regularidad con los contratos implementados el 2013

- Cuadro resumen cuantitativo comparativa de los logros y avances desde el 2007 al 2013

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo desde 2007- 2013							
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
N° de Paraderos	9.397	9.595(2)	10.492	10.809	11.220	11.165	11.271
Paraderos con Refugio	3.013	5.359	7.766	8.839	9.108	9.685	9.767
Corredores (km)	16,3	16,3	45,8	55,1	61,7	61,7	67,7
Vías Exclusivas (km)	8	31	31	31	31	31	31
Pistas Sólo Bus (km)	68,4	77	101,1	101,1	119,3	119,3	119,3
Zonas Pagas	0	141(2)	152	157	127	129	129
Número de Servicios Totales	223	326(3)	335	358	351	374	368
Denuncias y Reclamos	63.980	42.642	42.350	51.130	69.627	61.739	38.240
Sugerencias	36.611	11.287	7.525	20.795(*)	120.153	4.355	1.317
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los Usuarios	3,8	4,4	4,9	4,2	4,2	4,4	4,4

Fuente: DTPM

Notas: (1) Los datos corresponden a Febrero 2007, Febrero 2008, Noviembre 2009, Diciembre 2010 - 2013

(2) Diciembre 2008

(3) Octubre 2008

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

### 3.1.3 PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO

Durante el 2013, el presupuesto de estudios del Programa fue ejecutado en un 100%, detallamos a continuación los estudios realizados en el período:

ESTUDIO	Monto Miles \$
Análisis, Priorización y Evaluación Social a Nivel de Perfil de Proyectos Ferroviarios de Carga en Red EFE	10.000
Análisis Conceptual de un Proyecto de Circunvalación Ferroviaria a la Ciudad de Santiago, RM	15.000
Estudio de Demanda de Transporte Marítimo, Región de Aysén y Región Magallanes y Los Lagos	40.000
Consultoría para homologación de Ingeniería de los Proyectos de Puerto de Gran Escala	28.000
Asesoría para La Estrategia de Difusión y Posicionamiento del Plan Nacional de Desarrollo Portuario	14.000
Diagnóstico y Propuesta de Mejoras en Circulación de Camiones para el Área Metropolitana	7.000
Evaluación social a nivel de perfil, requerimientos de accesibilidad vial y ferroviaria asociados a la operación de un Puerto de Gran Escala Zona Central	24.000
Servicio de Elaboración de Doc. Plan Nacional de Desarrollo Portuario	6.892
Análisis de Infraestructura Logística Transporte Carga Nivel Nacional. (Ev. De las Barreras Logísticas de transporte de carga a nivel nacional)	81.600

Los principales logros del 2013 para el programa se detallan a continuación:

- Se generó un Plan Nacional de Desarrollo Portuario que establece una hoja de ruta para la implementación de proyectos de infraestructura en puertos estatales, así como también la

accesibilidad vial y ferroviaria a los mismos. El Plan desarrolla un diagnóstico de cada uno de los 10 puertos estatales, los desafíos para enfrentar el aumento de demanda y enumera los proyectos requeridos en un escenario al 2030.

- En coordinación con el Sistema de Empresas SEP y las empresas portuarias de Valparaíso y San Antonio, se lideró el desarrollo del estudio “Evaluación y Selección de Alternativas para un Puerto de Gran Escala en la Zona Central de Chile” (PGE). Como resultado del análisis en desarrollo, se cuenta con una evaluación costo-beneficio de emplazar el PGE en la zona de Yolanda en Valparaíso, o alternativamente en la zona de expansión del Puerto de San Antonio, inmediatamente al sur de los terminales existentes.
- Se complementó el análisis de evaluación social de las posibles alternativas de localización del Puerto de Gran Escala (PGE) en la región de Valparaíso, mediante la evaluación social de los requerimientos de accesibilidad vial y ferroviaria asociados a dicho proyecto. El resultado será definitorio en la recomendación que se le entregue al Presidente de la República respecto del emplazamiento del PGE.
- Se desarrolló un Observatorio Logístico que permite contar con datos de buena calidad acerca de la operación del transporte de carga y las externalidades que éste produce, respondiendo a la necesidad imperante de potenciar el desarrollo eficiente y sustentable del país.
- Se identificaron barreras (“cuellos de botella”) al funcionamiento eficiente de un conjunto priorizado de cadenas logísticas, cuantificando su impacto y priorizando un conjunto de iniciativas que permiten eliminar o reducir dichas barreras.
- Se desarrolló el Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria, PICAF (anteriormente ‘Plan de Infraestructura Ferroviaria Estratégica’), el que propone un portafolio de inversiones por aproximadamente 320 millones de dólares en proyectos que buscan duplicar el tonelaje total transportado por ferrocarril en la “Red EFE”, llegando a un volumen de 23MM al 2020. También considera el fortalecimiento institucional de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
- Se diseñó el trazado conceptual de una circunvalación ferroviaria a Santiago, la que contaría con instalaciones para la transferencia de carga. Se estimaron costos en forma preliminar.
- Se diseñó un sitio web capaz de planificar viajes de transporte de carga considerando la ubicación de zonas de descanso disponibles en la ruta, además de una aplicación móvil que permite ejecutar dicho planificador en teléfonos inteligentes o tabletas.

- Se realizó un estudio que estimó la demanda por transporte marítimo de las empresas de transporte por camión que viajan entre Puerto Montt y las regiones australes, concluyendo que se requiere potenciar que dicha circulación se realice por territorio nacional. La proporción que circule por Argentina correspondería a cargas específicas, con requerimientos logísticos que no sea posible satisfacer de manera habitual por el servicio marítimo.
- Se realizó un estudio exploratorio de capacidad vial en las rutas 68 y 78, en el contexto de desarrollo del “Convenio de Cooperación e Información entre el MOP y el MTT”, considerando situaciones base y futuros bajo escenarios con y sin la operación del PGE, utilizando para ello metodologías del Highway Capacity Manual (HCM). Se concluye que en el año 2016 se esperan episodios de congestión en varios tramos de la Concesión, particularmente en las proximidades a Santiago, donde se espera que se presenten niveles de servicio deficientes entre el 25% y el 50% del total de las horas del año.
- Este proyecto consiste en transferir la función normativa y la de fiscalización hoy radicada en La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y otras empresas Ferroviarias del país. La finalidad de esta acción radica en el fortalecimiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como el ente rector en materia de normas ferroviarias, así como la dictación y modificación de ellas. Este Organismo tendría el incentivo de trabajar por la seguridad de las operaciones, tal como lo hace hoy el programa de Fiscalización del MTT sobre la operación de autos, buses y camiones.
- Se fortaleció la función del MTT de administrar, desarrollar y modernizar la normativa técnica en materia de ferrocarriles, así como también fiscalizar su operación, mediante el traspaso de dichas funciones desde la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
- Se creó la Comisión de Facilitación de Transportes Ferroviarios, cuya función consiste en proponer modificaciones legales, reglamentarias y/o procedimentales, destinadas a potenciar el crecimiento del transporte ferroviario de carga en el ámbito de la política de transportes.
- Se coordinó el funcionamiento del Comité de Ministros de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG), desarrollando convenios y estrategias de gestión de proyectos emblemáticos de desarrollo portuario y de conectividad para la carga, tales como el Puerto de Gran Escala, la ampliación en rutas 68 y 78 y el Plan Nacional Desarrollo Portuario.

### **3.1.4 NORMAS Y CERTIFICACIÓN**

#### **Realización de Concursos de Antecedentes para la Inscripción de Nuevos Taxis**

Como es sabido, la Ley N°20.474 prorrogó por cinco 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.

Por su parte, D.S. N°113 de 2011, estableció los criterios reglamentarios para autorizar nuevas inscripciones de taxis. Continuando con la implementación, durante el año 2013 se realizaron diferentes Concursos de Antecedentes para optar a nuevas inscripciones de taxis en la totalidad de sus modalidades. Estos Concursos se han desarrollado para las regiones de Tarapacá, de Atacama, de Coquimbo, de Rancagua, de Valparaíso, del Maule, de Los Ríos, de Los Lagos, de Aysén, y Metropolitana de Santiago.

Como resultado de los mismos, en el año 2013 se llamó a 759 nuevas inscripciones para taxis básicos, incluida la modalidad de turismo y ejecutivos, siendo seleccionados 651 postulantes. Respecto de taxis colectivos, se llamó a 198 nuevas inscripciones para servicios de taxis colectivos urbanos y rurales, siendo seleccionados un total de 171 postulantes.

#### **Transporte Internacional**

1. Durante el año 2013, se concluyó el proceso de licitación de trazas de transporte internacional terrestre de pasajeros de trazas y frecuencias que se encontraban vacantes, correspondientes al tráfico bilateral con Argentina, Paraguay y Perú, culminado con la adjudicación de permisos a empresas que acreditaron contar con flota con un promedio de antigüedad año 2012, lo que permite mejorar el servicio para quienes optan por viajar hacia otros países por vía terrestre.
2. Licitación de cupos asiento del servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros entre las ciudades de Arica (Chile) y Tacna (Perú), incorporando vehículos año 2013 y 2014 a la flota autorizada.
3. Tramitación del Reglamento para la aplicación del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales exigible a los vehículos particulares (D.S. 151 / 2011).
4. Negociación de una nueva versión del Acuerdo denominado País – País, cuya versión original data de 1974 y que otorga conectividad a las zonas más australes de Chile y de Argentina.

5. Negociaciones con las autoridades de Perú para generar mejores condiciones de acceso para el transporte de carga y pasajeros.
6. Participación de Chile, como miembro pleno, a través del Ministerio de Transportes, del International Transport Forum (ITF) órgano consultor de la OCDE.
7. Participación del Ministerio de Transportes en la Reunión Ministerial de Transportes de APEC.

## Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Medida	2009	2010	2011	2012	2013
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	186	261	407	284	303
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	71	102	150	91	78
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	207	168	224	330	282
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	N° de modelos	0	11	52	84	67
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	83	69	129	125	104
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de	Unidades	618	604	662	633	633
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	556	969	950	936	445
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	395	324	275	382	181
Análisis combustible diesel.	Unidades	442	530	698	683	445
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	75	311	226	219	454
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de	Unidades	3	3	3	2	0
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y	Unidades	8	5	1	7	5
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva	Unidades	19	23	26	18	33
Control 1 % flota buses Transantiago	N° de Vehículos	---	151	160	147	170
Procesos para autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de talleres	---	13	66	12	13
Certificación de seguridad carrocerías buses interurbanos	Unidades	---	5	16	19	55
Certificación individual emisiones camiones y tracto camiones	Unidades	---	62	252	102	103
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de buses	---	---	47	3	5
Acreditación simuladores de inmersión total	Unidades	---	---	---	---	5

En lo referente a resultados del año 2013, estos muestran que los procesos de homologación de motocicletas decrecieron a valores registrados en el año 2009 y respecto a la certificación de vehículos de importación directa nuevos se evidencia un aumento del 100 %, respecto del año anterior. En cuanto a los nuevos ámbitos de certificación, en el periodo 2013, se implementó la acreditación de los simuladores inmersión total (simuladores de conducción) con 5 equipos acreditados.

## Normativas dictadas en 2013

MATERIA	TIPO DE NORMA	NUMERO	NOMBRE/TITULO
Seguridad	Decreto	60	EQUIPOS DE REGISTRO DE INFRACCIONES, NORMAS SOBRE LA INSTALACIÓN DE DICHOS EQUIPOS Y DEJA SIN EFECTO DECRETOS Nos 151, DE 2000, Y 86, DE 2001
Transporte Portuarios	Decreto	96	GESTIÓN ANUAL DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS ESTATALES CREADAS POR LA LEY N° 19.542 Y DEROGA DECRETO N° 104, DE 2001, DE LOS MINISTERIOS DE TRANSPORTES Y
Seguridad	Decreto	105	DE FIJAR ESPECIFICACIONES Y CONDICIONES DEL EXAMEN PRÁCTICO DE CONDUCCIÓN A POSTULANTES A LICENCIA DE CONDUCTOR NO PROFESIONAL CLASE B
Seguridad	Decreto	110	MODIFICA DECRETO N° 22, DE 2006. DISPOSITIVOS LUMINOSOS EN VEHÍCULOS DE INSPECTORES FISCALES
Transporte Público	Decreto	117	MODIFICA DECRETO N° 53, DE 1984. FORMATO DE PLACAS PATENTES
Transporte Portuarios	Decreto	127	MODIFICA DECRETO N° 271/1998, QUE FIJA DELIMITACIÓN DE RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE PUNTA ARENAS
Transporte Público	Decreto	135	MODIFICA DECRETO N° 1, DE 2010, DE LOS MINISTERIOS DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DE HACIENDA
Seguridad	Decreto	138	MODIFICA DECRETO N° 163, DE 1984. MODIFICA ESTÁNDAR DE FABRICACIÓN DE AUTOMÓVILES, PRESTACIÓN SERVICIO ARCA-TACNA
Transporte Público	Decreto	143	MODIFICA DECRETO N° 156, DE 1990. FIRMA ELECTRÓNICA PARA CERTIFICADOS DE REVISIÓN TÉCNICA Y DE EMISIONES
Seguridad	Decreto	146	MODIFICA DECRETO N° 78, DE 2012. AGREGA APÉNDICE CICLISTA EN LA VÍA A MANUAL DE SEÑALIZACIÓN Y COLOR VÍA EXCLUSIVA TRANSPORTE PÚBLICO
Seguridad	Decreto	151	DEBEN CONTRATAR SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES PERSONALES Y SUS CARACTERÍSTICAS, COBERTURAS E INDEMNIZACIONES
Seguridad	Decreto	158	CUMPLIR LOS BUSES DESTINADOS A PRESTAR SERVICIOS INTERURBANOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE PASAJEROS QUE INDICA Y MODIFICA DECRETO N° 175, DE 2006
Transporte Portuarios	Decreto	164	MODIFICA RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA, FIJA SUS NUEVOS LÍMITES Y DEROGA LOS DECRETOS Nos 48, DE 1998, Y 115, DE 2009
Transporte Portuarios	Decreto	165	RECTIFICA DECRETO N° 101, DE 2011, QUE MODIFICA DECRETO N° 44, DE 1998, QUE FIJA DELIMITACIÓN DE RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO TALCAHUANO/SAN VICENTE
Seguridad	Decreto	167	MODIFICA DECRETO N° 26, DE 2000. ALARMA CINTURÓN DE SEGURIDAD
Transporte Público	Decreto	177	MODIFICA DECRETO N° 212, DE 1992. MODIFICA CILINDRADA DE VEHÍCULOS DE ALQUILER
Transporte Portuarios	Decreto	178	MODIFICA DECRETO N° 45, DE 1998, QUE FIJA DELIMITACIÓN DE RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE PUERTO MONTT
Subsidio	Decreto	191	MODIFICA DECRETO N° 4, DE 2010, DE LOS MINISTERIOS DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y DE HACIENDA
Transporte Público	Decreto	202	MODIFICA DECRETO N° 1, DE 1994 ANTIGÜEDAD DE BUSES
Emisiones	Decreto	215	MODIFICA DECRETO N° 19, DE 2001. MODIFICA CALENDARIO DE CONTROL DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES
Transporte Público	Decreto	216	MODIFICA DECRETOS Nos 97, DE 1984 Y 170, DE 1985. MEJORAR EL ESTÁNDAR DEL ACTUAL EXAMEN PRÁCTICO DE CONDUCCIÓN, PARA LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B
Subsidio	Ley	20696	AL TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS, INCREMENTANDO LOS RECURSOS DEL SUBSIDIO Y CREANDO EL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR)

## **Plantas de Revisión Técnica**

En materia de Plantas de Revisión Técnica se implementó un nuevo calendario de revisiones permitiendo adelantar en un mes la revisión técnica así como extender la primera revisión técnica de los vehículos inscritos después de septiembre de 2010 a dos años. Por otra parte se iniciaron los procesos de licitación, en una primera etapa, en 6 regiones del país, a saber Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Libertador General Bernardo O'Higgins, Maule y Región Metropolitana. Procesos que se encuentran en curso, estimándose en su mayoría su implementación para el año 2014. En el caso de Antofagasta el proceso se encuentra terminado.

Las licitaciones iniciadas durante el año 2013 corresponden a 35 concesiones en 6 regiones, totalizando 90 plantas de revisión técnica que reemplazarían a las 61 plantas actuales en esas regiones, lo que implica un aumento de 48% de más cobertura

### 3.1.5 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 2013 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 3,9 y el resultado efectivo fue 3,8.

**Tabla N°18. Indicadores de Desempeño 2012<sup>1</sup>**

Indicador Global	2010		2011		2012		2013	
	Meta	Resultado efectivo						
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	4,7	4,8	4,6	4,4	4,4	3,9	3,9	<b>3,8</b>

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET

Los resultados reflejan el liderazgo de CONASET en la consecución de los proyectos estratégicos que conforman el Plan de Acción Estratégico. Los proyectos se centran en acciones orientadas a cambios normativos, aumento de cobertura y mejoras en los procesos de fiscalización, y en la promoción de la educación vial y difusión del Programa Comunicacional “Manéjate por la Vida”.

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

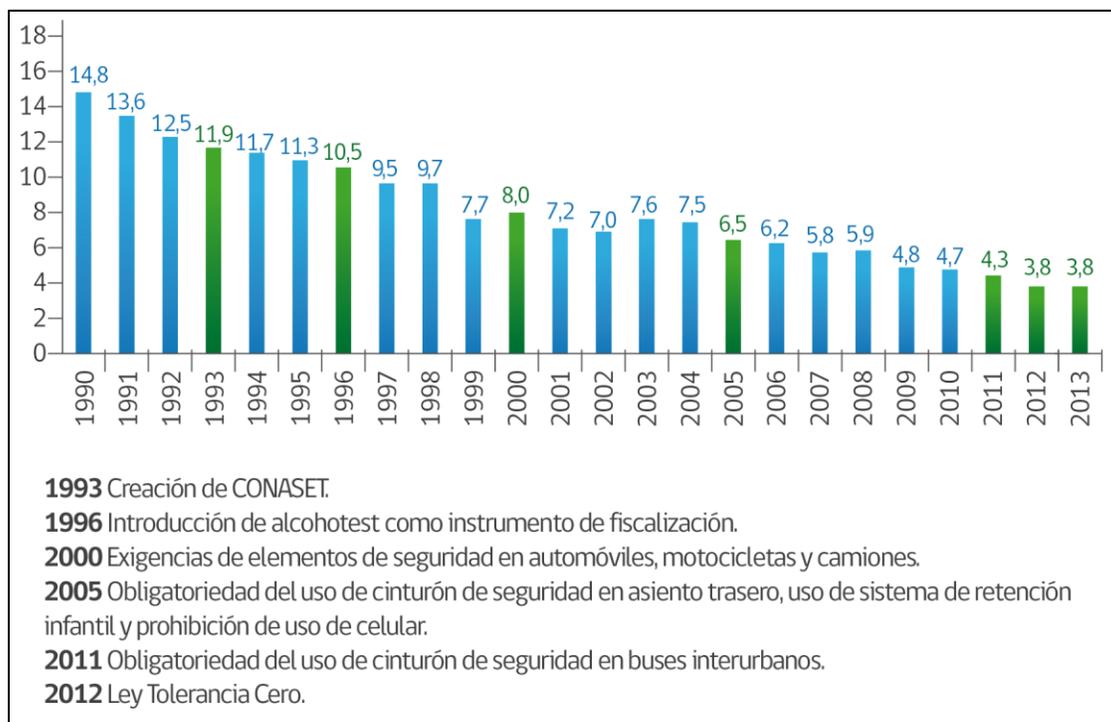
Cabe mencionar que la significativa reducción de la tasa de mortalidad del año 2012 mantiene la tendencia a la baja en el año 2013, en comparación a la tendencia de los últimos años. Los

<sup>1</sup> 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.

resultados obtenidos se explican en gran parte por la Ley Tolerancia Cero, aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol, implementación del nuevo examen teórico para clases B y C y profesionales, labores preventivas de educación y difusión realizadas en todas las regiones, entre otros.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 20 años:

Figura N°2: Evolución tasa de mortalidad<sup>2</sup>



Fuente: Elaboración CONASET.

Las principales acciones llevadas a cabo y avances en esta área en el año 2013 son los siguientes:

1. Reuniones periódicas del Comité Técnico Interministerial, seguimiento y evaluación de los logros del Plan de Acción Estratégico (2011-2014).

<sup>2</sup> Los resultados del gráfico corresponden a las tasas reales, calculadas con las cifras oficiales del parque vehicular, otorgadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), excepto para el año 2013, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2014.

2. Mejoramiento al sistema de otorgamiento de licencias de conductor. :
  - El Decreto Supremo N°216/2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que estableció un nuevo examen de conocimientos teóricos para postulantes a licencias profesionales, en aplicación en todos los municipios que otorgan nuevas licencia de conductor, está vigente en todo el país a partir de Julio 2013.
  - El Decreto Supremo N°105/2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que estableció un nuevo examen práctico para postulantes a licencias clase B, en aplicación en todos los municipios que otorgan nuevas licencia de conductor, está vigente en todo el país a partir de Noviembre 2013.
  - El Decreto Supremo N°189/2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija las especificaciones del nuevo documento Licencia de Conductor, para aplicación en todos los municipios que otorgan nuevas licencia de conductor, a partir de transcurridos 18 meses desde su publicación en el diario oficial.
3. Tramitación del anteproyecto de Ley que consiste en implementar un Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) con el objetivo principal de prevenir accidentes de tránsito asociados a los excesos de velocidad.
4. Mejoramiento de la infraestructura vial, a través de, la actualización de la normativa de señalización de tránsito; por ejemplo: pavimento rojo en vías exclusivas de transporte público, señales preventivas frente a la presencia de ciclistas, etc.; asesorías a Municipios y SEREMIS en temas de Seguridad Vial; y, revisión de Estudios sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU) - colegios (ventanilla única SEREMI RM).
5. Mejoramiento de las características del parque vehicular:
  - El Decreto Supremo N°158/2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que estableció requisitos de seguridad a los buses interurbanos.
  - El Decreto Supremo N°167/2013 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece el sistema Recordatorio de Uso del Cinturón de Seguridad en vehículos livianos.
6. Implementación del Modelo Regional Transforma en 5 regiones del país: Biobío, Valparaíso, Los Lagos, Araucanía y O'Higgins. Esto ha permitido contar con un Encargado Regional exclusivo en cada una de las regiones mencionadas, siendo una situación inédita, que ha logrado el

fortalecimiento y focalización del trabajo de las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito, el desarrollo de planes y acciones tendientes a la educación vial y prevención de accidentes de tránsito, considerando la realidad regional

7. Educación Vial. Se completó la inclusión de la Educación Vial en los programas de estudio de 1° a 6° básico; difusión de dichos programas entre los encargados de seguridad escolar de la Región Metropolitana; realización de charlas educativas de seguridad de tránsito a transportistas escolares; impresión y distribución de guía “Transitemos seguros. Guía Educativa para profesores de Enseñanza Básica” a todos los establecimientos subvencionados del país y a los particulares subvencionados de la Región Metropolitana y elaboración de los contenidos del Manual de Seguridad Vial para Enseñanza Media.
8. Fortalecimiento de la estrategia preventiva y educativa de Seguridad Vial a través del Programa “Manéjate por la Vida”; Campaña Tolerancia Cero al Exceso de Velocidad: Se inició en agosto 2013 con una campaña que protagonizó el ex piloto de la Fórmula 1, Michael Schumacher, y se continuó a fines del 2013 con un video protagonizado por testimonios de siniestros de tránsito por exceso de velocidad. Se continuó la campaña “Tolerancia Cero al Alcohol en la Conducción”, entregando mensajes de concientización. Se realizó el segundo mes del cinturón “Abróchate. Sálvate.” a nivel nacional en coordinación con el Programa Nacional de Fiscalización y Carabineros de Chile. Se continuó con la Campaña “¡DESTÁCATE!” que promueve el uso de material reflectante en la ciudadanía y concientiza sobre el peligro de accidentes en horas de poca luz. Adicionalmente, se planificó el “Segundo Encuentro Iberoamericano de Víctimas en Accidentes de Tránsito”, en conjunto con la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), que se realizó en enero 2014 por primera vez en Chile.
9. Continuidad de publicación de reportes estadísticos trimestrales de Seguridad Vial en la página web de Conaset.
10. Diseño e implementación de una nueva página web de CONASET.
11. Durante el 2013 se participó en distintas misiones internacionales como: el taller “Principles of Evaluation of Road Safety Interventions in the Decade of Action for Road Safety” en Brasil, el encuentro internacional “OISEVI -Encuentro Responsables de Tránsito” en Argentina, el proyecto “Experiencia en la aplicación de auditorías de seguridad vial a través de un software desarrollado por IRAP” en México; la capacitación internacional “Jornada Técnica OISEVI - Estudio de Comportamiento Vial” en Uruguay, el Congreso IRTAD “Datos más seguros, para mejores resultados en Seguridad Vial” en Argentina y el proyecto “Traspaso de la experiencia japonesa en educación vial temprana” en Japón.
12. Adicionalmente, se participó en mesas de trabajo sobre la Integración de Base de Datos de Accidentes de Tránsito (Carabineros, MINSAL, Servicio Médico Legal), resultado de la cual se

logró iniciar el proyecto de Modernización del Sistema de Recolección de datos de Accidentes de Tránsito.

13. Finalmente, en términos de normativa, quedaron en trámite durante el año 2013:

- El Decreto Supremo N°205/13 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de hacer obligatorio para los nuevos vehículos un sistema de anclaje especial para los sistemas de retención infantil.
- El Decreto Supremo N°211/13 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece requisitos de seguridad a las motocicletas
- El Decreto Supremo N°208/13 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de posibilitar la rendición del examen teórico en inglés a postulantes a licencias clase B.
- El Decreto Supremo N°140/13 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece nuevos estándares que deben cumplir las sillas de niños.
- El Decreto Supremo N°203/13 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece la incorporación del Ministerio del Trabajo al Comité de Ministros y la constitución de las CORESET presididas por los SEREMITT.
- El Decreto Supremo N°163/12 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que establece la obligatoriedad en portar chaleco reflectante.

### 3.1.6 PROGRAMA NACIONAL DE FISCALIZACIÓN

El Programa Nacional de Fiscalización tiene el deber de velar por la seguridad y calidad de los sistemas de transporte terrestre a nivel nacional, mediante la verificación del cumplimiento de la normativa aplicable al sector.

#### *i. Análisis de la ejecución presupuestaria 2013*

A continuación se muestra un detalle de la ejecución presupuestaria del Programa de Fiscalización, para el período 2013, considerando los principales proyectos ejecutados durante el año y una comparación con los períodos 2012 y 2014:

		PRESUPUESTO 2012	PRESUPUESTO 2013	ASIGNADO 2014
21	GASTOS EN PERSONAL	3.793.330.000	4.514.562.000	4.652.675.000
22	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.629.455.000	1.586.398.418	1.874.333.000
	Arriendos, combustibles, servicio básicos			62,5%
	Servicios generales			10,3%
	Servicios Técnicos y Profesionales			9,0%
	Vestuario y calzado			6,9%
	Materiales de uso			5,4%
	Mantenimiento y reparaciones			2,3%
29	ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS	169.670.000	57.000.000	90.640.000
31	INICIATIVAS DE INVERSION			75.190.000
	<b>TOTAL</b>	<b>5.592.455.000</b>	<b>6.157.960.418</b>	<b>6.692.838.000</b>

Los principales proyectos implementados dicen relación con los subtítulos 22 y 29, donde se implementaron mejoras tecnológicas relevantes a través de la incorporación de los proyectos

SIFTRA, SIFTRA Establecimientos y PDA, esto es principalmente tecnología que apoya la ejecución de controles en terreno y su transmisión y sistematización en línea, tanto para vía pública (control de vehículos) como para control de establecimientos (PRT, Escuelas de conductores, entre otros). Junto con esto, una parte importante de la ejecución tuvo relación con el ST 21 destinado a entregar mutualidad y cotizaciones para los inspectores del programa, entregando así mejores condiciones laborales, a través de la cobertura de AFP y Salud, así como también mejoras en sus condiciones de trabajo a través de la entrega de uniformes y ropa especial de seguridad (ST 22).

En el año 2013 incorporamos equipos móviles de fiscalización PDA<sup>3</sup>, para el control que se realiza de manera presencial en la vía pública, permitiéndonos optimizar su calidad y tiempos de ejecución. Esto sumado a la implementación de un nuevo modelo de operación en las áreas del negocio, ha permitido tener una gestión mucho más eficiente y eficaz, lo que se ha traducido en un aumento de un 41% en el número de controles realizados el 2013, respecto del año 2011, totalizando en los último tres años, la realización de casi 1 millón de fiscalizaciones.

Otro de los logros que ha contribuido a mejorar de manera significativa nuestra gestión, es la incorporación de mejoras en las condiciones laborales de nuestros inspectores y la implementación de una imagen corporativa, lo que les ha permitido posicionarse de mejor manera en su rol.

Además, a partir de este año modificamos la planificación de fiscalización, apuntando a coberturas de parques vehiculares a nivel nacional. Esta metodología fue desarrollada considerando acuerdos de objetivos y metas con todas las áreas interesadas, de modo de tener planes de fiscalización relevantes, que consideraran entre otros factores aumentar la productividad y presencia de los inspectores en terreno; incrementar la cobertura de fiscalización en cada región, tanto de parque vehicular como geográfica; incorporar tecnología de apoyo a las fiscalizaciones; y sentar las bases para poder medir en el futuro el impacto de la fiscalización.

El resultado de este proceso significó contar con planes semestrales para el año 2013, donde no sólo se consideraran metas de números de controles lineales por cada tarea, semana y mes, sino donde además se incluyeran otras variables, como la cobertura por modos, los rendimientos de los equipos y la repetitividad de controles, haciendo un uso más eficiente de los recursos. Dando más libertad para planificar en series de tiempo (semana, mes, trimestre, semestre) pero manteniendo las exigencias anuales.

Gracias a la nueva planificación de fiscalización, junto con las mejoras introducidas en la gestión de operaciones, el 2013 se realizaron más de 405 mil controles en la vía pública, 100 mil más que el periodo anterior, logrando coberturas por sobre el 50% del parque vehicular en todos los modos de transporte, destacándose los buses interurbanos (89,6%), transantiago (100%), buses urbanos (86,1%), taxi básico (68,9%), taxi colectivo (59,3%) y transporte escolar (54,4%).

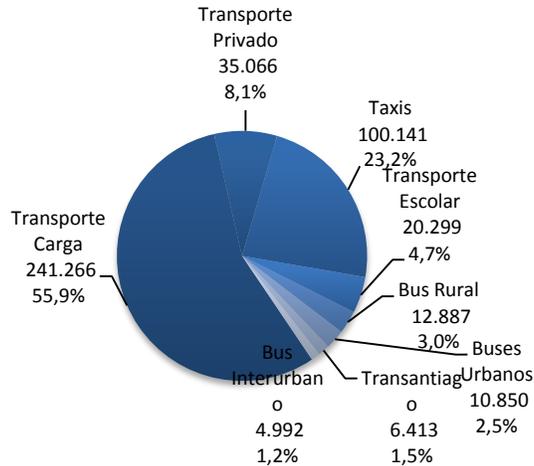
A continuación se muestran los principales resultados por cada uno de los ámbitos de fiscalización:

#### **a. Fiscalización Vía Pública**

Este ámbito de fiscalización está compuesto por el transporte público, privado y escolar remunerados de pasajeros; el transporte de carga y los vehículos particulares.

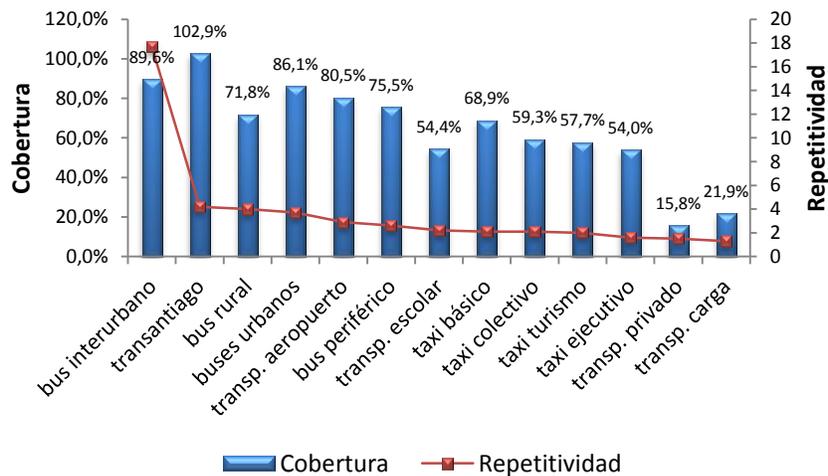
El total de vehículos que debe ser controlado por Fiscalización de Transportes a nivel nacional, sin considerar a los vehículos particulares, llega a 431.914, entre ellos buses, taxis (en todas sus modalidades), minibuses y camiones. Este parque se distribuye de la siguiente manera:

**Distribución del parque vehicular por modo de transporte:**

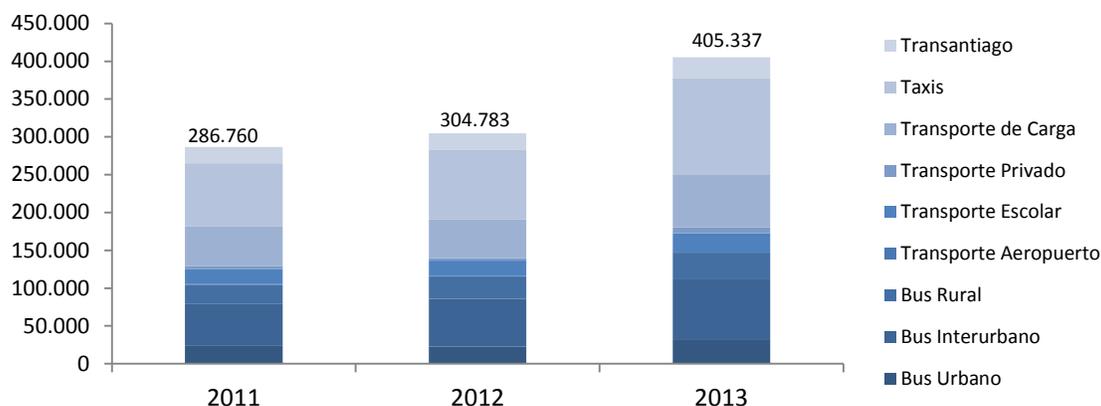


El 56% del parque vehicular a nivel nacional corresponde a transporte de carga y el 44% restante se distribuye en transporte de pasajeros, siendo el modo taxis el mayoritario.

**Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2013:**



## Total de controles vía pública comparación períodos 2011-2013

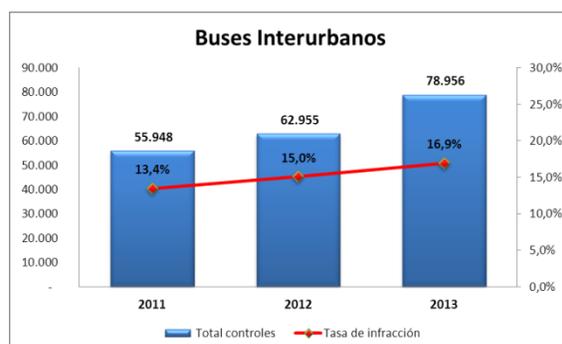
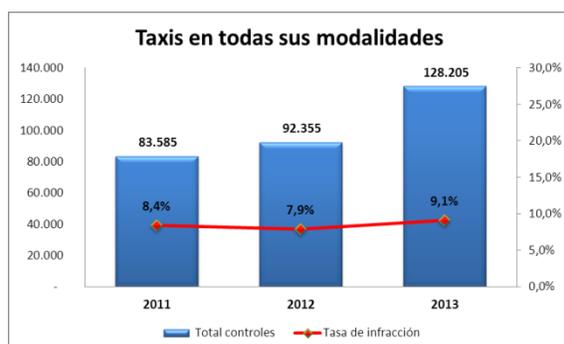


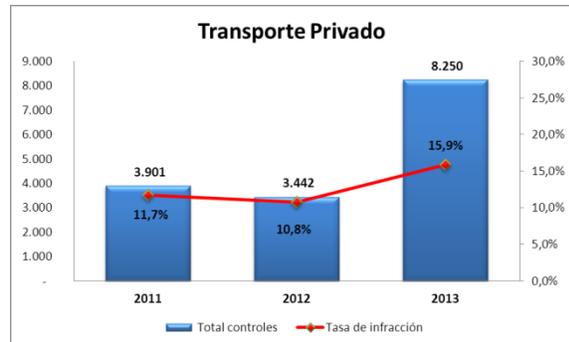
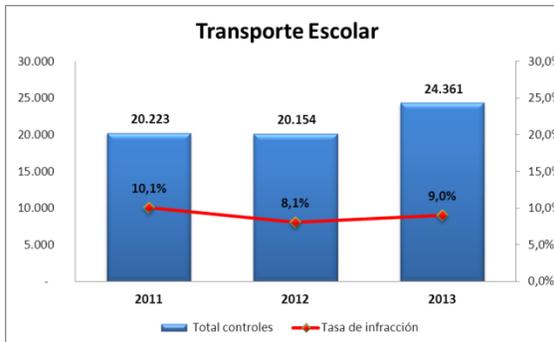
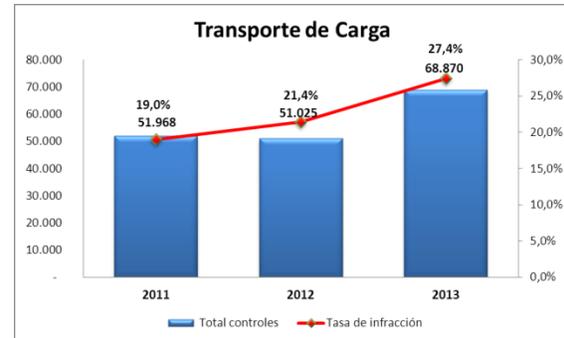
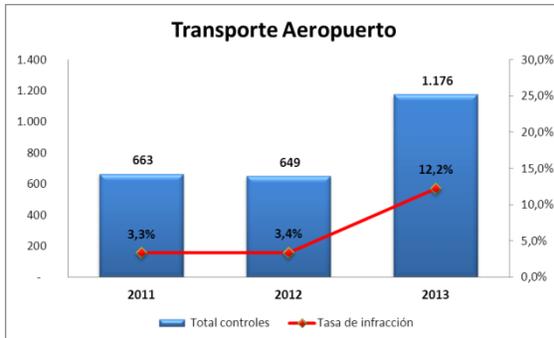
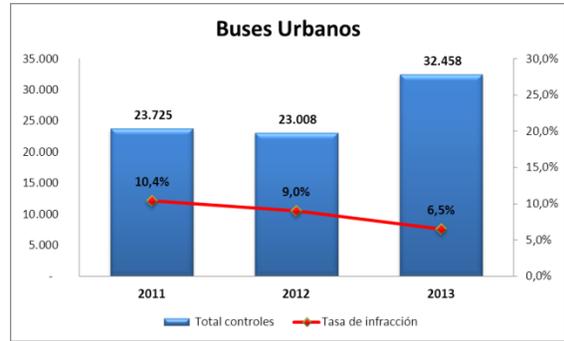
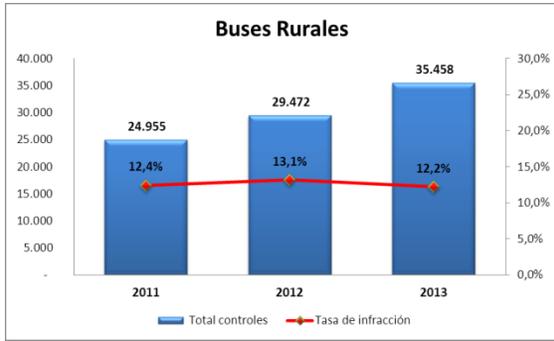
Durante el año 2013 se efectuaron más 405 mil controles a estos vehículos de transporte, alcanzando sobre 50% de cobertura de parques vehiculares en la fiscalización en vía pública de todos los modos de transporte, exceptuando carga. En promedio se realizaron 17,7 controles a buses interurbanos, 4,2 controles a buses transantiago, 4,0 a buses rurales, 3,7 a buses urbanos en regiones.

La cobertura de fiscalización a buses urbanos del **Transantiago**, alcanzó un 100%, con 7.111 infracciones y 4,2 controles en promedio por bus al año. Las infracciones más recurrentes son no portar letrero de servicio o mal funcionamiento de éste (24,6%), no portar extintor de incendio o descargado (20,5%), luces en mal estado (10,1%), condiciones técnicas deficientes (plataforma de acceso minusválidos, sistema sujeción silla, piso, velocímetro, etc.) (9,8%).

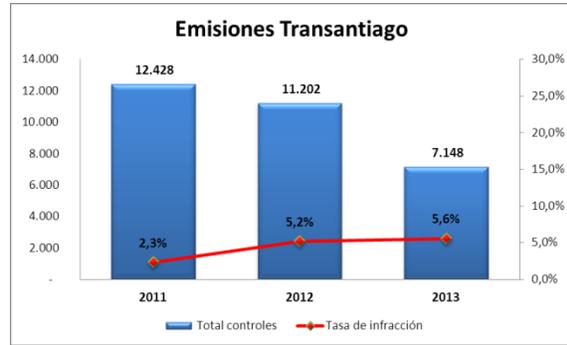
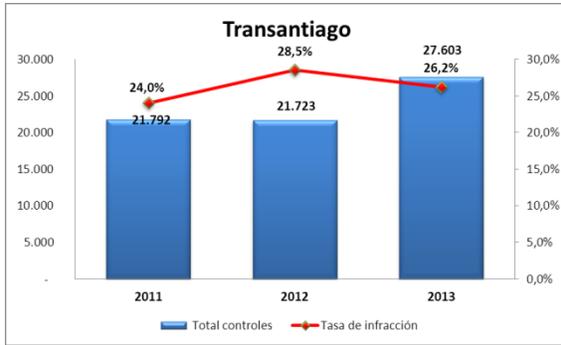
En el caso de los **Buses Interurbanos** entre las faltas que constantemente se detectan por condiciones técnicas y de seguridad, de acuerdo a la información recabada en el año 2013, son parabrisas en mal estado (19,9%) dispositivos de control de velocidad desconectados o en mal estado (13,4%), no porta video o cartilla con recomendaciones de seguridad (11,3%), placa patente ilegible o en mal estado (7,9%) y problemas en luces (7,7%).

A continuación, se muestra la evolución de totales de controles para los principales modos de transporte y la tasa de rechazo, a nivel nacional, en comparación con años anteriores:





Junto con lo anterior y el apoyo de tecnología para fiscalizar en terreno y alcanzar estos resultados, en las regiones de Rancagua, Talca, Concepción y Temuco se sumaron equipos opacímetros para la **medición de emisiones vehiculares** debido a los niveles importantes de contaminación ambiental que existen en esas capitales regionales, sumándose a la fiscalización de emisiones ya existente en la Región Metropolitana, la cual para el período 2013 y en comparación con años anteriores muestra los siguientes resultados:



## b. Fiscalización Subsidios

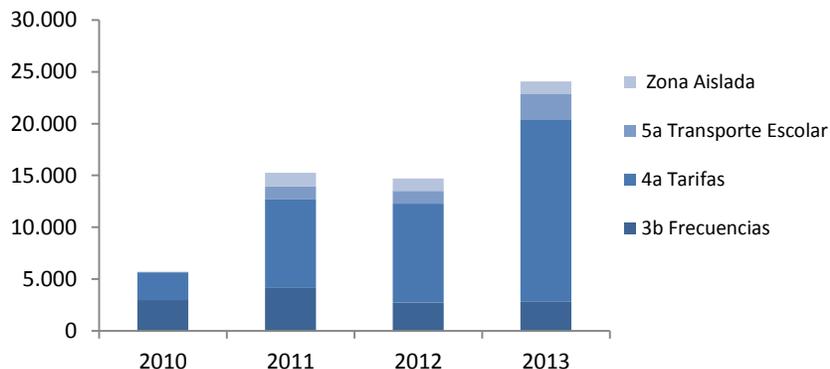
Los recursos destinados al funcionamiento del Transantiago en la capital, también se replicaron desde el año 2009 en regiones, con el objeto de tener más y mejores sistemas de transporte y sobre todo, para otorgar servicios en aquellos sectores más apartados. Entre éstos se incluyen los subsidios de rebaja de tarifas, el transporte gratuito a escolares y los servicios de transporte en zonas aisladas. Durante el año 2013 se realizaron 24.307 controles a los diferentes servicios subsidiados. Del total de tareas relacionadas con subsidios, la fiscalización a la rebaja de tarifas al 33% fue la que reportó más controles el año pasado, con 17.579 inspecciones.

Respecto a los subsidios de zonas aisladas se logró un importante nivel de cobertura de los más de 500 servicios existentes, siendo las regiones del sur las que presentan mayor cantidad de servicios y donde los traslados de los inspectores para verificar el correcto funcionamiento de un servicio pueden alcanzar incluso cerca de 600 km. sólo de ida.

La importancia que revisten estos servicios en la vida de las personas, es fundamental para garantizar la conectividad y tener sistemas de transporte más accesibles y seguros. Es por ello que el rol de fiscalización en estos ámbitos es central para dar cumplimiento a estas tareas y asegurar la operación de las redes de transporte en todo el país.

La siguiente gráfica, muestra la evolución del total de controles a servicios subsidiados a nivel nacional, en los últimos tres años:

### Total controles servicios subsidiados 2011-2013



### **c. Fiscalización Establecimientos**

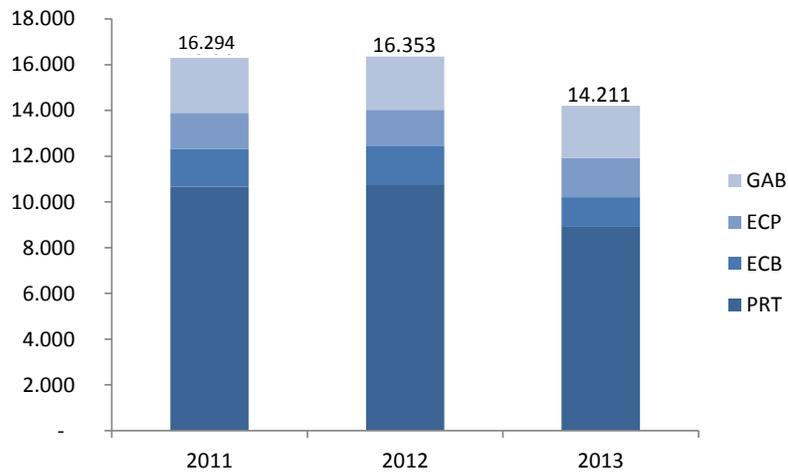
Durante el período 2013, se realizaron más de 8 mil inspecciones a todas las Plantas de Revisión Técnica del país, velando de esta forma que en ellas se realice de manera correcta la revisión y certificación de funcionamiento que estos establecimientos hacen de todos los vehículos. Así, a nivel nacional, destaca el desempeño de las regiones Metropolitana con 188 visitas promedio al año a cada planta; Arica con 81 visitas en promedio; y Atacama y Punta Arenas con 74 visitas en promedio.

Además, los gabinetes psicotécnicos de las municipalidades, establecimientos responsables de otorgar las licencias de conducir en el país, también deben ser fiscalizados por inspectores de Transportes. La importancia que tiene para la seguridad vial el correcto funcionamiento de dichos gabinetes, es muy relevante, puesto que es allí donde se autoriza o deniega a las personas, la posibilidad de conducir vehículos motorizados. Al respecto, en el año 2013 se fiscalizó la totalidad de gabinetes autorizados en el país, tarea que fue coordinada en función de las prioridades establecidas por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), en función del Programa “Mejores Conductores para Chile”. Se realizaron en total 2.300 inspecciones, logrando todas las regiones en promedio entre 10 y 13 visitas a cada gabinete en el año.

Respecto al control y verificación que también es realizado por inspectores de Transportes a las Escuelas de Conductores Profesionales, durante el año 2013 se efectuaron más de 1.700 controles, alcanzando un 100% de cobertura y con un número de visitas al año, de entre 12 y 13 a cada una de ellas, en todas las regiones del país. El verificar el correcto funcionamiento de las escuelas de conductores profesionales, es muy relevante ya que estos establecimientos son los encargados de formar a los choferes que serán responsables de la conducción de los servicios de transportes de personas y carga.

Asimismo las escuelas de conductores no profesionales, muy importantes dado el rol que tienen de educar correctamente a las personas que obtendrán por primera vez una licencia de conducir clase B, también fueron fiscalizadas con fuerza durante 2013 a nivel nacional por inspectores de Transportes, logramos más de 1.200 inspecciones, siendo las regiones con mejores promedios anuales, la región de Antofagasta con 13 visitas a cada escuela; Atacama con 9 controles; y Araucanía, Aysén y Magallanes con 8 inspecciones a cada escuela.

## Total de visitas establecimientos, período 2011-2013



A nivel nacional el año 2013, se efectuaron más de 14 mil controles a establecimientos relacionados al transporte.

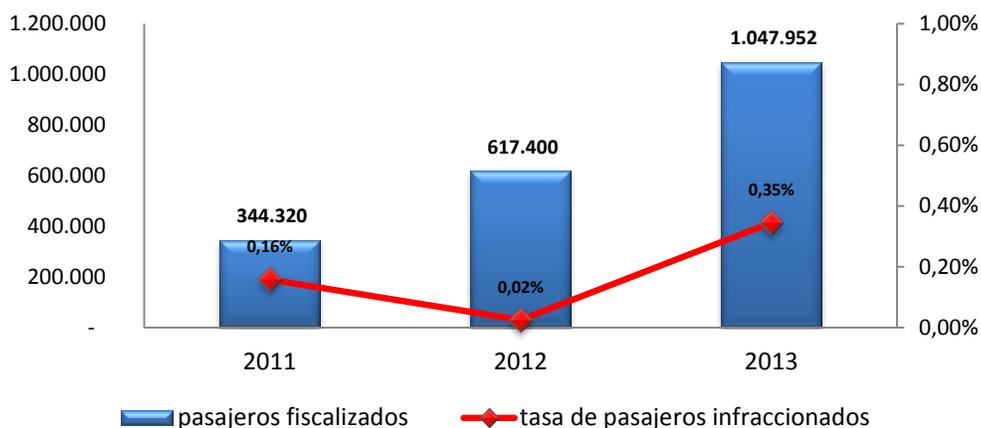
### d. Fiscalización a Pasajeros

La fiscalización a pasajeros incluye el control del pago de tarifas en los Buses Transantiago, de manera de contener la evasión por parte de los pasajeros de este modo de transporte y junto con ello la fiscalización del uso de cinturón de seguridad en buses interurbanos y taxis en sus diferentes modalidades, avance sustancial en material de seguridad para estos tipos de servicios a fin de evitar consecuencias graves o fatales en caso de accidentes.

La cantidad de controles por evasión en el 2013 alcanzó los **847.026 pasajeros fiscalizados en buses Transantiago.**

Durante el año 2013, además, se controló para fiscalizar el **uso de cinturón de seguridad** un total de 1.047.952 pasajeros en buses interurbanos y 61.674 pasajeros en taxis, a nivel nacional.

### Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2013



Durante el período 2013, existió un aumento importante en la cantidad de fiscalizaciones de uso de cinturón en buses interurbanos detectando una tasa de rechazo de 0,35%.

#### e. Fiscalización a Servicios

Durante el año 2012 y como parte de la modificación de la metodología de diagnóstico y elaboración de los nuevos planes de operación, se realizó una consulta regional, a fin de levantar información sobre las solicitudes más recurrentes de fiscalización que eran presentadas por los ciudadanos. Esto, a fin de incorporar estos controles de manera regular en los nuevos planes de fiscalización a contar del año 2013. Es así como, considerando la demanda a nivel nacional, se detectó que el 45% de las solicitudes ciudadanas decían relación con medir estándares de cumplimiento de servicios y condiciones de operación del transporte público como horarios, frecuencias y recorridos.

Esto implicó incorporar en los planes de fiscalización del año 2013 los controles de cumplimientos de trazado y frecuencias. A nivel nacional, durante el 2013 **se fiscalizaron alrededor de 900 servicios**, levantando reportes que fueron enviados a las Secretarías Regionales con el objeto de iniciar procesos sancionatorios, dados los incumplimientos detectados. En 2014 se consideran nuevamente mediciones de frecuencias y recorridos de los servicios de transporte urbano y rural de las principales ciudades del país, porque esta condición de operación, sigue siendo parte de los aspectos más reclamados por los usuarios, mediciones que hasta antes del año 2013, no era controlado de manera regular por el Programa de Fiscalización de Transportes.

Respecto a avances de **gestión interna**, destacamos lo siguiente:

#### a. Gestión de personas

La realización en terreno de las tareas del Programa requiere de fiscalizadores cada vez más especializados y empoderados en su rol. Es por ello que los esfuerzos se enfocaron en reforzar las capacidades humanas y

técnicas del equipo, generando mejoras en sus remuneraciones, e incrementando sus niveles de protección social.

El presupuesto del Programa de Fiscalización tuvo un alza de 19,6% el 2013, respecto del año anterior, pasando de MM\$ 5.592 a MM\$ 6.692. Gran parte de esos recursos adicionales fueron destinados a mejoras salariales y condiciones laborales de los inspectores de Transportes. En efecto, en el 2013 se concretaron políticas destinadas a establecer remuneraciones igualitarias y a otorgar protección ante accidentes laborales.

En el ámbito de capacitación también hubo importantes avances. Para el año 2010 el presupuesto destinado a actividades de capacitación era de MM\$10 y su ejecución era efectuada íntegramente por el área competente de la Subsecretaría de Transportes. Durante los años 2011, 2012 y 2013 el presupuesto de capacitación superó los MM\$20, y su ejecución es actualmente determinada por el Programa de Fiscalización con apoyo del área competente de la Subsecretaría de Transportes.

En tanto, y con el objetivo de estrechar lazos e intercambiar experiencias para perfeccionar el trabajo, durante el 2012 se llevó a cabo la Primera Jornada Regional de Operaciones, la cual convocó a todos los encargados de regionales y del nivel central. Durante el 2013, este encuentro se repitió e incorporó a las segundas líneas de cada región del país. Dichas instancias fueron constructivas para homologar los procesos de fiscalización, compartir buenas prácticas, motivar a los equipos y comprometerlos con la importante misión que tiene el Programa.

El módulo de capacitación de inducción fue otra de las instancias implementadas. En el 2013, y en el marco del proyecto del “Instituto de Fiscalización”, se concretaron estas jornadas que tuvieron como objeto entregar una instrucción teórica y práctica a todos los inspectores, encargados y profesionales que ingresaron en el último período al Programa.

En esta misma línea y también dentro del contexto del “Instituto de Fiscalización”, actualmente se está implementando una plataforma e-learning, que permita comenzar a ejecutar a distancia, los planes de capacitación de revalidación de conocimientos, por los que deben pasar todos los inspectores del Programa.

#### **b. Regiones**

Desde el año 2012, el Área de Operaciones Regional experimentó un cambio en su organización, a fin de mejorar las coordinaciones con el nivel central. De esta forma, se migró de un modelo de “Coordinadores de tareas” a uno de “Coordinadores Regionales”, agrupados en 4 zonas, lográndose una gestión mucho más eficiente y eficaz.

En el ámbito de recursos, se logró un crecimiento significativo de dotación en prácticamente todas las regiones, experimentando un alza de 20% en el número de inspectores. A este incremento también se sumó un alza de 22% en la cantidad de vehículos, lo que a la postre repercutió en la posibilidad de ampliar la cobertura de fiscalización.

Para el trabajo y buen desempeño de los inspectores en regiones, es que también durante el último trienio se modificó la vestimenta que se les entregaba, reemplazando esta por nueva indumentaria pensada en el factor climático de cada región. Ejemplo de ello es la entrega de gorros, chaquetas, pantalones y guantes fabricados

en materiales impermeables y/o térmicos para las zonas extremas, y de zapatos adecuados para usarse en el periodo de verano.

La distancia que se debe recorrer en regiones para concretar las fiscalizaciones ha sido motivo de análisis. Se trata de importantes tramos, que en algunas ocasiones también afectan a los usuarios para concretar sus trámites. Es así como se evaluó la apertura de sedes en lugares estratégicos donde operaran equipos de fiscalización. En este contexto, durante el segundo semestre se implementó la primera sede provincial en Calama, Región de Antofagasta, y se contempla entre los desafíos replicar estas medidas en comunas como Castro, San Felipe y Los Ángeles.

Además, para mejorar la labor de los equipos regionales, durante el 2013 algunas regiones comenzaron a sumar tecnología y nuevos equipos de fiscalización. Es el caso de Coquimbo, Valparaíso y O'Higgins que incorporaron a sus tareas los equipos PDA financiados gracias a recursos de los gobiernos regionales. En tanto, Rancagua, Talca, Concepción y Temuco sumaron equipos opacímetros destinados a medir emisiones vehiculares.

### **c. Nuevos Planes de Fiscalización**

El año 2012, el programa se impuso el desafío de modificar la planificación de la operación de fiscalización. Es así, como a partir de julio de ese año, se generó un diagnóstico que permitió conocer la cobertura de tenía cada uno de los modos de transporte y establecimientos a nivel nacional. Además de lo anterior, se realizó un levantamiento de los requerimientos de todos los clientes relacionados: Transantiago, CONASET, la entonces División de Subsidios, Logística, Seremis, entre otros, a fin de mejorar la respuesta a los requerimientos nacionales y regionales, en cuanto a oportunidad, foco y calidad de fiscalización.

Esta metodología fue desarrollada considerando acuerdos de objetivos y metas con todas las áreas interesadas, de modo de tener planes de fiscalización relevantes, que consideren:

- Aumentar la productividad y presencia de los inspectores en terreno;
- Incrementar cobertura de fiscalización en cada región, tanto de parque vehicular como geográfica;
- Incorporar tecnología de apoyo a las fiscalizaciones; y
- Poder sentar las bases para poder medir en el futuro el impacto de las mismas.

El proceso de planificación tuvo en consideración los siguientes criterios:

- Establecer cumplimientos mínimos por ámbitos de fiscalización relevantes: vehículos, Transantiago (RM), Servicios, Establecimientos, Pasajeros, Subsidios, Denuncias y Operativos;
- Incorporar atributos de fiscalización para medir periódicamente, como por ejemplo: Uso de cinturón de seguridad por pasajeros que utilizan buses interurbanos a nivel nacional.
- Considerar estacionalidades, fiestas religiosas, factores climáticos, condiciones geográficas y realidades regionales;
- Objetivos regionales ajustados con las instrucciones emanadas por la autoridad del nivel central y regional;

- Diseño de indicadores de control de gestión, considerando un seguimiento mensual a cada una de las mediciones comprometidas; y
- Mirada sistémica de planificación que incorpora la opinión de los principales clientes.

Los nuevos planes de operación, consideran en lo central, los siguientes tópicos:

- Establecer planes anuales, con metas proyectadas de avance semestral por cada modo de transporte, ámbito y tarea de fiscalización;
- Considerar para cada ámbito de fiscalización, la exigencia de una cantidad de controles e inspecciones mínimas, que no sea inferior a lo realizado durante el año anterior;
- Aumentar la cobertura de fiscalización del ámbito de Subsidios, con énfasis en Zonas Aisladas y Transporte Escolar, apuntando al 100% en la mayoría de los casos;
- Incorporar ámbitos específicos de fiscalización a transporte internacional (taxis, buses y transporte de carga) para la región de Arica y Parinacota y fiscalización de servicios subsidiados para Zona Aislada Terrestre (cumplimiento de trazado) en la región de la Araucanía a través de GPS;
- Establecer indicadores y metas nacionales para transporte privado y buses interurbanos;
- Fortalecer la fiscalización a gabinetes psicotécnicos, en el marco de los nuevos exámenes de conducir; y
- Mejorar el nivel de exigencia para los operativos de informalidad y control nocturno.

El resultado de este proceso significó contar con planes semestrales para el año 2013 y anuales para el año 2014, donde no sólo se pusieron metas de números de controles lineales por cada tarea, sino donde además se consideraron otras variables, como la cobertura por modos, los rendimientos de los equipos y la repetitividad de controles, haciendo un uso más eficiente de los recursos.

Gracias a la nueva planificación de fiscalización, sumado a las mejoras introducidas en la gestión de operaciones, el 2013 realizamos más de 405 mil controles en la vía pública, 100 mil más que el periodo anterior, logrando coberturas por sobre el 50% del parque vehicular en todos los modos de transporte, destacándose los buses interurbanos (89,6%), transantiago (100%), buses urbanos (86,1%), taxi básico (68,9%), taxi colectivo (59,3%) y transporte escolar (54,4%).

#### **d. Imagen Corporativa**

A contar del año 2012 cambiamos nuestra imagen corporativa, con el objetivo de posicionar nuestro importante rol, incorporándola en la flota de vehículos y en los nuevos uniformes de los inspectores. Esto permite que nuestros usuarios nos reconozcan y nos validen como la autoridad que fiscaliza por la seguridad de sus viajes.

#### **e. Sistema de Gestión de Calidad**

Con el objeto de mejorar los mecanismos de control, el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes ha implementado un Sistema de Gestión de Calidad conforme a la Norma ISO 9001:2008, mejorando continuamente los procesos para:

- Contribuir a aumentar la calidad y la seguridad de los sistemas de transporte a través de la fiscalización del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Tránsito y que dicte el MTT;
- Comunicar y hacer partícipe a las personas que trabajan en el Programa, en el desarrollo y cumplimiento de los objetivos y metas; y
- Establecer canales de comunicación efectivos con clientes relacionados y con la ciudadanía.

Esto ya que constantemente se busca:

1. Estandarizar los procedimientos de fiscalización a nivel nacional;
2. Profesionalizar las competencias de los Funcionarios del Programa; y
3. Mejorar los procesos, actividades, procedimientos y productos de la fiscalización.

El año 2009 comenzó el proceso de implementación y certificación bajo el estándar internacional de la Norma ISO 9001, que **en la actualidad mantiene certificados los procesos del programa a nivel nacional**. Este avance además puso al Programa como uno de los organismos públicos pioneros en certificar sus procesos operativos, y convirtiéndolo en una entidad enfocada en la excelencia operacional y en aportar a la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. Actualmente este Sistema de Gestión de Calidad ha sido reconocido hasta el año 2016.

### **3.1.3 Diagnóstico planificación 2013 del programa**

Durante el año 2013, además del importante avance en la metodología de planificación de operaciones que permitió lograr los resultados antes expuestos, se trabajó en distintas iniciativas como parte de los planes estratégicos.

Dentro de estos logros destaca la redacción de dos proyectos de ley. El primero de ellos asociado a mejorar la institucionalidad y atribuciones del Programa de Fiscalización, y el segundo, orientado a adquirir la facultad de controlar luz roja y velocidad con equipos tecnológicos.

El proyecto de ley de nueva institucionalidad crea el Servicio de Fiscalización de Transportes, dependiente de la Subsecretaría de Transportes, con patrimonio propio, independiente administrativamente y con fiscalizadores que tendrán la calidad de ministros de fe. Las principales funciones del nuevo servicio serán fiscalizar el cumplimiento de las normas de todos los modos de transporte terrestre y disposiciones del MTT, con atribuciones para sancionar y tramitar administrativamente el cobro de las infracciones obtenidas por medios tecnológicos. El servicio también podrá proponer la creación y modificación de normas en base a la vasta experiencia que tienen sus inspectores y al trabajo que se realiza en terreno. Respecto a los inspectores, sus principales funciones serán fiscalizar el cumplimiento de la normativa de transporte terrestre de pasajeros, carga y establecimientos complementarios, aplicar sistemas automatizados de control y tratamiento de infracciones y podrán suspender temporalmente el funcionamiento de los establecimientos regulados por el MTT que no cumplan las condiciones establecidas en los contratos.

Respecto a las infracciones obtenidas con medios tecnológicos, en la actualidad los Juzgados de Policía Local que tienen jurisdicción en los lugares donde operan los dos sistemas automatizados que controlan el correcto uso, por parte de los automovilistas, de las vías con prioridad para el transporte público, se encuentran muy sobrecargados con el volumen de infracciones que estos sistemas generan, no pudiendo en algunas ocasiones lograr efectuar la notificación en los plazos establecidos en la ley de tránsito<sup>4</sup>. Es por esto que se recomendará que el nuevo Servicio de Fiscalización de Transportes disponga de un proceso y sistema moderno que permita notificar electrónicamente a los infractores, acompañando las pruebas fotográficas, data y de registro obtenido mediante el uso de la tecnología. También se facultará al nuevo Servicio para crear un sistema de pago moderno, para que dichas multas puedan ser canceladas en línea a través de internet, dejando a los Juzgados de Policía Local sólo como una última instancia de apelación para que el infractor pueda efectuar sus descargos en caso que lo estime conveniente. Lo anterior con el único objeto de obtener los resultados considerados al momento de establecer la normativa que es fiscalizada mediante un sistema tecnológico.

Para lograr lo anterior, se requiere de una modificación legal que además de otorgar las atribuciones señaladas al nuevo Servicio, cree esta instancia previa a los Juzgados de Policía Local y permita realizar la tramitación administrativa regulando el procedimiento y atribuciones de los inspectores de transportes en esta materia.

Respecto a la atribución para control de luz roja y velocidad con equipos tecnológicos la realidad es que actualmente la misma sólo es detenida por Carabineros de Chile y por los inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas para los casos que contempla expresamente la Ley de Tránsito. Es por ello, que a través del segundo proyecto de ley redactado, se buscará que los inspectores fiscales del MTT también puedan tener esta atribución.

Esto, porque los inspectores del MTT llevan más de dos años operando equipos tecnológicos para efectuar el control de vías exclusivas y sólo buses de la ciudad de Santiago y en marzo de 2014 se sumará el control automatizado de la restricción de circulación que tienen los camiones en el sector de La Pirámide, de la Región Metropolitana. Asimismo, el programa no sólo se cuenta con inspectores con conocimientos y experiencia en la utilización de equipos tecnológicos que les permiten efectuar fiscalizaciones de manera remota, sino que también con un equipo de expertos que ha diseñado e implementado estos proyectos que hoy permiten efectuar el control de manera eficiente, obteniendo coberturas del 100% y resultados positivos que son medibles. Existe el desafío de avanzar en el control automatizado del exceso de velocidad, causa que cobra el mayor número de víctimas fatales en nuestro país. En esta línea, al obtener esta atribución, se busca seguir aportando en las mejoras en las condiciones de calidad y seguridad de las personas de nuestro país.

---

<sup>4</sup> 45 días corridos según se dispone en el artículo 4° de la ley 18.290.

### 3.1.7 VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO

Sectra tiene a su cargo la planificación continua de los sistemas de transporte 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.

Entre los principales resultados logrados durante el año 2013, es importante señalar que diversas metodologías fueron aprobadas por el Ministerio de Desarrollo Social: “Manual de recomendaciones para la evaluación social de proyectos de vialidad peatonal”; “Metodología para la Formulación y Evaluación de Ciclo Rutas”; “Metodología para la Evaluación Social de la Localización de Equipos de Fiscalización Automática Relacionados con la Seguridad Vial”;

Respecto de los desarrollos metodológicos, finalizaron los estudios de “Análisis y Desarrollo de la Metodología de Evaluación Social de Proyectos Tácticos de Vialidad Urbana (MESPIVU)”; “Metodología de Estimación de Beneficios Económicos por Reducción de Contaminantes Atmosféricos del Transporte”; “Implementación del Modelo Cálculo de Emisiones Vehiculares (MODEM) en Ciudades con Planes de Transporte y Planes de Gestión de Tránsito”; “Análisis Metodológico para la Aplicación del Modelo MODEC en Regiones, Etapa II” que actualiza el modelo existente, y “Actualización y Mantenimiento de Modelos Estratégicos de Transporte Urbano”.

También se actualizó el Valor Social del Tiempo de Pasajeros Interurbanos en el año 2013. Esto permite que en proyectos interurbanos se ejecuten los proyectos que estiman de mejor manera el impacto a los usuarios de la vialidad interurbana.

Un importante estudio finalizado en 2013 es “Análisis de Iniciativas de Transporte Masivo en Zonas Urbanas en el País”, cuyo objetivo fue definir y analizar a nivel preliminar, un conjunto de proyectos de transporte masivo, tales como trenes de cercanía, tranvías y tecnologías de transporte por cable (teleféricos, funiculares y otros) en todo el país, para ver su factibilidad técnica y posibilidades de desarrollo futuro.

Respecto de la modelación de transporte a nivel estratégico, se terminó el estudio “Mediciones de Aforos de Tráfico y Perfiles de Carga en Servicios Troncales en el Gran Santiago”, que permite disponer de información de flujos de vehículos y pasajeros, indispensable en el proceso de calibración de redes de transporte.

En transporte urbano, finalizaron estudios destinados a mejorar la Gestión de Tránsito en las siguientes ciudades: San Felipe, Santa Cruz, San Vicente de Tagua Tagua, San Carlos, Curanilahue, Lebu, Mulchén, Victoria, Villarica, Pucón, Puerto Aysén y Puerto Natales.

A su vez, se ha definido el plan de proyectos de los planes maestros de transporte urbano en las siguientes ciudades: Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó y Coquimbo-La Serena.

Respecto de las acciones que apuntan hacia la descentralización, Sectra continuó 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. Durante 2013 se llevó a cabo la capacitación a 8 SEREMITTs y 6 GOREs.

Durante 2013, se trabajó en la actualización del Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, cuyo objetivo es contar con una guía para ordenar y priorizar la cartera de inversiones estratégicas en infraestructura de transporte, necesarias para dar respuesta satisfactoria a las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en Santiago en el 2025. Cabe señalar que este plan cuenta con una página web creada en este periodo: [www.pmts2025.cl](http://www.pmts2025.cl).

Por último, cabe mencionar que en dicho periodo Sectra concluyó estudios donde se entregó el diseño y evaluación de 86,2 kilómetros de ciclovías, además de finalizar los estudios: “Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”, “Análisis del Comportamiento de la Demanda de Infraestructura Especializada para Bicicletas”, “Análisis Normativo de la Bicicleta” y “Construcción Conexiones Red de Ciclovías del gran Santiago”.

### **Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI)**

La UCI está encargada de concretar y coordinar mejoras tecnológicas que permitan optimizar los procesos de operación, gestión y planificación del transporte así como los servicios de información a usuarios, teniendo como centro a las personas y desde una mirada integral del transporte y de la ciudad o región.

Durante 2013 se logró implementar el proyecto “transporteinforma” en la Región de Coquimbo y se está desarrollando una etapa inicial en la Región Metropolitana.

También se desarrolló un trabajo interno de Identificación de datos para Transporte, el cual buscó comprender y documentar los procesos estratégicos y las necesidades de información actuales de Sectra y UOCT, que permiten a estas unidades realizar sus procesos y tareas y posteriormente, se elaboró un documento técnico que permite, mediante una consulta a la industria, conocer herramientas tecnológicas que apoyen estas necesidades.

Dentro de los estudios realizados por la Unidad en 2013 cabe destacar el estudio “Estrategia Smart Mobility Chile, horizonte 2030”, cuyo objetivo fue recopilar, analizar y diseñar un marco conceptual y una arquitectura Inteligente que servirá como soporte para facilitar un desarrollo coherente de un modelo de Movilidad Inteligente basado en herramientas ITS a nivel nacional.

Otros trabajos desarrollados por la Unidad en 2013 son: Proyecto piloto “Sensorización Gran Valparaíso”; Comunidades de práctica “Cops”; Especificaciones para un Centro Integrado de Movilidad; Recomendaciones para la implementación de una plataforma de integración de datos a nivel ciudad; Proyecto Innovación abierta para la movilidad; Apoyo en el Proyecto Medición automática de tiempos de viaje en Puerto Montt; Proyecto Smarter Cities Gran Valparaíso, fase de ideación.

En este año UCI ha establecido diversos convenios de colaboración, los cuales son:

- Subsecretaría de Transportes-Aventones S.A: El objetivo es determinar la factibilidad del uso de una plataforma web como herramienta de fomento a la utilización de auto compartido y evaluar la práctica en otros organismos públicos.
- Subsecretaría de Transportes-Tecnoacción: El objetivo es determinar el uso de una plataforma web como herramienta de información a usuarios de transporte multimodal en la región de Coquimbo.
- Subsecretaría de Transportes-Google Transit: El objetivo es tener un instrumento de planificación de transporte público eficaz, capaz de incorporar datos de paradas, rutas, horarios, entre otra información, para hacer la planificación de viajes rápida y fácil para cualquier persona.

### **Unidad de Gestión de Corto Plazo (UGCP)**

La UGCP está encargada de detectar la congestión vehicular y resolverla o mitigarla con medidas de bajo costo, tal que se ejecuten en el corto plazo.

Sus funciones en forma detallada son las siguientes:

- Detectar zonas con problemas de transporte que sean posibles de abordar en un corto plazo
- Elaborar y desarrollar los proyectos orientados a solucionar los problemas detectados
- Desarrollar estudios orientados a detectar y elaborar cartera proyectos que sean factibles de ejecutar en el corto plazo
- Gestionar el financiamiento, en coordinación con P&D, necesario para la ejecución de los proyectos desarrollados
- Gestionar la ejecución de los proyectos financiados
- Asesorar a las seremis y otros organismos ministeriales, tanto como integrantes de la VU de EISTUS y desvíos, como en el análisis de modificaciones normativas orientadas a resolver problemas de gestión de transporte en el ámbito de nuestra unidad

Durante el año 2013, la Unidad ha desarrollado un plan de posicionamiento con los diferentes municipios del país, con miras a darse a conocer, y también de trabajar con ellos en el desarrollo de proyectos orientados a resolver problemas puntuales de congestión con medidas posibles de desarrollar en el corto plazo.

En particular, se trabajó en terreno con 60 municipios de 7 regiones distintas, lográndose analizar 430 puntos conflictivos y buscando las alternativas de solución, a partir de este levantamiento se desarrollaron diseños acabados para 395 de esos puntos y, finalmente, se logró el financiamiento de 160 de esos proyectos, tanto con fondos sectoriales MTT, como a través de las Intendencias, Subdere o de los propios municipios.

Como parte de la labor realizada por la unidad, se realizaron estudios orientados a apoyar el desarrollo de los proyectos, mediante la realización de mediciones, levantamientos planimétricos, y

la comunicación con todos los actores involucrados en alguna etapa del desarrollo de este tipo de proyectos. Es así como se desarrollaron 5 estudios, 3 de los cuales se encuentran finalizados, a saber: Análisis de Zonas Congestionadas del Gran Concepción; Análisis de Zonas Congestionadas del Gran Valparaíso; Análisis de Zonas Congestionadas del Sector Poniente de Santiago.

Respecto de la Unidad de Transporte y Urbanismo (UTU) y, en relación al proyecto de Ciudades Modelo, se definieron proyectos prioritarios para las ciudades de Copiapó y Puerto Montt.

### **3.1.8 GESTIÓN DE TRANSITO**

Las tareas principales de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) se asocian a 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 2013:

- Continuidad de las tareas de administración y operación de los sistemas de control de tránsito de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, O'Higgins, Biobío, Araucanía y Los Lagos, lo que permitió seguir optimizando las condiciones de operación en las respectivas redes viales básicas y mantener bajo control los problemas de congestión.
- Ampliación y Mejoramiento de los Sistemas de Control de Tráfico Regionales:
  - ✓ Región Metropolitana: ampliación e incorporación de nuevas tecnologías inteligentes en el sistema y centro de control de tránsito de Santiago, entre las que destacan la integración de 102 nuevos semáforos al sistema de control de tránsito, con lo que se totalizan 2.783; 13 nuevas cámaras de televisión digitales para monitoreo de tránsito, con lo que el sistema CCTV totaliza 69 cámaras análogas y 86 cámaras digitales; 102 intersecciones semaforizadas equipadas con tecnología les instaladas por UOCT, totalizando 1.581, lo que permite un significativo ahorro en el consumo de energía eléctrica. También, durante el año 2013, y como parte del Sistema de Ventanilla Única, la UOCT de Santiago revisó un total de 483 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
  - ✓ Región de Antofagasta: durante el año 2013 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. En particular, se normalizaron e integraron al sistema de control 8 intersecciones, de las cuales 5 son de la Av. Rendic. Asimismo, se instalaron unidades de respaldo de energía (UPS) en 8 cruces semaforizados

llegando a un total de 59 en la ciudad. Finalmente, se instalaron 6 nuevas estaciones automáticas de conteo de flujo vehicular. Por otro lado durante el año 2013 se revisaron un total de 31 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.

- ✓ Región de Coquimbo: se implementó control dinámico en tres intersecciones del eje Amunátegui, se normalizaron 6 intersecciones, se incluyeron 2 nuevas cámaras de TV conectadas al sistema de control llegando a un total de 10 y se instalaron 2 UPS en intersecciones semaforizadas importantes. Por otro lado, durante el año 2013 se revisaron un total de 77 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
- ✓ Región de Valparaíso: se concluyó la migración de semáforos al nuevo sistema de control de tránsito, integrando las 171 intersecciones faltantes de Viña del Mar y de Valparaíso, llegando a un total de 291 intersecciones conectadas al nuevo sistema. Asimismo, se incluyeron 5 nuevas cámaras de TV llegando a un total de 41. Se pasó de 33 controladores equipados con UPS a 40 cruces equipados con UPS. Por otro lado, durante el año 2013 se revisaron un total de 86 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
- ✓ Región de O'Higgins: en la ciudad de Rancagua se normalizaron 66 semáforos los cuales se integraron al sistema de control llegando a un total de 81 semáforos conectados. Asimismo, se incluyeron 2 nuevas cámaras de TV llegando a un total de 4. Por otro lado, durante el año 2013 se revisaron un total de 22 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
- ✓ Región del Biobío: durante el año 2013 se normalizaron 34 semáforos de la ciudad de Chillan; 7 semáforos en la ciudad de Los Ángeles y 3 en la ciudad de Coronel, llegando a un total de 571 intersecciones semaforizadas. Asimismo, se integraron 5 intersecciones al sistema de control, cuatro en Coronel y una en San Pedro de La Paz, llegando a un total de 243 intersecciones integradas al centro de control de tránsito del Biobío. Además, se sumó un nuevo letrero de mensaje variable y una nueva cámara de TV en la comuna de San Pedro de La Paz, con lo cual se tienen 3 letreros de señalización variable y 20 cámaras de TV conectadas al centro de control de tránsito de la región. Por otro lado, durante el año 2013 se revisaron un total de 64 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.

- ✓ Región de la Araucanía: durante el año 2013 se continuó con la normalización de semáforos en la ciudad de Temuco, sumando 6 nuevas intersecciones a los ya 65 existentes, todas ellas, las 71, fueron integradas al sistema de control de tránsito de la Región de la Araucanía. Asimismo, se instalaron y conectaron al sistema 6 cámaras de TV. Adicionalmente, se han habilitado nuevas intersecciones semaforizadas en la Región, 2 en la ciudad de Nueva Imperial y 4 en Villarrica. Por otro lado, durante el año 2013 se revisaron un total de 21 estudios y proyectos relacionados con Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
- ✓ Región de Los Lagos: en la ciudad de Puerto Montt durante el 2013 se normalizaron 22 intersecciones y se semaforizaron 17 nuevas intersecciones, llegando a un total de 39 cruces que fueron integrados al centro de control de tránsito de la Región de Los Lagos.
- Inicio del Proyecto “Construcción Sistema Central SCAT Ciudades de Curicó y Talca”, Región del Maule.
- Supervisión de obras de construcción y/o normalización de semáforos en otras ciudades del país: Calama, Iquique, Chañaral, Copiapó, San Antonio, Talca, Chillán, Los Ángeles, Villarrica, Osorno, Ancud y Coyhaique.
- Revisión, diseño y 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 2013 se continuó con las tareas de apoyo en temas de gestión de tránsito a los municipios del país.
- Durante el año 2013 se realizó un proyecto piloto de implementación de sistemas de medición automatizada de tiempos de viaje con tecnología bluetooth en 6 rutas del sector oriente de la ciudad de Santiago.
- Por otra parte, para el año 2013 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 total 17), no se incrementaran en más de un 4% respecto del año anterior en los períodos punta mañana y punta tarde.

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 105.641 modificaciones), 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 2011	Resultado Año 2012	Resultado Año 2013
Porcentaje de aumento del promedio del tiempo de viaje con respecto al año anterior	104	104	104
Meta	106	104	104

(\*) 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 2013, 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 2013 conectar las Unidades Operativas de Control de Tránsito de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, Araucanía y Los Lagos.
- Se desarrollaron estudios de actualización de programaciones de semáforos en Antofagasta, Gran Concepción y Temuco.
- Se iniciaron estudios de actualización de programaciones de semáforos en las ciudades de Ovalle, Valparaíso y Santiago.
- Se desarrollaron los estudios "Diagnóstico y Análisis ITS Centros de Control de Tránsito del País" y "Tarificación Vial por Congestión para la ciudad de Santiago".
- Se desarrolló el estudio de habilitación de un nuevo centro metropolitano de tránsito, integrado por el centro de control de la UOCT, el centro de monitoreo de buses de Transantiago y el centro de gestión de Fiscalización.

## 4. Desafíos para el año 2014

### 4.1.1 TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL

La División de Transporte Público Regional tiene como desafíos prioritarios para el año 2014:

- Seguir trabajando para realizar una correcta implementación de la nueva Ley de Subsidios (N°20.696), que permitirá potenciar aún más el impacto del Programa, debido al aumento de la cantidad de recursos y de los instrumentos disponibles.
- Contar con instrumentos y metodologías que permitan medir parámetros propios de los sistemas y también medir la percepción de los usuarios respecto de los sistemas y su operación.
- Contar con un modelo de supervisión de contratos que mediante el uso de tecnología permita hacer más eficiente el control y gestión de estos sistemas de transporte.
- Analizar las herramientas de subsidios implementadas buscando optimizarlas tanto desde el punto de vista de pertinencia 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.

#### ✓ Transporte Público Urbano:

- Avanzar en el desafío de largo plazo de abordar las problemáticas de movilidad de las personas con un enfoque multimodal.
- Fortalecer y consolidar los sistemas de transporte público mayor, así como establecer lineamientos de política para otros modos relevantes, como el taxi colectivo.
- Lo anterior debe ir siempre de la mano con los procesos de planificación de infraestructura, donde el desafío concreto apunta a establecer las coordinaciones necesarias con los actores clave, de manera que éstos recojan las necesidades de los servicios de transporte y las personas.
- Avanzar en el resurgimiento del ferrocarril a nivel país, en base a las iniciativas impulsadas por el MTT en conjunto con EFE, donde los ejes principales son el desarrollo de los trenes de cercanía de pasajeros y el fortalecimiento del transporte de carga.

#### ✓ Transporte Público Rural:

- Desarrollar planes integrales de servicios rurales (terrestres y otros modos), considerando además la infraestructura asociada a dichos servicios, lo que permitirá superar las actuales problemáticas que se presentan en estas zonas geográficas.

- Mejorar la cobertura y calidad de los servicios de transporte ya sea a través del fortalecimiento de los servicios existentes, o a través de la implementación de nuevos recorridos donde no existen, aumentando frecuencias, incrementando la regularidad de la operación, y mejorando la calidad de las flotas de los servicios.
- Esto para mejorar la movilidad de las personas que viven en la ruralidad, bajo una mirada integral, buscando elevar los estándares para que así la calidad de éstos en las zonas rurales sea equivalente o incluso mejor que el de las grandes ciudades.

A grandes rasgos, los desafíos 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

- Perfeccionar los procesos de fiscalización y administración de los subsidios en ejecución
- Consolidar el desarrollo de sistemas de información, basados en georreferenciación, que permitan al Ministerio controlar la operación de los distintos prestadores de servicio que cuentan con subsidio.
- Con el proyecto de ley se espera aumentar la cobertura de esta línea de subsidios, hacia ciudades que hoy no están siendo reguladas.
- Dar continuidad a las ciudades que ya cuentan con regulación.
- Seguir avanzando en los estudios para implementar regulaciones en nuevas ciudades.

#### 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.
- Consolidar el desarrollo de 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

- Darle continuidad al servicio de Punta Arenas, considerando que el contrato vence en el año 2015, por lo que se deben preparar las bases de licitación.

#### Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público

- Continuar buscando proyectos que permitan mejorar los servicios de transporte público del país.

### 4.1.2 COORDINACIÓN DE TRANSANTIAGO

Entre los principales desafíos planteados para el 2014 encontramos:

1. **Desarrollo y Sustentabilidad del STP:** Este plan apunta a desarrollar en forma económicamente sustentable el sistema de transporte público de la Región Metropolitana, para lo cual se enfoca en cambios internos y del sistema.

Sus iniciativas son:

- **Estrategia de apoyo control de evasión y fraude:** Plan de acción para incrementar la eficiencia del control de la evasión, lo que incluye mejorar nuestra inteligencia de negocio, y con ello la eficiencia y eficacia, y al mismo tiempo ir desatando problemas que actualmente limitan la capacidad de los operadores de reducir la evasión. Por otro lado, derivado de nuestra nueva gestión de regulador de la RCC, también se consideran iniciativas en el ámbito del control de fraude.
- **Desarrollo de la licitación 2015:** Preparación de las BALLs para el proceso 2015, cuya licitación comenzaría el año 2014, e involucra las actuales unidades 6 y 7. Esta labor requiere coordinación con un cronograma estratégico de más largo plazo, donde aparecen por ejemplo líneas 3 y 6 de Metro.
- **Plan de Sistemas:** Desarrollo de las aplicaciones necesarias para fortalecer la organización, minimizando riesgos de falla e incrementando la eficiencia de los procesos y sus resultados, tanto interna como externamente. Este plan incluye sistemas de apoyo, sistemas de negocio y sistemas de cara a los usuarios.
- **Fortalecimiento procesos de pago:** Levantamiento y certificación del proceso de pago a operadores de transporte y prestadores de servicios complementarios, lo cual es básico para minimizar riesgos en un negocio que mueve mensualmente más de 100 millones de dólares.
- **Implementación estructura DTPM:** Una vez aprobado el proyecto de Ley de la Dirección (DTPM), existe una serie de procesos administrativos y de relaciones interinstitucionales que se tendrían que implementar al interior de la nueva organización, además de desarrollar un plan de gestión del cambio.

- **Agenda Normativa DTPM:** Coordinación para desarrollar un trabajo más permanente de cambios que permitan habilitar una serie de procesos que hoy se dificultan por la existencia de nudos legales o normativos, los cuáles no necesariamente dependen de Ministerio.
2. **Integración modal Metropolitano del STP:** Este plan apunta aplicar la visión de intermodalidad del sistema de transporte público, de tal forma que hacia el futuro se logre un desarrollo armónico entre los distintos modos, donde cada uno aporte sus fortalezas.

Sus iniciativas son:

- **Integración Nos Express al sistema:** Este plan apunta aplicar la visión de intermodalidad del sistema de transporte público, de tal forma que hacia el futuro se logre un desarrollo armónico entre los distintos modos, donde cada uno aporte sus fortalezas.
  - **Plan de Integración Nos Express al sistema Plan de Integración Modal Metropolitano desarrollo e inicio con el levantamiento y monitoreo de servicios de TP en la Región Metropolitana:** Este proyecto considera en primera instancia del desarrollo de un levantamiento y diagnóstico de los servicios rurales y taxis colectivos en la Región Metropolitana, especialmente en la zona semiurbana, para comenzar a monitorear el sistema en forma global e intermodal, lo que permitirá ir tomando decisiones futuras de integración al Sistema.
3. **Mejora de la Experiencia de Usuarios y Comunidad:** Este plan busca mejorar la experiencia del usuario y minimizar externalidades negativas en la comunidad, a través de una serie de medias que apuntan a una planificación más certera y una operación de calidad y más eficaz, con foco en el usuario.

Sus iniciativas son:

- **Integración CMB:** Este proyecto involucra el fortalecimiento de los sistemas y equipos internos, la integración con empresas operadoras de buses, y el proceso de integración al centro de control integrado (con UOCT y Fiscalización, en el nuevo edificio).
- **Plan de eliminación de puntos críticos de regulación:** Proyecto para ir eliminando problemas en los denominados puntos críticos, que corresponden a lugares donde existen importantes externalidades negativas a la comunidad ubicada en el entorno de los puntos de regulación.
- **Implementación de Panel de Operaciones:** Levantar panel con reporte periódico y permanente de indicadores de operación, tanto de alto nivel como interno de la organización.
- **Diseño de servicios para cambios 2015:** Proceso de análisis y estudios para preparar los cambios derivados la licitación 2015, así como el impacto de la puesta en marcha del servicio Nos Express. Las definiciones se establecen en base a un calendario estratégico de cambios en el sistema.

- **Implementación y mejoramiento Red de Comercialización y Carga (RCC):** Proceso de consolidación, apoyo y levantamiento de nuevos requerimientos para la red de carga, de la cual Metro acaba de hacerse cargo, y donde cumplimos un rol de gestión y regulación del contrato.
  - **Implementación plataformas de inteligencia de negocios:** Desarrollo de una plataforma de explotación de información (Data Mining), con varios reportes ya definidos, como parte de un proceso de desarrollo de capacidades de inteligencia de negocio.
  - **Implementación de panel de planificación:** Levantar panel con reporte periódico y permanente de indicadores de apoyo a la planificación de servicios, tanto de alto nivel como interno de la organización
4. **Mejoramiento de la infraestructura del STP:** Este plan apunta a construir una red vial de transporte público integrada interconectada y eficiente, que no sólo mejore las condiciones de operación y la sustentabilidad del sistema, sino se inserte de manera armónica en la ciudad.

Sus iniciativas son:

- **Implementación PMITP: Terminales:** Iniciar un programa de terminales, que tiene como objetivo lograr hacer parte del sistema los espacios necesarios para asegurar una operación eficiente, y al mismo tiempo dar mayor robustez al sistema. En particular, por ejemplo, obtener para el proceso de licitación 2015 los terrenos mínimos necesarios para reducir las barreras de entrada al proceso.
- **Implementación PMITP, Intermodalidad:** Desarrollar un plan de desarrollo de infraestructura, que permita lograr un sistema más integrado, considerando distintos modos de transporte (Metro, Metrotren, taxis, colectivos, bicicletas, entre otros), proveyendo además espacios especializados necesaria para el sistema, como son los puntos de regulación.
- **Implementación PMITP, Nuevos sellos rojos y cámaras:** Desarrollar un plan de desarrollo de infraestructura, que permita lograr un sistema más integrado, considerando distintos modos de transporte (Metro, Metrotren, taxis, colectivos, bicicletas, entre otros), proveyendo además espacios especializados necesaria para el sistema, como son los puntos de regulación.
- **Implementación PMITP, corredores para el sistema:** Implementar corredores para el sistema, considerando un cambio en la forma de desarrollar proyectos, con un enfoque más integral, con nuevos enfoques de gestión del proyecto, incluso con una mayor integración con el desarrollo urbano de la ciudad.
- **Explotación y gestión de la Infraestructura:** Desarrollar una estrategia y planes necesarios para asegurar que la infraestructura funcione de manera adecuada en el tiempo, incluido el proceso de operación de ésta.

### 4.1.3 PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO

Para el año 2014 el Programa de Desarrollo Logístico, se ha trazado los siguientes desafíos:

- Seguimiento, implementación y actualización de las diversas componentes del futuro Plan Maestro Logístico:
  - Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP).
  - Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria (PICAF).
  - Plan de Infraestructura Ferroviaria Estratégica (PIFE).
  - Plan de medidas para la disminución de barreras logísticas.
  - Plan de habilitación de aparcaderos y zonas de descanso para camiones.
  - Plan Santiago 2025 – Componente Carga.
- Contar con un observatorio de indicadores logísticos relevantes.
- Actualización del marco normativo, reglamentario e institucional del transporte de carga:
  - Ley de navegación.
  - Ley de fomento a la marina mercante.
  - Ley General de Ferrocarriles.
  - DS 18/2001 del MTT (que restringe la circulación de camiones al interior del Anillo Américo Vespucio de Santiago).
  - Eliminación de barreras al cabotaje regional.
  - Traspaso de funciones normativas de EFE a MTT.
- Posicionar la industria del transporte de carga por carretera, como un sector atractivo y moderno, fundamental para el desarrollo económico y productivo del país.
- Consolidar una plataforma liderada por MTT para la toma de decisiones públicas en el ámbito logístico, a través de la Comisión Nacional Para el Desarrollo Logístico (CONALOG).
- Cumplir con el rol de atender a los clientes externos representados por los gremios del transporte terrestre de carga.
- Acompañamiento a empresas portuarias estatales y a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en la materialización de proyectos propuestos en PNDP y PICAF.
- Consolidar la Comisión de Facilitación de temas ferroviarios.

#### **4.1.4 NORMAS Y CERTIFICACIÓN**

Generación de nuevas inscripciones de taxis:

Se tiene contemplado para el año 2014, la realización de Concursos de Antecedentes orientados a la inscripción de un número determinado de nuevos taxis básicos, ejecutivos, de turismo y colectivos, para operar en diferentes ciudades del país. Estos Concursos se realizan al amparo del Reglamento creado para este fin, aprobado por el DS N°113/11 MTT.

#### **Transporte Internacional**

1. Negociaciones destinadas a dejar sin efecto la resolución de Argentina que prohíbe la circulación de vehículo con carga peligrosa por Cardenal Samoré.
2. Concluir las negociaciones de la actualización del Acuerdo denominado País – País.
3. Implementar la exigibilidad del Seguro Obligatorio para Vehículos Extranjeros (SOAPEX), principalmente con Argentina, Bolivia y Perú.
4. Concluir negociación de Convenio de Reconocimiento de licencia de conducir (B y C) con Japón.
5. Iniciar negociación de Convenio de Reconocimiento de licencia de conducir con Argentina.
6. Dar continuidad a proceso de cooperación acordado con Ecuador.
7. Gestionar el inicio de procesos de cooperación con países de APEC (Singapur, Japón, Australia, Nueva Zelandia).
8. Dar continuidad a las negociaciones para la implementación de un corredor bioceánico entre Brasil, Bolivia y Chile.

#### **Certificación y Homologación Vehicular**

El Centro de Control y Certificación Vehicular tenía como desafíos ampliar en 5 nuevos ámbitos de certificación de ellos uno fue implantado y los 4 restantes que corresponden a; taxímetros; sillas para niños menores de 4 años; características funcionales y dimensionales de buses urbanos en Regiones; y los parachoques anti empotramiento en vehículos de carga serán implantados definitivamente durante el 2014.

Otro desafío importante en relación a la atención de usuarios es implementar la plataforma electrónica de trámites con el fin de que los usuarios realicen las solicitudes y entrega de antecedentes técnicos por medio de esta plataforma.

## Normas en trámite 2014

Materia	Tema Específico	Observación
Seguridad	Norma seguridad motocicleta	D.S. Nº 211, de fecha 29.11.2013 en proceso de firma Presidente - SS 30116
Transporte Público	Modificación Reglamento DS 44/2011 con programa de "Chatarrización" ( con Ley vigente)	DS Nº 168, con fecha 14.08.2013 Actualmente en Contraloría SS 23252 27.01.2014-Reingreso
Transporte Público	Certificación de Taxímetro: Modifica Res. 46 y deroga Res. 14.	Res. 243 de 8.11.2013 en Contraloría SS 32465. Devuelto 19.02.2014 cambio a Res. Exenta
Seguridad	Modifica DS 26/2000 sobre anclajes de sistemas de asientos de seguridad en los vehículos	D.S. Nº 205, con fecha 26.11.2013 en Contraloría - SS 33532 Reingreso 03.01.2014.
Transporte Público	Modificación DS 01/1994 antigüedad de buses	D.S. Nº 214, con fecha 10.12.2013 en revisión Contraloría 23.01.2014 - SS 35476 Reingreso 27.01.2014
Transporte Público	Modifica DS 212, incumplimiento a las normas técnicas de seguridad aplicable a los vehículos	D.S Nº07, 20.01.2014, en firma Presidente 21.01.2014 SS 572
Transporte Público	Nueva normativa para el control de diversas infracciones por medio (Cámaras)	D.S. Nº 196, de fecha 23.10.2013 en Contraloría - SS 30360 Reingreso 27.01.2014
Seguridad	Norma Técnica Sillas de Retención Infantil	D.S. Nº 140, con fecha 3.07.2013 en proceso de firma Presidente - SS 10101
Medioambiente	Modifica Decreto Nº104/2000 norma de emisiones para motocicletas	En Proceso de firma de Presidente
Transporte Público	Generar la posibilidad de cambio de color en los taxis colectivos urbanos	D.S Nº104, 27.05.2013, en Contraloría revisión 11.11.2013 Dev. Normas.
Seguridad	Modifica DS 170/1985 sobre rendir examen teórico - examen en inglés	D.S. Nº 208, con fecha 21.11.2013 en Contraloría - SS 31560
Seguridad	Modifica RE 2168/2000 Realiza precisiones técnicas a los daños en parabrisas en buses.	En División de Normas 20.2.2014
Seguridad	Modifica DS 38/1992 y 2003 Respecto al Transporte Escolar letrado y tiempos de viajes.	En Proceso de Revisión interna Div. Legal.07.02.2013

## Plantas de Revisión Técnica

Durante Enero 2014 se iniciaron 5 nuevos procesos de licitación que se espera terminar durante el año con la adjudicación y firma de los contratos correspondientes.

Por otra parte se espera poner en marcha las plantas revisoras resultantes de los procesos de licitación 2013 mejorando la calidad de servicio que estas deben prestar a los usuarios. Además se espera iniciar la licitación de un nuevo formato de certificado de revisión técnica que permita agilizar el proceso de entrega de esta documentación al usuario.

#### 4.1.5 SEGURIDAD DE TRÁNSITO

En el ámbito de Seguridad de Tránsito los desafíos para el 2014 se encuentran planteados en su planificación estratégica que detallamos a continuación:

**1. Plan de educación difusión y apoyo:** Línea de acción que contempla iniciativas orientadas a lograr tener instalada la temática de seguridad vial como un problema país, utilizando herramientas comunicacionales y educativas.

Sus iniciativas son:

- **Campaña peatones y ciclistas:** Tema ciclistas - peatones - automovilistas se está transformando en tema de interés público que incluso genera polémica. La idea es considerar a los distintos actores involucrados.
- **Encuentros a nivel nacional con profesores y encargados de seguridad vial:** Difundir la temática de seguridad vial para los escolares en su rol de peatón y ciclista en encuentros con encargados de seguridad escolar y directores de colegios en RM y regiones.
- **Incorporación de la temática de seguridad vial en la Semana de la Seguridad Escolar:** Todos los años MINEDUC organiza la Semana de la seguridad Escolar, durante mayo y envía orientaciones a todos los establecimientos, la idea es intencionar este tema para esa semana y acompañarlo de algún material de difusión atractivo para entregar en los colegios.
- **Campañas de concientización de los temas alcohol, velocidad y sistemas de retención:** Para poder generar un cambio cultural, es importante que se concientice de forma constante de los temas que son las principales causantes de accidentes fatales.
- **Plan nacional de capacitación aprobado:** Lograr la incorporación real de la enseñanza de la seguridad vial en el aula a través del conocimiento y sensibilización respecto del tema de los profesores.
- **Incorporación de la temática seguridad vial en la carrera de pedagogía en universidades o institutos:** En la actualidad las carreras de pedagogía no conocen la importancia de educar en

seguridad vial ni la envergadura de las cifras de fallecidos en edad escolar, la idea es sensibilizarlos para que eduquen en ese ámbito.

- **Incorporación de actividades programáticas para cada nivel y asignatura en función del currículum que sancione el Consejo Nacional de Educación el año 2013:** Las actividades programáticas son propuestas sugeridas para que el profesor aplique en el aula en función de la materia que está pasando y el nivel del curso pero donde se aplique la seguridad vial.
  - **Contar con espacios de atención y orientación a víctimas de accidentes de tránsito:** En la actualidad las víctimas de accidentes de tránsito no cuentan con ninguna instancia de orientación, ni atención. Se busca avanzar en tal sentido.
2. **Plan de Formación y acreditación de conductores:** Línea de acción que contempla iniciativas orientadas a contar con sistemas eficaces para la formación a acreditación de conductores

Sus iniciativas son:

- **Implementación de un sistema de control y evaluación de los sistemas informáticos:** Establecer sistemas de consultas que permitan evaluar y controlar el examen teórico y práctico en etapa de operación.
  - **Implementación de proyecto que modifica documento de licencia de conductor:** Definir plan de implementación con los actores involucrados.
3. **Plan de Infraestructura:** Línea de acción que contempla iniciativas orientadas a disminuir la incidencia de las condiciones y/ o falencias de la infraestructura vial como factor contribuyente en la ocurrencia de accidentes.

Sus iniciativas son:

- **Implementación área infraestructura:** Entendiendo que las vías y los vehículos son componentes básicos del sistema de tránsito. El objetivo es implementar un área que genera acciones que puedan contribuir positivamente a la seguridad vial.
- **Plan de acción para asesorías a municipios y Seremitt:** Tradicionalmente, y dada la carencia de capacidades locales, Conaset ha asesorado a los municipios en el tratamiento de puntos de

alta accidentabilidad, actividad que requiere ser formalizada a través de un plan de acción que de garantías de eficacia.

4. **Plan de Legislación:** Línea de acción que contempla iniciativas que impulsen modificaciones legales y reglamentarias al sistema de tránsito, que contribuya a reducir la accidentabilidad en el país.

Sus iniciativas son:

- **Estrategia Nacional de Seguridad Vial validada:** Finalizar y validar el documento de ENSV.
- **Anteproyecto de Ley ingresado al congreso:** Monitorear y proporcionar antecedentes que se soliciten en las distintas cámaras y/o comisiones.
- **Bases de Licitación confeccionadas:** Confeccionar las bases de licitación para la operación e instalación de los equipos cinométricos
- **Reglamento para la instalación de equipos automatizados confeccionado:** Confeccionar Reglamento del MTT que establecerá la metodología que determinará la localización de los equipos automatizados de registro de infracciones.
- Reglamento de la Estructura del Servicio confeccionado: **Confeccionar Reglamento para la definición de la estructura y funciones de los departamentos del Servicio.**
- **Normativa actualizada automóviles:** La industria automotriz evoluciona constantemente, siendo necesario actualizar permanentemente nuestras normativas, en particular, en cuanto a los elementos o sistemas de seguridad.
- **Normativa actualizada Camiones:** La industria automotriz evoluciona constantemente, siendo necesario actualizar permanentemente nuestras normativas, en particular, en cuanto a los elementos o sistemas de seguridad.
- **Normas específicas para conductores nóveles establecidas:** Realizar evaluación de la normativa nacional e internacional para definir los ámbitos de acción y luego proponer proyecto de ley.

- **Revisión de normativa y elaboración de propuestas:** La normativa en esta área debe ser actualizada permanentemente, considerando los avances tecnológicos y experiencias internacionales exitosas.
  - **Propuesta con modificaciones a requisitos de Escuelas de Conductores no profesionales:** Proponer mejoras a la etapa de formación inicial de conductores, tanto a nivel legal como reglamentario.
  - **Propuesta con modificaciones a examen práctico clase C:** Proponer cambios a la metodología de examen práctico clase C, junto con su propuesta de modificación reglamentaria.
  - **Proyecto ley transporte seguro de niños:** En la actualidad la ley exige sillas infantiles sólo hasta los 4 años, mientras que las recomendaciones y la normativa internacional la exigen hasta los 12 años. Adicionalmente existe falencia respecto del uso de sillas en el transporte escolar, lo que sería conveniente regular.
5. **Plan de Monitoreo y Fiscalización:** Línea de acción que contempla iniciativas que permitan monitorear variables de riesgo, su análisis y publicación en medios nacionales e internacionales. Adicionalmente impulsará iniciativas que permitan la fiscalización por medios tecnológicos.

Sus iniciativas son:

- **Perfiles de Cargos Alta Dirección Pública establecidos:** Elaborar los perfiles de cargos para los Directos en calidad de grado 1 y 2.
- **Publicación de cifras de accidentabilidad en los reportes internacionales del IRTAD y OCDE:** Informar como fuente oficial, las cifras de accidentabilidad de accidentes de tránsito en reportes internacionales.
- **Bases de Licitación Estudio confeccionadas:** Elaboración y participación como contraparte técnica del estudio. El estudio contempla un plan de medición con representación nacional de las principales variables: velocidad, casco, cinturón, silla de retención infantil y elementos reflectantes.
- **Mapa o catastro según variables de riesgo:** En base a los resultados de las mediciones, se elaborará un mapa con el comportamiento de riesgo. Esta información será de carácter público y de uso comunicacional.

- **Estudio de medición de variables de riesgo:** Elaboración y participación como contraparte técnica del estudio. El estudio contempla un plan de medición con representantes nacional con las principales variables velocidad, casco, cinturón silla de retención infantil y elementos reflectantes.

## 4.1.6 PROGRAMA NACIONAL DE FISCALIZACIÓN

### a. *Proyectos Tecnológicos*

#### **Cámaras Puentes Llacolén en la Región del Bío Bío**

Los importantes resultados obtenidos por Fiscalización en la Región Metropolitana mediante el uso de tecnología, se espera sean aplicados a partir del año 2014 en la Región del Bío Bío. En efecto, durante el primer semestre del año, el área de operaciones regionales del Programa de Fiscalización tiene la misión de levantar los antecedentes necesarios que le permitan analizar la pertinencia de implementar un sistema tecnológico para fiscalizar la restricción de circulación que tienen los camiones en el puente Llacolén, que une las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz. Dicha restricción de circulación fue impuesta por la autoridad de transportes regional, con el objeto de evitar la congestión vehicular en horario punta mañana<sup>5</sup> y de efectuar una utilización más eficiente de la infraestructura vial, sin reducir la seguridad de tránsito.

#### **Incorporación de Sistemas de Monitoreo mediante uso de GPS en servicios de transporte de regiones.**

El primer desafío en esta materia es definir un modelo de implementación y operación de sistemas de posicionamiento geográfico, que permita verificar el cumplimiento de las condiciones de operación que se establezcan en el marco de la nueva ley de subsidio y de los planes de transporte público, que serán definidos por la División de Transporte Público Regional en las principales ciudades del país. Se debe elegir entre el modelo actualmente utilizado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano<sup>6</sup>; entregar a Fiscalización de Transportes el control de la operación y condiciones técnicas y de seguridad en la vía pública; o diseñar un nuevo modelo que establezca procesos y responsabilidades de las partes que resulten involucradas.

Como una forma de ir avanzando en este aspecto, durante el año 2013 fiscalización, en el marco de un plan piloto, diseñó un sistema tecnológico que permite unificar las tramas de GPS de los diferentes proveedores que están siendo utilizados por los operadores de transporte, en una sola fuente de información para efectuar el monitoreo de la operación. Dicho sistema es utilizado sólo de manera parcial en la región de la Araucanía,

<sup>5</sup> De 7:30 a 9:00 hrs., según se dispone en Res.Ex. N°249/2010 de la Seremitt Región del Bío Bío.

<sup>6</sup> DTPM supervisa directamente el cumplimiento de las exigencias de operación establecidas en los contratos, dejando a Fiscalización sólo la inspección técnica y de seguridad de los buses en la vía pública

dado que no existe exigencia que obligue a los operadores a entregar la información de posicionamiento en el formato del nuevo sistema. Por lo anterior, el desafío principal en esta materia, es realizar la definición de su modelo de operación.

**b. Consolidación del Instituto de Fiscalización**

El Instituto de Fiscalización, que formará parte del Área de Personas del nuevo Servicio, se encargará de planificar y elaborar los planes y programas de capacitación requeridos para los nuevos inspectores que se integren a la organización, como los necesarios para validar los conocimientos de los inspectores antiguos de manera permanente y acorde con los nuevos desafíos. El Instituto de Fiscalización cubrirá las brechas de capacitación detectadas tanto en el ingreso como en el puesto de trabajo y permitirá gestionar el conocimiento del Programa, generando transferencia de competencias técnicas desde los inspectores más antiguos a los más nuevos. El desafío para el año 2014, será consolidar la implementación de una plataforma e-learning que nos permita comenzar a ejecutar el plan de capacitación de revalidación de conocimientos, de todos nuestros inspectores a nivel nacional, a costos en todo sentido significativamente menores a si ésta fuese ejecutada de manera presencial.

Estas iniciativas, orientadas a la gestión de personas, permitirán avanzar para aumentar el sentido de pertenencia, disminuir los índices de rotación e incrementar la capacitación. Todo esto para lograr que Fiscalización de Transportes sea un mejor lugar para trabajar y esto redunde en más y mejor control y fiscalización.

**c. Habilitación de 3 nuevas oficinas provinciales de fiscalización**

Dado el crecimiento del parque vehicular de algunas de las regiones de nuestro país, el nacimiento de nuevos polos de desarrollo, y principalmente las largas distancias que deben recorrer en algunas zonas para efectuar el control especialmente de los servicios subsidiados de zonas aisladas, surge la necesidad de incorporar oficinas provinciales de fiscalización. Se trata de sectores que se han posicionado como núcleos importantes comercialmente, con alta densidad de población, numerosos servicios de transporte de pasajeros y establecimientos relacionados y en donde la tramitación de solicitudes de control y la fiscalización de transportes se hacen complejas. Considerando dichos factores, se ha priorizado para el 2014 la segunda oficina provincial de fiscalización en la isla grande de Chiloé, que le seguiría a la implementada durante 2013 en Calama. Con posterioridad se proyecta extender esta iniciativa a Los Ángeles en la Región del Bío Bío, y a San Felipe en la Región de Valparaíso.

**d. Control de la Gestión**

Al 2013 Fiscalización maneja más de 500 mil registros de controles de vía pública y establecimientos y 240 mil de infracciones detectadas por equipos tecnológicos anualmente, cada uno con más de 90 variables o indicadores asociados. Dicha información es administrada por el área de control de gestión que concentra además el seguimiento de proyectos, el control estratégico, operacional y de auditoría.

Los desafíos en esta materia, sin duda deben ir por la vía de incorporar tecnología que permita administrar y procesar la información, a través de cubos de gestión con un sistema de inteligencia de negocios (business intelligence BI) para tener un control de gestión que permita a la postre lograr realizar mediciones de impacto de la fiscalizaciones del programa.

Nuestro compromiso es seguir mejorando la calidad y cobertura de la fiscalización, con el objeto de tener servicios de transporte cada vez más seguros, eficientes y que satisfagan las necesidades de sus usuarios. Queremos que estas mejoras las podamos implementar en el marco de una nueva institucionalidad, que nos otorgue mayores atribuciones para contribuir de manera eficiente y directa en la reducción de lesionados y víctimas fatales que se producen por accidentes de tránsito.

Tenemos inspectores con experiencia en la utilización de equipos tecnológicos que permiten efectuar fiscalizaciones de manera remota. También contamos con un equipo de expertos que ha diseñado e implementado los proyectos tecnológicos de control. Queremos y somos capaces de avanzar en el control automatizado del exceso de velocidad, causa que cobra el mayor número de víctimas fatales en nuestro país. En esta línea, al obtener esta atribución, se busca seguir aportando en las mejoras en las condiciones de calidad y seguridad de las personas de nuestro país.

Adicionalmente el Programa Nacional de Fiscalización planteó los siguientes planes estratégicos para el 2014:

1. **Normativa e Institucionalidad:** Elaborar, presentar y enviar proyecto de ley sobre nueva institucionalidad y nuevas atribuciones de cobro y tramitación de infracciones para el Programa Nacional de Fiscalización.

Sus iniciativas son:

- **Recopilación antecedentes que sirvan de fundamento al mensaje del Proyecto de Ley (enero – abril):** Recabar antecedentes legales, técnicos y económicos que permitan elaborar el mensaje del proyecto Ley que crea una institucionalidad al Programa de Fiscalización de Transportes.
- **Presentación y aprobación del Proyecto de Ley a las nuevas autoridades (mayo – junio):** Obtener apoyo y aprobación del Ministro y Subsecretaria al Proyecto de Ley.
- **Presentación Dirección de Presupuestos (DIPRES) y SEGPRES (Junio a Noviembre):** Obtener aprobación por la DIPRES y SEGPRES al Proyecto de Ley.

- **Presentación al Parlamento del Proyecto de Ley:** Haber ingresado al Parlamento el Proyecto de Ley.
2. **Alianzas Estratégicas:** Materialización de alianzas estratégicas- Realizar reuniones iniciales y presentar iniciativas y convenios de colaboración con entidades públicas y privadas, con el propósito de aprovechar información disponible y aumentar cobertura de fiscalización con tecnología.

Sus iniciativas son:

- **Contactar a entidades de interés:** Identificar y contactar a contrapartes responsables de entidades de interés y lograr acuerdos de reunión.
  - **Realizar reuniones iniciales:** Realizar reuniones iniciales y presentar iniciativas.
  - **Análisis de Normativa:** Identificar a través de la revisión de normativa, los recursos que actualmente podrían usarse para fines de fiscalización.
  - **Redacción de Convenios de Cooperación:** Generar documentación formal, para acordar y comprometer formas de cooperación con entidades de interés.
  - **Firma de Convenios de Cooperación:** Formalizar los acuerdos de cooperación, a través de la firma de convenios.
3. **Incorporar Capacitación:** Contar con inspectores con formación integral y actualizada, preparados para los nuevos desafíos.

Sus iniciativas son:

- **Elaborar planes y programas para implementación de Instituto de Fiscalización:** Elaborar diagnóstico y estructura de contenidos para poner en marcha cursos de capacitación, a fin de gestionar el conocimiento del programa, que no está disponible en el mercado.
- **Realizar campañas informativas orientadas a usuarios:** A fin de lograr posicionamiento del rol de Fiscalización.
- **Realizar capacitaciones a Inspectores Municipales:** A fin de mejorar las coordinaciones interinstitucionales.

- **Realizar campañas educativas en colegios:** Para fortalecer el rol preventivo.
4. **Nuevas Facultades Inspectores Fiscales:** Modificación Artículo 4° Ley de Tránsito- Obtener apoyo y aprobación del Ministro y Subsecretaria al Proyecto de Ley. Incorporando a los inspectores fiscales del MTT como funcionarios competentes para operar equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja.

Sus iniciativas son:

- **Recopilación antecedentes que sirvan de fundamento al mensaje del Proyecto de Ley(enero – abril):** Recabar antecedentes legales, técnicos y económicos que permitan elaborar el mensaje del Proyecto Ley
  - **Presentación y aprobación del Proyecto de Ley a las nuevas autoridades (mayo – junio):** Obtener apoyo y aprobación del Ministro y Subsecretaria al Proyecto de Ley.
  - **Presentación Dirección de Presupuestos SEGPRES (junio a noviembre):** Obtener aprobación por la SEGPRES al Proyecto de Ley.
  - **Presentación al Parlamento del Proyecto de Ley:** Haber ingresado al Parlamento el Proyecto de Ley.
5. **Oficinas Provinciales de Fiscalización:** Tener presencia permanente del MTT en la Isla y mejorar la cobertura para fiscalizar principalmente servicios subsidiados y tener mayor contacto con sus usuarios. Posicionar el rol del programa de fiscalización.

Sus iniciativas son:

- **Gestionar la creación de una sede provincial en Castro, Región de Los Lagos:** La iniciativa busca instalar una segunda sede en la región, a fin de aumentar la cobertura geográfica de fiscalización.
6. **Rediseño Planes de Fiscalización:** Rediseño de planes de fiscalización y metodología de seguimiento en acuerdo con stakeholders relevantes, para aumentar cobertura y lograr medir impacto, junto con contar con información de calidad y oportuna que respalde la toma de decisiones.
- **Elaboración de informes y difusión:** Entregar información relevante a stakeholders críticos, a través de reportería automatizada y sistemática, la que tendrá como plataforma un software de Inteligencia de Negocios. (BI)

- **Contar con mediciones de impacto (2015):** Contar con información que permita medir el impacto de fiscalización, entre otros indicadores, a través de: Reducción de tasas de rechazo por modos relevantes. - Disminución de accidentes en modos críticos. - Aumento de velocidades comerciales.

#### 4.1.7 VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO

SECTRA, planteó los siguientes planes estratégicos para el 2014:

1. **Arquitectura ITS:** Una arquitectura nacional ITS corresponde a un instrumento que permite identificar los estándares requeridos para las interconexiones entre los distintos elementos de ITS, facilitando el intercambio de información y la interoperabilidad entre estos.

Sus iniciativas son:

- **Catastro nacional ITS:** Desarrollar un catastro de implementaciones ITS a nivel nacional como inicio al proceso de definición de una Arquitectura ITS, herramienta estratégica que reúna las visiones de los diversos actores a través de un marco de estándares que posibilitan la interoperabilidad de las implementaciones tecnológicas en transporte del país.
2. **Conectividad:**
    - **Diagnóstico de la conectividad urbana e interurbana de las capitales regionales:** Efectuar el levantamiento y diagnóstico de conectividad urbana e interurbana de las capitales regionales, para la generación de proyectos que permitan asegurar una adecuada conectividad e integración territorial.
    - **Mesa de trabajo con Desarrollo Logístico, MOP y otros actores que incidan en el aumento de demanda de vías interurbanas:** Establecer y liderar una mesa de trabajo conjunta con DDL, MOP y otros actores relevantes, orientada a abordar la necesidad de mejoras en la oferta de carreteras urbanas e interurbanas. De esta forma se busca asegurar la adecuada conectividad de los centros urbanos y focos productivos del país.
    - **Catastro de oferta y demanda de infraestructura vial:** Realizar una acabada caracterización de la oferta de capacidad brindada por las carreteras urbanas e interurbanas, y de la demanda vehicular que ellas tienen y sus proyecciones, con la finalidad de determinar para cada una el año óptimo en que deben aumentar su capacidad para mantener un adecuado nivel de servicio.

### 3. Desarrollo profesional:

Sus iniciativas son:

- **Plan de capacitación:** Elaborar un Plan de Capacitación a profesionales de la Coordinación que permita aumentar la especialización en los temas propios, mejorar y diversificar el manejo de modelos computacionales, conocer los avances internacionales en materia de transporte, dotar al equipo de herramientas orientadas a hacerse cargo de que los proyectos se ejecuten:
  - **Mesas de Discusión Técnica:** Establecer y liderar diversas mesas de trabajo técnico, orientadas a tener una discusión permanente y colaborativa con todos los actores involucrados en el desarrollo de los temas de transporte. De esta forma se busca asegurar una revisión y actualización permanente de las políticas, planes y medidas de transporte.
  - **Posicionamiento de Profesionales:** Concretar actividades orientadas a dar a conocer el alto grado de especialización y experiencia de los profesionales de la Coordinación en materias que le competen, tanto dentro como fuera del Ministerio. De esta forma se busca asegurar el reconocimiento de la calidad de los profesionales que el Ministerio posee y convertirlos en referentes que sean consultados por cualquier tema que pueda vincularse o impactar en el transporte
4. **Observatorio de Transporte:** Es una iniciativa que plantea la creación de un observatorio de datos de transporte con el objetivo de disponer de estadísticas asociadas que faciliten la toma de decisiones en este sector.
- **Proyectos de sensorización vial:** Diseño de estrategia y plataforma tecnológica que posibiliten sustentar los procesos de recolección de datos de transporte en un marco smart city como también iniciar la implementación de proyectos de medición automática de variables de tránsito en tiempo real, que permita hacer seguimiento y análisis del comportamiento vial, apoyando la toma de decisiones en los procesos de gestión y planificación del transporte.
  - **Modelo de negocio, gestión y procesos para un observatorio de datos de transporte:** Establecer el modelo de negocio, modelo organizacional y de procesos para implementar un observatorio de transporte y asegurar su sustentabilidad operacional y financiera. Con este observatorio se busca evaluar políticas públicas y diversos planes y medidas implementadas en el ámbito del transporte.
  - **Disponibilidad de los datos de transporte:** Asegurar la accesibilidad gratuita de los datos de transporte recolectados sean estos registros históricos o transaccionales para todos quienes los necesiten, bajo un enfoque de datos abiertos (open data).

### 5. Planificación de Transporte:

Sus iniciativas son:

- **Estrategia para mantener partición modal del transporte público, etapa 1:** Definir una estrategia de trabajo que permita mantener la partición modal del transporte público en las principales ciudades, que incluya mejorar las metodologías de evaluación social para incorporar beneficios que hoy no son considerados (ambientales, accidentes, etc.).
- **Propuesta preliminar de tarificación vial para la ciudad de Santiago:** Generar una propuesta concreta de tarificación vial para la ciudad de Santiago, en base al estudio que actualmente está en desarrollo (UOCT) y análisis complementarios (legales, modelo de negocio y tecnológico).
- **Inclusión de otros modos de inversión de transporte público:** fomentar otros modos de inversión, tales como escaleras, funiculares, ascensores y tranvías, en lugares e instantes en que la demanda lo amerite.
- **Planes maestros o de gestión actualizados y mejorados:** Mantener actualizados los planes maestros de transporte y de gestión de tránsito de las distintas ciudades y/o localidades del país, mejorándolos de manera continua, con medidas que incentiven el uso del transporte público e integren los distintos modos.
- **Plan de conservación de infraestructura de transporte público, etapa 1:** Generar un plan de conservación de la infraestructura de transporte público, en base a un diagnóstico periódico, de manera tal de asegurar un mantenimiento priorizado, oportuno y continuo.
- **Modificación del reglamento de la ley de subsidios para asegurar financiamiento en infraestructura de transporte:** Participar en la modificación del reglamento que regula la asignación de recursos en infraestructura de la Ley de Subsidios, de manera de asegurar el financiamiento de las iniciativas de infraestructura de transporte relevantes para el MTT. De esta forma se persigue implementar la infraestructura que aumente las alternativas integradas de elección de modos para los viajes.
- **Mejoras a la normativa de modos no motorizados:** Identificar las limitaciones normativas que afectan a los modos no motorizados y proponer soluciones y mejoras a éstas.
- **Plan de infraestructura de ciclovías:** Incrementar el número de ciudades que cuenten con planes de infraestructura de ciclovías, con el fin de aumentar el porcentaje de viajes urbanos en bicicleta. Adicionalmente, identificar y gestionar fuentes de financiamiento para la construcción de este tipo de infraestructura.
- **Campaña de incentivo al uso de los distintos modos:** Fomentar el uso de transporte público y de los modos no motorizados, en coherencia con la Política Nacional de Transportes, mediante campañas comunicacionales y un trabajo integrado con la División de Usuarios del MTT.

## 6. Posicionamiento Institucional:

Su iniciativa es:

- **Posicionamiento del Ministerio en su rol planificador y de gestión del transporte:** Posicionar la Agenda de Transporte Urbano a nivel ministerial e intersectorial, como instrumento de guía permanente de la inversión y planificación de la infraestructura de transporte. Asimismo, generar un plan comunicacional que releve el rol planificador y de gestión del MTT, y alianzas estratégicas con actores relevantes.
  - **Posicionamiento Institucional:** Instrumentos de Planificación Territorial, etapa 1.
7. **TransportE-informa:** Es un servicio de información de movilidad, que permite mejorar la toma de decisiones de las personas a través del trabajo colaborativo de los distintos actores de una región.

Su iniciativa es:

- **TransportEinforma en la Región Metropolitana:** Implementar en la Región Metropolitana un servicio proactivo e integral de información a usuarios del transporte, buscando reducir la incertidumbre de la comunidad local y turistas a través de la puesta en marcha de un servicio confiable, útil y oportuno de corte periodístico acerca del estado de los diversos servicios e infraestructura de transporte en un marco de smart city.
- **TransportEinforma en otras regiones, etapa 1:** Implementar en la Región de Antofagasta, Valparaíso y Rancagua servicios proactivos e integrales de información a usuarios del transporte, buscando reducir la incertidumbre de la comunidad local y turistas a través de la puesta en marcha de un servicio confiable, útil y oportuno; de corte periodístico acerca del estado de los diversos servicios e infraestructura de transporte en un marco de smart city.

## 8. Visión Estratégica:

Su iniciativa es:

- **Modelo de gestión y seguimiento de diseño y ejecución de proyectos de infraestructura vial:** Desarrollar un modelo de gestión, seguimiento y ejecución de proyectos de infraestructura vial, que permita asegurar la ejecución de los proyectos viales priorizados por el MTT en cada región, tanto en el corto, medianos o largo plazo.
- **Visión Estratégica:** Construir una visión estratégica del transporte en las principales ciudades del país, incluida su definición metodológica, objetivos y aplicación.

- **Mecanismo de aseguramiento de la consistencia de los proyectos con la visión estratégica:** Asegurar que todos los proyectos de transporte sean consistentes con el contexto urbano y medioambiente, y consideren en su fase de formulación los lineamientos de la visión estratégica establecida para cada unidad territorial, seccional, urbana o regional.

Además, estudios relevantes que entreguen resultados en 2014 son los siguientes:

## **SECTRA**

En el ámbito de la planificación de transporte, se continuará trabajando en la actualización del Plan Maestro de Transporte Santiago 2025, generando una nueva versión del informe asociado.

Respecto de los Planes Maestros de Transporte Urbano en regiones, se contará con un informe de difusión que contenga los planes de proyectos priorizados y calendarizados para las ciudades de Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó y Coquimbo-La Serena.

Finalizarán los estudios destinados a mejorar la Gestión de Tránsito en las siguientes ciudades: Antofagasta, Vallenar, Las Compañías-San Juan (sectores de La Serena y Coquimbo), Los Andes, Quillota, Curauma-Placilla, Molina, Constitución, Cauquenes y Parral.

Respecto de los desarrollos metodológicos, se terminarán los estudios de “Actualización de la metodología de cálculo del valor social del tiempo de viaje de carga”; “Estimación de beneficios sociales por disminución de accidentes en proyectos de vialidad urbana”, y “Análisis, Actualización y Mantenimiento de Modelos de Transporte”.

Durante 2014 se trabajará en forma conjunta con MDS para validar y difundir la nueva versión del Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU) y la “Metodología de Estimación de Beneficios Económicos por Reducción de Contaminantes Atmosféricos del Transporte”.

Concluirá el estudio “Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, Etapa IX”, el que tiene por objetivo principal la aplicación de la Encuesta Origen Destino a hogares, más ciertas mediciones complementarias a la Encuesta, donde el producto final es la encuesta a hogares corregida y expandida, que permitirá analizar el comportamiento de los viajes de la ciudad de Santiago.

Concluirán los estudios “Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I”; “Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I”, y “Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I”. Éstos tienen como objetivo actualizar el Plan Estratégico de Desarrollo y Gestión del Sistema de Transporte Urbano (STU) de las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno, y elaborar a nivel de anteproyecto uno de los proyectos de infraestructura vial

de cada plan seleccionado. La etapa I contempla el desarrollo de las encuestas de movilidad y la calibración del modelo de transporte.

Por último, se licitarán más de 30 estudios repartidos a lo largo del país, abarcando las áreas de gestión de tránsito, desarrollo del sistema de transporte urbano, desarrollos metodológicos de aplicación a nivel nacional, desarrollo de ciclovías y conexiones viales.

## UCI

A continuación se presenta el listado de proyectos que la Unidad de Ciudades Inteligentes tiene considerado realizar durante el año 2014: Desarrollo de Estrategia Smart Mobility, Desarrollo de especificaciones técnicas para una plataforma Smart Mobility, Desarrollo de una arquitectura ITS: Primera fase, Sensorización y Monitoreo para el Gran Concepción, Proyecto Innovación abierta para la movilidad. Además, se realizarán consultas a la industria de los proyectos “Identificación de datos para transporte” y “Especificaciones para un centro integrado de movilidad”, desarrollados durante el año 2013.

A continuación se presentan los convenios que realizará la Unidad durante el año 2014:

- **Subsecretaría de Transportes- Universidad del Bío-Bío:** El objetivo del convenio es establecer un marco de colaboración de trabajar en proyectos que aumenten la capacidad analítica de datos. El convenio fue aprobado en Enero 2014. El convenio tuvo resolución en Enero 2014.
- **Subsecretaría de Transportes- Entel:** El convenio tiene como objeto facilitar el intercambio de conocimientos sobre transporte entre la Subsecretaría y ENTEL y permitir a la Subsecretaría la obtención de información analizada de movilidad, mediante nuevas formas, de recolección y análisis de grandes volúmenes de datos e información de variables de tránsito, que le permitirá orientar las políticas de eficiencia de los sistemas de transporte.
- **Subsecretaría de Transportes- INRIA:** El convenio tiene como objeto establecer un marco global de colaboración basado en la conveniencia mutua de trabajar en proyectos de mejoramiento de procesos de recolección, que aumenten la capacidad de procesamiento, analítica y visualización de datos obtenidos a través de sistemas automáticos de recolección de variables de tránsito.
- **Subsecretaría de Transportes- Corporación ITS Chile:** El convenio tiene como objeto Incorporar a los integrantes de la Unidad de Ciudades Inteligentes de la Subsecretaría como miembros permanentes de la Fundación, que permita la implementación y desarrollo, por parte de empresa, de soluciones tecnológicas que apoyen el progreso sistemático de la "Movilidad Inteligente", en torno a problemáticas de movilidad presentes en el país.
- **Subsecretaría de Transportes- Ilustre Municipalidad de Concepción- Kapsch Traffic Chile S.A:** El convenio tiene por objeto, por parte de la Subsecretaría, determinar la factibilidad

del uso de sistemas tecnológicos como herramientas de recolección de datos en zonas acotadas de una ciudad, además de determinar cómo estas herramientas facilitan los procesos de toma de decisiones de los usuarios de los sistemas de transportes y los organismos encargados de la gestión y planificación de transporte del Gran Concepción.

- **Subsecretaría de Transportes- On the bus:** El convenio tiene por objeto determinar la factibilidad del uso de sistemas tecnológicos como herramientas de recolección de datos en zonas acotadas de una ciudad, además de determinar el cómo estas herramientas facilitan los procesos de toma de decisiones de los usuarios de los sistemas de transportes y los organismos encargados de la gestión y planificación de transporte del Gran Concepción.
- **Subsecretaría de Transportes-P3GM:** El convenio tiene por objeto establecer un marco de trabajo conjunto que permita la implementación y desarrollo, por parte de empresa, de soluciones tecnológicas que apoyen el progreso sistemático de la "Movilidad Inteligente", en torno a problemáticas de movilidad presentes en el país.

## **UGCP**

La Unidad tiene como objetivo primordial en 2014, aumentar en 40 los municipios visitados y con quienes se esté trabajando puntos congestionados con medidas de bajo costo. De esta forma, se estaría superando los 100 municipios visitados.

Se comenzará además a revisar EISTUS en la V región, sumando esta región a la Metropolitana, donde hoy se realiza esa labor.

Para apoyar la creación de carteras de proyectos, se contempla la realización de 5 estudios durante este año, distribuidos en distintas regiones del país.

Finalmente, se trabajará fuertemente este año en las posibilidades de diversificación de formas de financiamiento y ejecución, poniendo énfasis en las alternativas que centralicen estas labores en el propio Ministerio.

### **4.1.8 GESTIÓN DE TRÁNSITO**

Para el año 2014, la UOCT se ha trazado los siguientes desafíos:

- Licitación y dar inicio a un proyecto de normalización de 44 semáforos de la ciudad de Iquique.
- Mantenimiento, Ampliación y Mejoramiento de los Sistemas de Control de Tránsito existentes:

- ✓ Región Metropolitana: continuar con el desarrollo del proyecto de conservación del centro y sistema de control de tránsito; proseguir con la migración a tecnología digital de un porcentaje de semáforos integrados al sistema; continuar con la migración del sistema CCTV desde el sistema análogo al digital; instalación de 15 nuevas cámaras de televisión; instalación de 6 nuevos letreros de mensaje variable; instalación de 11 nuevos semáforos en puntos negros de alta peligrosidad ubicados en comunas de menores ingresos; y la habilitación de sensores bluetooth en 15 rutas para medición automatizada de tiempos de viaje. También se licitará y dará inicio a un proyecto de normalización de semáforos localizados en comunas periféricas de la Región Metropolitana. Por último, se licitará y dará inicio a un proyecto que proveerá de UPS a las 400 principales intersecciones de Santiago, el que también contempla el reemplazo de más de 7.810 lámparas halógenas por led, lo que permite un significativo ahorro en combustible y en el consumo de energía eléctrica.
- ✓ Región de Antofagasta: continuar con el desarrollo del proyecto de conservación del centro y sistema de control de tránsito; 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 de tránsito; integración de 37 semáforos de Calama al sistema de control de tránsito de Antofagasta; instalación de 9 nuevas cámaras de monitoreo; y conexión de otras 4 cámaras de monitoreo adicionales a ser instaladas por privados.
- ✓ Región de Coquimbo: continuar con el desarrollo del proyecto de conservación del centro y sistema de control de tránsito; dar inicio a la ejecución del proyecto de normalización e integración de 23 semáforos de Ovalle al sistema de control; dar inicio a un proyecto de ampliación del sistema de CCTV para el monitoreo de tránsito a nivel regional, incrementando de 8 a 11 cámaras durante el año 2013, y a un total de 20 en un plazo de 15 meses.
- ✓ Región de Valparaíso: continuar con el desarrollo del proyecto de conservación del centro y sistema de control de tránsito; licitar y dar inicio al proyecto de habilitación del nuevo centro de control de tránsito y a un proyecto que normalizará y permitirá la conexión de los semáforos de las comunas de Reñaca y Concón, integrándolos al centro de control de Valparaíso.
- ✓ Región de O'Higgins: iniciar la normalización e integración al centro de control de 13 semáforos de las ciudades de Rancagua y Machalí; y la instalación de 7 nuevas cámaras de televisión.

- ✓ Región del Maule: supervisar el desarrollo completo del centro y sistema de control de tránsito regional, y la normalización e integración a éste de semáforos de las ciudades de Talca y Curicó.
- ✓ Región del Biobío: se integrarán 70 semáforos de la ciudad de Chillán al centro de control de tránsito de la región del Biobío; continuar con el desarrollo del proyecto de conservación del centro y sistema de control de tránsito; continuar con el estudio de actualización de programaciones de semáforos de las ciudades de Concepción, San Pedro de la Paz, Chiguayante y Talcahuano; dar inicio a un proyecto de ampliación del sistema CCTV para el monitoreo de tránsito, incluyendo la instalación de sistemas automatizados de medición de tiempos de viaje.
- ✓ Región de La Araucanía: continuar con las integración de semáforos de la ciudad de Temuco al sistema de control, habilitar 2 cámaras de TV y dar inicio a un proyecto de mejoramiento de la seguridad de la red de comunicaciones del sistema de control. Se contempla también continuar con el estudio de actualización de programaciones de los semáforos de la ciudad de Temuco.
- ✓ Región de Los Lagos: conectar 20 semáforos de la ciudad de Puerto Montt al sistema de control de tránsito, instalar 1 letrero de mensaje variable y habilitar un sistema de medición de tiempos de viaje con tecnología bluetooth y cámaras de reconocimiento de placa patente en tres rutas de la ciudad; y licitar y dar inicio a un proyecto de Normalización y Centralización de Semáforos de la ciudad de Osorno.
- ✓ Apoyar el estudio de evaluación y diseño de un centro y sistema de control de tránsito para la ciudad de Arica.
- ✓ Apoyar el proceso de licitación de un centro y sistema de control de tránsito para la Región de Los Ríos.
- ✓ Asesorar a municipios y supervisar el desarrollo de proyectos de instalación y normalización de semáforos en otras ciudades como Arica, Copiapó, Chañaral, Vallenar, Los Vilos, San Antonio, El Quisco, Algarrobo, San Fernando, Santa Cruz, Linares, Los Ángeles, Padre Las Casas, Ancud, Castro, Coyhaique y Punta Arenas.

## 5. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución.
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros.
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2013.
- 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 2013.
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.
- Anexo 9: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional.
- Anexo 10: Premios y Reconocimientos Institucionales.

## 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 2013

Número	Descripción
1	Los Gastos operacionales del presupuesto se incrementan en 5.6 %, con el objeto de reforzar y adecuar una estructura organizacional que de mayor solidez y participación de liderazgo en los distintos ámbitos de competencia del Ministerio, conforme a los requerimientos que imponen las actuales demandas del transporte público nacional.
2	En el presupuesto de Subsidios, los subsidios al Transporte en zonas aisladas presentan un Incremento de 12.4%, como respuesta a dar respaldo y continuidad a los compromisos con el transporte de las zonas más alejadas, y en particular favorecer mayoritariamente el transporte de carga, incluido el nuevo subsidio al transporte de combustible para la región de Aysén y la Provincia de Palena.
3	En Fiscalización y Regulación, se destinaron MM2,062 para Reposición de máquinas y equipos de apoyo a la fiscalización más intensiva del espectro radioeléctrico, de equipos informáticos y desarrollo de software para la gestión de los servicios. El 70% del presupuesto de Estudios (MM27,688) fue destinado a Estudios y obras para el mejoramiento de la gestión de las vías del Sistema de Transporte – Transantiago (mantenimiento de la infraestructura, cámaras para el control de vías exclusivas, etc). MM7,800 para estudios y proyectos para la Gestión de Tránsito en las capitales regionales del País y MM4,261 para análisis y desarrollo de Planes Maestros de gestión de Tránsito a nivel Nacional.
4	Aporte a Empresas de Ferrocarriles del Estado, el 57% destinado a aportes para el pago del servicio de la deuda, 16% como aporte para Inversiones del Plan Trienal 2011 – 2013, incluido el proyecto Rancagua Express y otro 15% para mantención de Infraestructura, principalmente.

## - 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	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, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22.
2	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.	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 15.
3	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, 2, 3, 4, 6, 12, 14, 16.
4	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	1, 2, 4, 5, 12.

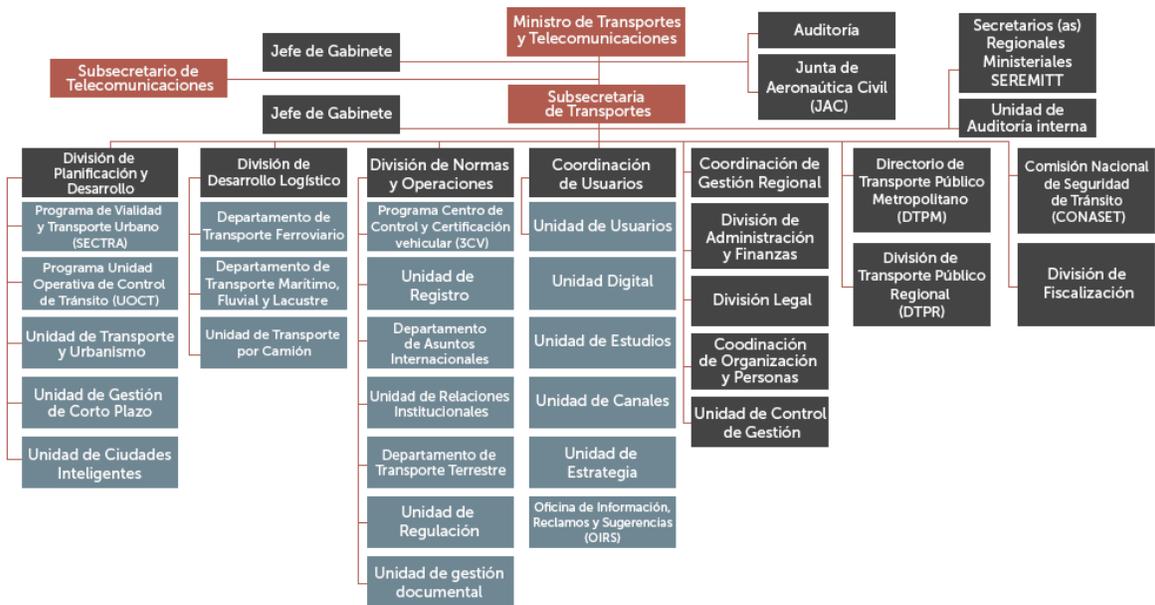
	país. Incluye además acciones de difusión en materias de seguridad de tránsito y derechos y deberes de los usuarios y usuarias de los sistemas de transporte.	
5	Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de reducir los costos de viaje de las personas usuarias de transporte 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.	1, 2, 3, 4, 6, 10, 11, 13.
6	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, 2, 3, 4, 6, 13, 14, 16, 17.

### - 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



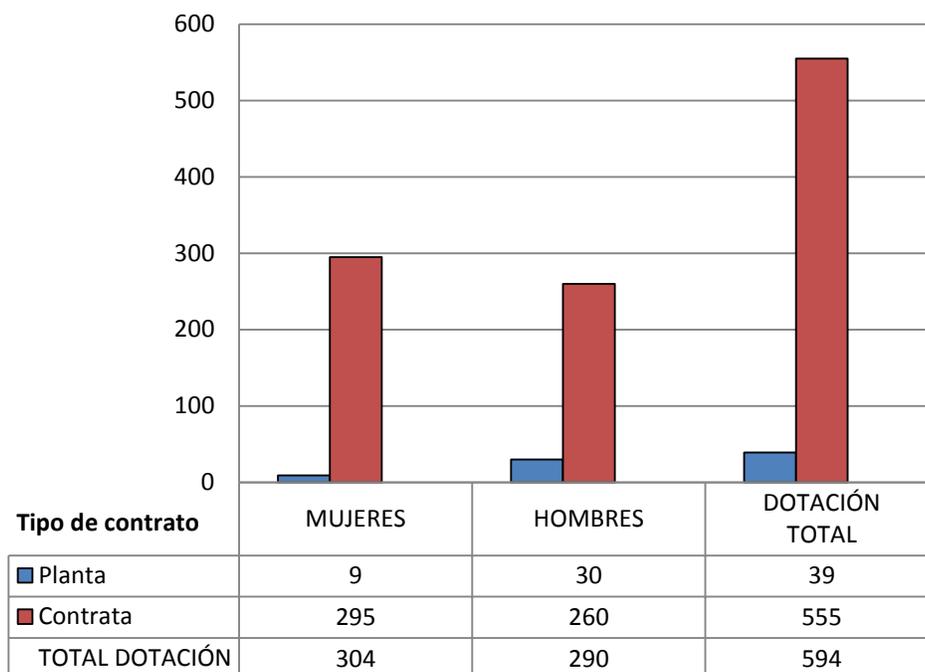
### c) Principales Autoridades

<b>Cargo</b>	<b>Nombre</b>
Subsecretaría 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 de División de Administración y Finanzas	Marcel Didier Fierro

## Anexo 2: Recursos Humanos

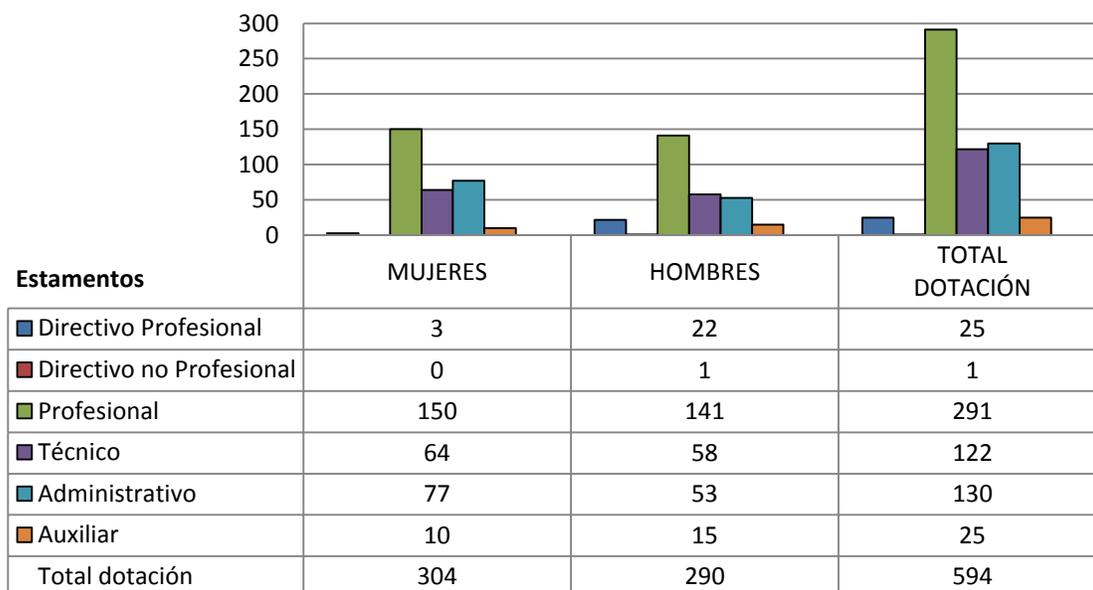
### a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2013<sup>7</sup> por tipo de Contrato (mujeres y hombres)

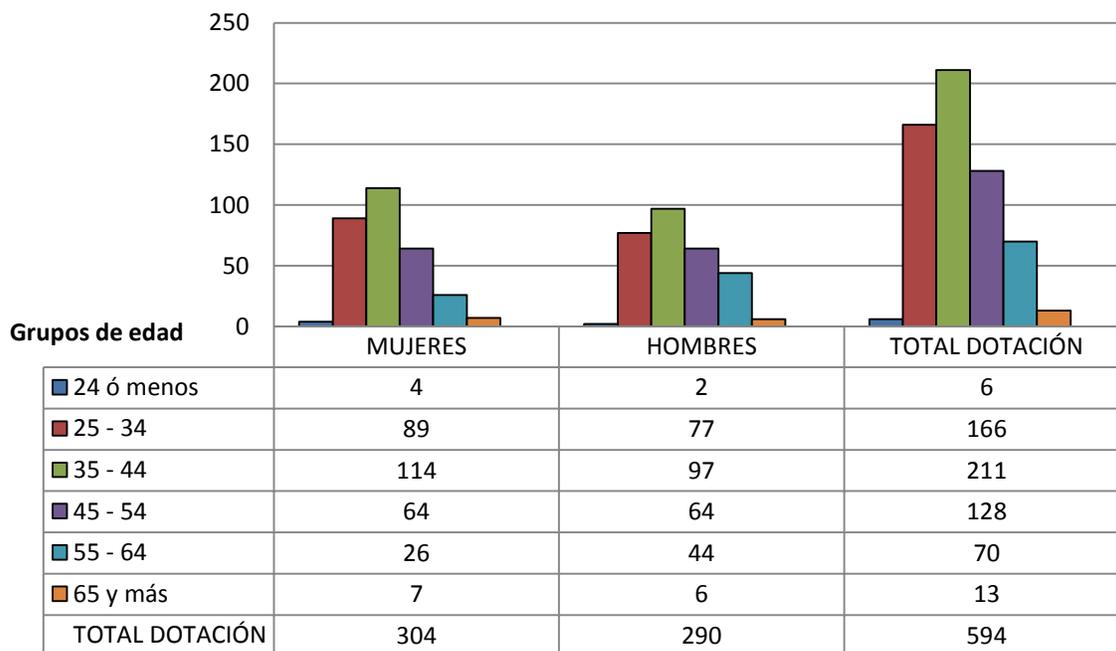


<sup>7</sup> Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2013. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

Dotación Efectiva año 2013 por Estamento (mujeres y hombres)

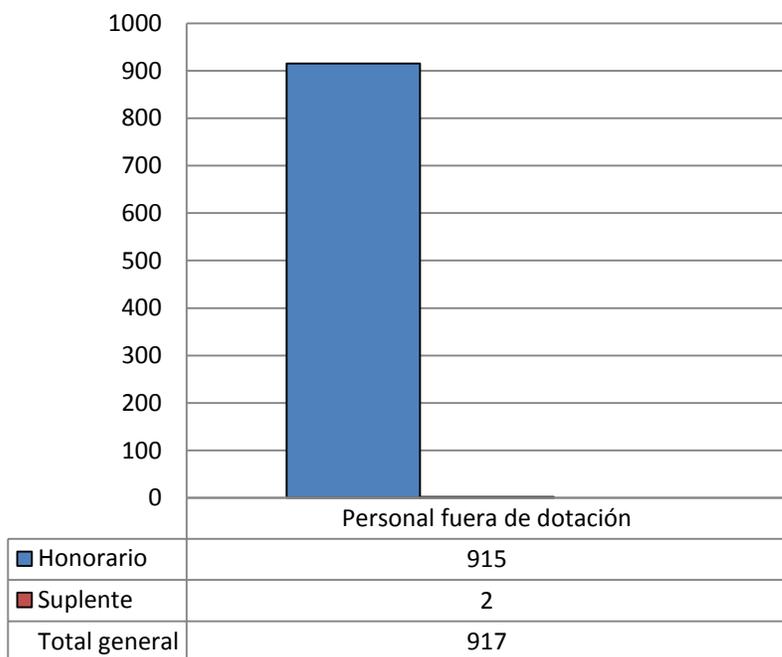


- Dotación Efectiva año 2013 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



b) Personal fuera de dotación

b) Personal fuera de dotación año 2013<sup>8</sup>, por tipo de contrato



<sup>8</sup> 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 2013.

## c) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

### Indicadores consultados

Cuadro 1 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>9</sup>		Avance <sup>10</sup>	Notas
		2012	2013		
<b>1. Reclutamiento y Selección</b>					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata <sup>11</sup> cubiertos por procesos de reclutamiento y selección <sup>12</sup>	$(N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección} / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	5,1	60,2	1.180,4	Ascendente
1.2 Efectividad de la selección	$(N^{\circ} \text{ ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año } t, \text{ con renovación de contrato para año } t+1 / N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección}) * 100$	100,0	100,0	100,0	Ascendente
<b>2. Rotación de Personal</b>					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	8,0	6,6	121,2	Descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios Jubilados año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,2	0,0	----	Ascendente
• Funcionarios fallecidos	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios fallecidos año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,2	0,2	----	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	0,2	40,0	Ascendente
○ otros retiros voluntarios	$(N^{\circ} \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	5,5	4,9	112,2	Descendente
• Otros	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	1,6	1,3	123,1	Descendente

9 La información corresponde al período Enero 2012 - Diciembre 2012 y Enero 2013 - Diciembre 2013, según corresponda.

10 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.

11 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 11 de la ley de presupuestos 2013.

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

**Cuadro 1**  
**Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos**

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>9</sup>		Avance <sup>10</sup>	Notas
		2012	2013		
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t$	1,8	2,3	78,3	Descendente
<b>3. Grado de Movilidad en el servicio</b>					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	0,0	5,1	----	Ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontratados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontratados en grado superior, año } t) / (\text{Total contratos efectivos año } t) * 100$	23,9	9,0	37,7	Ascendente
<b>4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal</b>					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	124,8	100,5	80,5	Ascendente
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$\frac{\sum (\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas en act. de capacitación año } t * \text{N}^\circ \text{ participantes en act. de capacitación año } t)}{\text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año } t}$	2,8	1,3	46,4	Ascendente
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia <sup>13</sup>	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año } t / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año } t) * 100$	0,0	0,0	----	Ascendente
4.4 Porcentaje de becas <sup>14</sup> otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año } t / \text{Dotación efectiva año } t * 100$	0,0	0,0	----	Ascendente
<b>5. Días No Trabajados</b>					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1).</li> </ul>	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas tipo 1, año } t / 12) / \text{Dotación Efectiva año } t$	0,72	0,70	102,9	Descendente

13 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.

14 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 <sup>9</sup>		Avance <sup>10</sup>	Notas
		2012	2013		
• Licencias médicas de otro tipo <sup>15</sup>	(N° de días de licencias médicas de tipo diferente al 1, año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,29	0,60	48,3	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	0,06	0,02	300,0	Descendente
<b>6. Grado de Extensión de la Jornada</b>					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	(N° de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t/12)/ Dotación efectiva año t	1,3	1,3	100,0	Descendente
<b>7. Evaluación del Desempeño<sup>16</sup></b>					
7.1 Distribución del personal de acuerdo a los resultados de sus calificaciones.	N° de funcionarios en lista 1 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t	96,7	95,9		
	N° de funcionarios en lista 2 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t	3,3	4,1		
	N° de funcionarios en lista 3 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t	0,0	0,0		
	N° de funcionarios en lista 4 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t	0,0	0,0		
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño <sup>17</sup> 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		
<b>8. Política de Gestión de Personas</b>					
Política de Gestión de Personas <sup>18</sup> 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		

15 No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

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

17 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.

18 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

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
<b>Denominación</b>	<b>Monto Año 2012</b>	<b>Monto Año 2013</b>	<b>Notas</b>
	<b>M\$[1]</b>	<b>M\$</b>	
<b>Programa 01</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>10.600.162</b>	<b>10.208.283</b>	
INGRESOS DE OPERACIÓN	275.151	151.384	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	378.617	293.673	
APORTE FISCAL	9.936.384	9.755.123	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.569	8.019	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	6.441	84	
<b>GASTOS</b>	<b>11.027.784</b>	<b>13.503.161</b>	
GASTOS EN PERSONAL	8.441.958	9.596.277	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.678.086	2.787.622	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	19.113	16.347	
INTEGROS AL FISCO	216	2.950	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	403.073	780.464
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	54.692	
SERVICIO DE LA DEUDA	430.646	319.501
<b>RESULTADO</b>	<b>-427.622</b>	<b>-3.294.878</b>

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
<b>Denominación</b>	<b>Monto Año 2012</b>	<b>Monto Año 2013</b>	<b>Notas</b>
	<b>M\$[1]</b>	<b>M\$</b>	
<b>Programa 02</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>148.227.906</b>	<b>115.039.654</b>	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	280.829		
APORTE FISCAL	147.947.077	115.039.654	
GASTOS	147.946.610	116.588.731	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.968.209	3.552.852	
<b>INTEGROS AL FISCO</b>	<b>1.605.393</b>		
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	49.478.700	47.687.293	
SERVICIO DE LA DEUDA	91.894.308	65.348.586	
<b>RESULTADO</b>	<b>281.296</b>	<b>-1.549.077</b>	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

Programa 03: Transantiago

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
Denominación	Monto Año 2012	Monto Año 2013	Notas
	M\$[1]	M\$	
<b>Programa 03</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>42.286.785</b>	<b>37.477.548</b>	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	56.822	103.545	
APORTE FISCAL	42.051.564	37.374.003	
ENDEUDAMIENTO	178.399		
GASTOS	39.024.595	44.988.776	
<b>GASTOS EN PERSONAL</b>	<b>2.935.128</b>	<b>3.180.873</b>	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	12.573.153	11.676.111	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	658.973	162.250	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	17.731.865	21.266.803	
SERVICIO DE LA DEUDA	5.125.476	8.702.739	
RESULTADO	3.262.190	-7.511.228	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

Programa 04: Unidad Operativo de Control de Tránsito

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
Denominación	Monto Año 2012	Monto Año 2013	Notas
	M\$[1]	M\$	
<b>Programa 04</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>8.163.817</b>	<b>7.940.462</b>	
INGRESOS DE OPERACIÓN	16.690	21.586	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	7.566	32.563	
APORTE FISCAL	8.139.561	7.886.313	
GASTOS	9.863.098	8.064.416	
<b>GASTOS EN PERSONAL</b>	<b>1.304.613</b>	<b>1.540.917</b>	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	274.780	742.229	
INTEGROS AL FISCO	2.665	3.445	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	64.511	104.914	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	5.472.829	4.665.725	
SERVICIO DE LA DEUDA	2.743.700	1.007.186	
RESULTADO	-1.699.281	-123.954	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

Programa 05: Fiscalización y Control

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
Denominación	Monto Año 2012	Monto Año 2013	Notas
	M\$[1]	M\$	
<b>Programa 05</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>7.282.527</b>	<b>8.089.753</b>	
INGRESOS DE OPERACIÓN	698.447	755.330	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	33.056	24.843	
APORTE FISCAL	6.532.723	7.306.449	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	18.252	3.060	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	49	71	
<b>GASTOS</b>	<b>7.751.296</b>	<b>8.527.914</b>	
GASTOS EN PERSONAL	4.865.121	5.550.072	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.542.925	2.497.302	
INTEGROS AL FISCO	111.516	120.600	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	230.011	105.533	
SERVICIO DE LA DEUDA	1.723	254.407	
RESULTADO	-468.769	-438.161	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
<b>Denominación</b>	<b>Monto Año 2012</b>	<b>Monto Año 2013</b>	<b>Notas</b>
	<b>M\$[1]</b>	<b>M\$</b>	
<b>Programa 06</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>488.358.448</b>	<b>475.960.278</b>	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	635.653	1.415.076	
APORTE FISCAL	487.722.795	474.545.202	
<b>GASTOS</b>	<b>491.410.911</b>	<b>538.770.357</b>	
GASTOS EN PERSONAL	1.758.118	1.928.734	
<b>BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO</b>	<b>299.247</b>	<b>683.130</b>	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	5.885		
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	452.425.695	445.433.305	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	156.155		
INICIATIVAS DE INVERSIÓN		1.946.612	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	36.626.607	32.421.420	
SERVICIO DE LA DEUDA	139.204	56.357.156	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

RESULTADO	-3.052.463	-62.810.079
-----------	------------	-------------

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
Denominación	Monto Año 2012	Monto Año 2013	Notas
	M\$[1]	M\$	
<b>Programa 07</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>683.267</b>	<b>935.318</b>	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	569	4.609	
APORTE FISCAL	682.465	930.709	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	233		
GASTOS	584.223	946.776	
<b>GASTOS EN PERSONAL</b>	<b>437.188</b>	<b>567.495</b>	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	107.622	193.012	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	6.430	69.538	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	20.767	81.600	
SERVICIO DE LA DEUDA	12.216	35.131	
RESULTADO	99.044	-11.458	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

Programa 08: SECTRA

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Ingresos y Gastos devengados año 2012 – 2013</b>			
<b>Denominación</b>	<b>Monto Año 2012</b>	<b>Monto Año 2013</b>	<b>Notas</b>
	<b>M\$[1]</b>	<b>M\$</b>	
<b>Programa 08</b>			
<b>INGRESOS</b>	<b>7.385.266</b>	<b>6.547.684</b>	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	118.843	114.011	
APORTE FISCAL	7.266.312	6.433.673	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	111		
GASTOS	7.697.002	6.704.345	
<b>GASTOS EN PERSONAL</b>	<b>1.926.373</b>	<b>2.160.999</b>	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.552.799	1.060.322	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	92.148	78.334	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	3.674.211	2.818.221	
SERVICIO DE LA DEUDA	451.471	586.469	
RESULTADO	-311.736	-156.661	

Las cifras están indicadas en M\$ del año 2013

## b) Comportamiento Presupuestario año 2013

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transporte

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>19Presupuesto</u> <u>Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto</u> <u>Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>10.921.143</b>	<b>9.925.952</b>	<b>10.208.283</b>	<b>-282.331</b>	
5			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		10.255		10.255	
	1		Del Sector Privado		10.255		10.255	
		3	Administración del Fondo para Bonificación por Retiro		10.255		10.255	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	190.512	190.512	151.384	39.128	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	114.212	114.212	293.673	-179.461	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	98.345	98.345	81.553	16.792	
	2		Multas y Sanciones Pecuniarias	5.289	5.289	149.583	-144.294	
	99		Otros	10.578	10.578	62.537	-51.959	
9			APORTE FISCAL	10.616.419	9.610.973	9.755.123	-144.150	
	1		Libre	10.616.419	9.610.973	9.755.123	-144.150	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>19Presupuesto</u> <u>Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto</u> <u>Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			8.019	-8.019	
	3		Vehículos			7.796	-7.796	
	4		Mobiliario y Otros			223	-223	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			84	-84	
	10		Ingresos por Percibir			84	-84	
<b>GASTOS</b>				<b>10.921.143</b>	<b>13.824.061</b>	<b>13.503.161</b>	<b>320.900</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	9.086.507	9.748.595	9.596.277	152.318	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.650.993	2.851.978	2.787.622	64.356	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		26.603	16.347	10.256	
	3		Prestaciones Sociales del Empleador		26.603	16.347	10.256	
25			INTEGROS AL FISCO	20.627	20.627	2.950	17.677	
	1		Impuestos	20.627	20.627	2.950	17.677	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	162.016	857.508	780.464	77.044	
	3		Vehículos		25.000	23.122	1.878	
	4		Mobiliario y Otros	10.290	160.290	147.942	12.348	
	5		Máquinas y Equipos	206	144.206	91.738	52.468	
	6		Equipos Informáticos	20.837	217.407	213.307	4.100	
	7		Programas Informáticos	130.683	310.605	304.355	6.250	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	318.750	319.501	-751	

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<a href="#">19Presupuesto Inicial[1]</a>	<a href="#">Presupuesto Final[2]</a>	Ingresos y Gastos Devengados	<a href="#">Diferencia[3]</a>	<a href="#">Notas[4]</a>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
	7		Deuda Flotante	1.000	318.750	319.501	-751	
<b>RESULTADO</b>					<b>-3.898.109</b>	<b>-3.294.878</b>	<b>-603.231</b>	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<a href="#">Presupuesto Inicial[1]</a>	<a href="#">Presupuesto Final[2]</a>	Ingresos y Gastos Devengados	<a href="#">Diferencia[3]</a>	<a href="#">Notas[4]</a>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>153.295.701</b>	<b>115.055.634</b>	<b>115.039.654</b>	<b>15.980</b>	
9			APORTE FISCAL	153.295.701	115.055.634	115.039.654	15.980	
	1		Libre	66.199.925	51.268.258	51.268.119	139	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

## Cuadro 3

## Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013

Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
	2		Servicio de la Deuda Interna	45.114.265	42.799.865	42.771.334	28.531	
	3		Servicio de la Deuda Externa	41.981.511	20.987.511	21.000.201	-12.690	
			GASTOS	153.295.701	116.632.685	116.588.731	43.954	
	24		TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.580.920	3.553.080	3.552.852	228	
	3		A Otras Entidades Públicas	3.580.920	3.553.080	3.552.852	228	
		311	Fondos para Indemnizaciones	3.580.920	3.553.080	3.552.852	228	
	33		TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	62.619.005	47.715.178	47.687.293	27.885	
	3		A Otras Entidades Públicas	62.619.005	47.715.178	47.687.293	27.885	
		59	Ferrocarril Arica La Paz	5.957.910	2.500.010	2.500.000	10	
		66	Inversiones Arrastre Plan Trienal 2011 - 2013	24.908.409	18.121.845	18.121.845		

## Cuadro 3

## Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013

Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
		67	Aporte Mantenión Infraestructura	23.113.398	18.454.035	18.452.000	2.035	
		68	Inversiones Planes Trienales Anteriores	8.639.288	8.639.288	8.613.448	25.840	
34			<b>SERVICIO DE LA DEUDA</b>	<b>87.095.776</b>	<b>65.364.427</b>	<b>65.348.586</b>	<b>15.841</b>	
	1		Amortización Deuda Interna	7.497.988	7.340.588	7.340.490	98	
	2		Amortización Deuda Externa	37.283.326	17.839.326	17.856.684	-17.358	
	3		Intereses Deuda Interna	37.616.277	35.459.277	35.430.844	28.433	
	4		Intereses Deuda Externa	4.698.185	3.148.185	3.143.517	4.668	
	7		Deuda Flotante		1.577.051	1.577.051		
			RESULTADO		-1.577.051	-1.549.077	-27.974	

Programa 03: Transantiago

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial</u> [1]	<u>Presupuesto Final</u> [2]	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia</u> [3]	<u>Notas</u> [4]
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>42.832.114</b>	<b>37.528.414</b>	<b>37.477.548</b>	<b>50.866</b>	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.702	3.702	103.545	-99.843	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	529	529	3.853	-3.324	
	2		Multas y Sanciones Pecuniarias			37.871	-37.871	
	99		Otros	3.173	3.173	61.821	-58.648	
9			APORTE FISCAL	42.828.412	37.524.712	37.374.003	150.709	
	1		Libre	42.677.703	37.374.003	37.374.003		
	3		Servicio de la Deuda Externa	150.709	150.709		150.709	
<b>GASTOS</b>				<b>42.832.114</b>	<b>46.487.524</b>	<b>44.988.776</b>	<b>1.498.748</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	3.202.496	3.287.836	3.180.873	106.963	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	11.741.780	11.713.030	11.676.111	36.919	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	48.054	346.054	162.250	183.804
	4	Mobiliario y Otros		6.400	5.767	633
	5	Máquinas y Equipos	1.029	20.429	18.305	2.124
	6	Equipos Informáticos	19.242	51.342	50.918	424
	7	<b>Programas Informáticos</b>	<b>27.783</b>	<b>267.883</b>	<b>87.260</b>	<b>180.623</b>
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	27.688.075	22.101.613	21.266.803	834.810
	2	Proyectos	27.688.075	22.101.613	21.266.803	834.810
34		SERVICIO DE LA DEUDA	151.709	9.038.991	8.702.739	336.252
	2	Amortización Deuda Externa	125.027	125.027		125.027
	4	Intereses Deuda Externa	25.682	25.682		25.682
	7	Deuda Flotante	1.000	8.888.282	8.702.739	185.543
		RESULTADO		-8.959.110	-7.511.228	-1.447.882

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial</u> [1]	<u>Presupuesto Final</u> [2]	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia</u> [3]	<u>Notas</u> [4]
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			<b>INGRESOS</b>	<b>10.518.988</b>	<b>7.906.200</b>	<b>7.940.462</b>	<b>-34.262</b>	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	10.578	10.578	21.586	-11.008	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	9.309	9.309	32.563	-23.254	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	8.251	8.251	13.145	-4.894	
	99		Otros	1.058	1.058	19.219	-18.161	
9			APORTE FISCAL	10.499.101	7.886.313	7.886.313		
	1		Libre	10.499.101	7.886.313	7.886.313		
			<b>GASTOS</b>	<b>10.518.988</b>	<b>8.952.587</b>	<b>8.064.416</b>	<b>888.171</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	1.519.250	1.596.662	1.540.917	55.745	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.053.051	1.053.051	742.229	310.822	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3

## Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013

Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto</u>	<u>Presupuesto</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				<u>Inicial[1]</u>	<u>Final[2]</u>		(M\$)	
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
25			INTEGROS AL FISCO	2.857	2.857	3.445	-588	
	1		Impuestos	2.857	2.857	3.445	-588	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	114.785	114.785	104.914	9.871	
	3		Vehículos	12.348	12.348	11.676	672	
	4		Mobiliario y Otros	6.174	6.174	2.264	3.910	
	5		<b>Máquinas y Equipos</b>	<b>15.435</b>	<b>15.435</b>	<b>15.368</b>	<b>67</b>	
	6		Equipos Informáticos	30.870	30.870	29.830	1.040	
	7		Programas Informáticos	49.958	49.958	45.776	4.182	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	7.828.045	5.178.045	4.665.725	512.320	
	1		Estudios Básicos	156.408	94.008	54.004	40.004	
	2		Proyectos	7.671.637	5.084.037	4.611.721	472.316	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.007.187	1.007.186	1	
	7		Deuda Flotante	1.000	1.007.187	1.007.186	1	
RESULTADO					-1.046.387	-123.954	-922.433	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<a href="#">Presupuesto Inicial[1]</a>	<a href="#">Presupuesto Final[2]</a>	Ingresos y Gastos Devengados	<a href="#">Diferencia[3]</a>	<a href="#">Notas[4]</a>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>8.410.290</b>	<b>8.059.333</b>	<b>8.089.753</b>	<b>-30.420</b>	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	846.250	744.950	755.330	-10.380	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	7.934	7.934	24.843	-16.909	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	5.289	5.289	18.592	-13.303	
	99		Otros	2.645	2.645	6.251	-3.606	
9			APORTE FISCAL	7.556.106	7.306.449	7.306.449		
	1		Libre	7.556.106	7.306.449	7.306.449		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			3.060	-3.060	
	3		Vehículos			3.060	-3.060	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			71	-71	
	10		Ingresos por Percibir			71	-71	
<b>GASTOS</b>				<b>8.410.290</b>	<b>8.556.387</b>	<b>8.527.914</b>	<b>28.473</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	5.361.968	5.555.751	5.550.072	5.679	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.500.360	2.500.360	2.497.302	3.058	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<a href="#">Presupuesto Inicial[1]</a>	<a href="#">Presupuesto Final[2]</a>	Ingresos y Gastos Devengados	<a href="#">Diferencia[3]</a>	<a href="#">Notas[4]</a>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
25			INTEGROS AL FISCO	139.327	139.327	120.600	18.727	
	1		<b>Impuestos</b>	<b>139.327</b>	<b>139.327</b>	<b>120.600</b>	<b>18.727</b>	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	407.635	106.635	105.533	1.102	
	3		Vehículos	8.386	8.386	8.150	236	
	4		Mobiliario y Otros	1.029	1.029	1.017	12	
	5		Máquinas y Equipos	24.847	26.847	26.664	183	
	6		Equipos Informáticos	41.520	40.373	40.040	333	
	7		Programas Informáticos	331.853	30.000	29.662	338	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	254.314	254.407	-93	
	7		Deuda Flotante	1.000	254.314	254.407	-93	
			<b>RESULTADO</b>		<b>-497.054</b>	<b>-438.161</b>	<b>-58.893</b>	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>479.545.440</b>	<b>482.771.647</b>	<b>475.960.278</b>	<b>6.811.369</b>	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	26.445	26.445	1.415.076	-1.388.631	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	15.867	15.867	32.558	-16.691	
	2		Multas y Sanciones Pecuniarias			9.206	-9.206	
	99		Otros	10.578	10.578	1.373.312	-1.362.734	
9			APORTE FISCAL	479.518.995	482.745.202	474.545.202	8.200.000	
	1		Libre	479.518.995	482.745.202	474.545.202	8.200.000	
<b>GASTOS</b>				<b>479.545.440</b>	<b>539.368.254</b>	<b>538.770.357</b>	<b>597.897</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	1.831.301	1.980.119	1.928.734	51.385	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	571.262	704.262	683.130	21.132	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	418.818.157	445.688.905	445.433.305	255.600	
	1		Al Sector Privado	418.818.157	445.688.905	445.433.305	255.600	
		511	Subsidios al Transporte Regional	12.085.244	10.184.254	9.947.021	237.233	
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	196.771.717	227.175.806	227.157.439	18.367	
		520	Subsidio Transitorio - Transantiago	78.040.338	77.433.610	77.433.610		
		521	<b>Subsidio Transporte</b>	<b>131.920.858</b>	<b>130.895.235</b>	<b>130.895.235</b>		

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>Público - Transantiago</b>								
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	21.300.300	2.216.435	1.946.612	269.823	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	37.023.420	32.421.914	32.421.420	494	
	2		Al Gobierno Central	37.023.420	32.421.914	32.421.420	494	
		1	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo	37.023.420	32.421.914	32.421.420	494	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	56.356.619	56.357.156	-537	
	7		Deuda Flotante	1.000	56.356.619	56.357.156	-537	
<b>RESULTADO</b>					-56.596.607	-62.810.079	6.213.472	

#### Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>898.964</b>	<b>933.883</b>	<b>935.318</b>	<b>-1.435</b>	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.174	3.174	4.609	-1.435	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	529	529	2.509	-1.980	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>Presupuesto Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
	99		Otros	2.645	2.645	2.100	545	
9			APORTE FISCAL	895.790	930.709	930.709		
	1		Libre	895.790	930.709	930.709		
			<b>GASTOS</b>	<b>898.964</b>	<b>981.416</b>	<b>946.776</b>	<b>34.640</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	571.228	588.425	567.495	20.930	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	218.176	201.191	193.012	8.179	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	108.560	75.068	69.538	5.530	
	4		Mobiliario y Otros		1.000	815	185	
	6		Equipos Informáticos	2.573	14.573	13.659	914	
	7		Programas Informáticos	105.987	59.495	55.064	4.431	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN		81.600	81.600		
	1		Estudios Básicos		81.600	81.600		
34			<b>SERVICIO DE LA DEUDA</b>	<b>1.000</b>	<b>35.132</b>	<b>35.131</b>	<b>1</b>	
	7		Deuda Flotante	1.000	35.132	35.131	1	
			<b>RESULTADO</b>		<b>-47.533</b>	<b>-11.458</b>	<b>-36.075</b>	

Programa 08: SECTRA

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>20Presupuesto</u> <u>Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto</u> <u>Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
<b>INGRESOS</b>				<b>7.643.243</b>	<b>6.444.251</b>	<b>6.547.684</b>	<b>-103.433</b>	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	10.578	10.578	114.011	-103.433	
	1		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			658	-658	
	2		Multas y Sanciones Pecuniarias			113.196	-113.196	
	99		Otros	10.578	10.578	157	10.421	
9			APORTE FISCAL	7.632.665	6.433.673	6.433.673		
	1		Libre	7.632.665	6.433.673	6.433.673		
<b>GASTOS</b>				<b>7.643.243</b>	<b>7.091.409</b>	<b>6.704.345</b>	<b>387.064</b>	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.195.919	2.272.916	2.160.999	111.917	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.104.600	1.104.600	1.060.322	44.278	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	80.262	80.262	78.334	1.928	
	4		Mobiliario y Otros	5.145	3.145	3.114	31	
	5		Máquinas y Equipos		2.000	1.039	961	
	6		Equipos Informáticos	31.899	31.899	31.526	373	
	7		Programas Informáticos	43.218	43.218	42.655	563	

1 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

2 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2012.

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2013								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	<u>20Presupuesto</u> <u>Inicial[1]</u>	<u>Presupuesto</u> <u>Final[2]</u>	Ingresos y Gastos Devengados	<u>Diferencia[3]</u>	<u>Notas[4]</u>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
31			<b>INICIATIVAS DE INVERSIÓN</b>	<b>4.261.462</b>	<b>3.047.162</b>	<b>2.818.221</b>	<b>228.941</b>	
	1		Estudios Básicos	3.366.238	2.204.828	2.105.988	98.840	
	2		Proyectos	895.224	842.334	712.233	130.101	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	586.469	586.469		
	7		Deuda Flotante	1.000	586.469	586.469		
RESULTADO					-647.158	-156.661	-490.497	

### c) Indicadores Financieros

#### PROGRAMA 01: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	<u>Efectivo[1]</u>			<u>Avance[2]</u>	Notas
			2011	2012	2013	<u>2013/</u> <u>2012</u>	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales[3])	%	81,89	90,39	96,25	106,48	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados] [IP percibidos / IP devengados]	%	25,59	45,57	67,24	147,55	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	7,95	6,53	4,14	63,51	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja (DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)]	%	2,83	4,31	9,34	216,70	
		%	3,13	4,52	10,79	238,80	

PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	<u>Electivo[1]</u>			<u>Avance[2]</u>	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	<u>2013/2012</u>	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas <u>Presidenciales[3]</u> )	%	89,35	107,81	133,24	123,59	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	-	-	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	81,01	-	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	81,01	57,33	70,77	

PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	<u>Electivo[1]</u>			<u>Avance[2]</u>	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	<u>2013/2012</u>	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas <u>Presidenciales[3]</u> )	%	799,88	94,68	114,13	120,55	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	6,45	3,58	55,46	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,41	0,14	0,24	177,00	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	25,63	73,07	6,92	9,47	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	26,61	73,07	16,99	23,25	

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRANSITO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo[1]			Avance[2]	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	2013/ 2012	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales[3])	%	113,49	116,65	133,13	114,13	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	37,98	81,10	36,73	45,29	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]		100,00	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,48	0,26	0,51	198,82	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]		140,87	22,09	0,09	0,40	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	144,39	22,40	0,73	3,26	

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo[1]			Avance[2]	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	2013/ 2012	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales[3])	%	114,40	98,05	103,42	105,47	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	53,32	115,52	109,49	94,78	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]		100,00	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	8,94	10,05	9,27	92,22	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]		0,06	18,81	2,48	13,21	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	5,21	18,82	2,60	13,80	

PROGRAMA 06: SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo[1]			Avance[2]	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	2013/ 2012	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales[3])	%	93,56	84,29	99,33	117,85	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	4,12	1,87	45,41	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]		100,00	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,65	0,15	0,30	191,17	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]		-	96,11	107,56	111,92	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	96,11	107,59	111,94	

PROGRAMA 07: PROGRAMA DE DESARROLLO LOGÍSTICO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo[1]			Avance[2]	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	2013/ 2012	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales[3])	%	84,89	98,56	96,25	97,66	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	524,49	68,87	13,13	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]		91,05	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,54	0,09	0,51	579,05	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]		-	16,74	15,50	92,61	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	16,74	17,76	106,11	

PROGRAMA 08: PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO: SECTRA

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula	Unidad de medida	Efectivo[1]			Avance[2]	Notas
	Indicador		2011	2012	2013	2013/ 2012	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente	%	107,96	99,36	118,64	119,40	
	<u>- Políticas Presidenciales[3]</u>						
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	8,81	9,28	105,37	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	100,00	100,00	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	1,48	1,49	100,52	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	52,63	0,09	0,17	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	52,63	17,41	33,08	

#### d) Fuente y Uso de Fondos

<b>Cuadro 5</b>				
<a href="#">Análisis del Resultado Presupuestario 2012[1]</a>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>		87.561.852	-75.895.407	11.666.445
<b>Carteras Netas</b>			<b>-54.852.182</b>	<b>-54.852.182</b>
115	Deudores Presupuestarios		155	155
215	Acreedores Presupuestarios		-54.852.337	-54.852.337
<b>Disponibilidad Neta</b>		<b>88.044.643</b>	<b>-21.104.347</b>	<b>66.940.296</b>
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	88.044.643	-21.104.347	66.940.296
<b>Extrapresupuestario neto</b>		<b>-482.791</b>	<b>61.122</b>	<b>-421.669</b>
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	125.486	20.008	145.494
116	Ajustes a Disponibilidades		200	200
214	Depósitos de Terceros	-557.571	-6.258	-563.829
216	Ajustes a Disponibilidades	-50.706	47.172	-3.534

#### e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

<b>Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado</b>				
<b>Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013</b>				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Arrastre Plan Trienal 2011	24.908.409	18.121.845	18.121.845	
Aporte Mantenimiento Infraestructura	23.113.398	18.454.035	18.452.000	

<b>Programa 03: Transantiago</b>				
<b>Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013</b>				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	1.560.910	1.560.910	1.543.333	
Proyectos	27.688.075	22.101.613	21.266.803	

<b>Programa 04 : Unidad Operativa de Control de Tránsito</b>				
<b>Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013</b>				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Proyectos	7.671.637	5.084.037	4.611.721	

<b>Programa 05 : Fiscalización y Control</b>				
<b>Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013</b>				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Servicios Informáticos	104.047	104.047	104.047	

<b>Programa 06 : Subsidio Nacional al Transporte Publico</b>				
<b>Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013</b>				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidio al Transporte Regional	12.085.244	10.184.254	9.947.021	
Subsidio Nacional al Transporte Público	196.771.717	227.175.806	227.157.439	
Subsidio Transitorio – Transantiago	78.040.338	77.433.610	77.433.610	
Subsidio Transporte Público - Transantiago	131.920.858	130.895.235	130.895.235	

Programa 08 : SECTRA				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2013				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	710.145	710.145	682.821	
Consultorías	895.224	842.334	712.233	

#### f) Transferencias<sup>21</sup>

Cuadro 7 Transferencias Corrientes					
Descripción	<u>Presupuesto Inicial 2013[2]</u> (M\$)	<u>Presupuesto Final 2013[3]</u> (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	<u>Diferencia[4]</u>	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal	-	-	-	-	
Bienes y Servicios de Consumo	-	-	-	-	
Inversión Real	-	-	-	-	
Otros	418.818.157	445.688.905	445.433.305	255.600	
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
<u>Otros[5]</u>	3.580.920	3.553.080	3.552.852	228	
<b>TOTAL TRANSFERENCIAS</b>	<b>422.399.077</b>	<b>449.241.985</b>	<b>448.986.157</b>	<b>255.828</b>	

<sup>21</sup> Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

g) Inversiones<sup>22</sup>

Programa 03

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013							
Iniciativas de Inversión	Ejecución Acumulada		% Avance al Año 2013	Presupuesto		Saldo por Ejecutar	Notas
	Costo Total Estimado[1]	al año 2013[2]		Final Año 2013[3]	Ejecución Año 2013[4]		
-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)		
30107616-0 Habilitación Via Exclusiva de Transporte Público Eje Matucana	186.153	152.000	82%	102.600	102.100	500	
30110844-0 Mejoramiento Operacional Transporte Público Ejec Salvador	186.155	167.998	90%	67.200	67.199	1	
30078968-0 Habilitación Corredor Transporte Público eje Providencia	592.345	183.960	31%	91.980	91.980	-	
30102727-0 Mejoramiento eje Lo Marcoleta	1.159.210	336.367	29%	40.000	-	40.000	La ejecución de este bip, durante 2011 y 2012, correspondió exclusivamente a Serviu.
30104244-0 Habilitación Corredor Transporte Eje Vial Rinconada de Maipú	300.056	251.000	84%	151.000	150.600	400	

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

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
30109051-0 Conservación de ejes e Intersecciones Críticas del Sistema de TPS	190.786	171.937	90%	126.324	118.657	7.667	
30109206-0 Conseración Vial y Peatonal de la Infraestructura	537.194	444.985	83%	63.209	63.209	-	
30111115-0 Habilitación Corredor de Transporte Público Independencia	457.590	117.000	26%	117.000	78.000	39.000	
30115767-0 Mejoramiento Santa Raquel, entre Maria Elena y Troncal San Fco., La Florida	57.408	55.057	96%	41.315	41.315	-	
30115768-0 Construcción Puente Oceanía, Comuna de Pudahuel, Maipú RM	28.185	15.600	55%	22.100	11.700	10.400	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
<b>30117949-0</b> Mejoramiento Ejes Transantiago en Villa el Maitén, Comuna de Maipú	27.269	24.000	88%	20.100	20.084	16	
<b>30119728-0</b> Conservación Vial y Peatonal de la Infraestructura Etapa II	186.646	48.644	26%	49.000	48.644	356	
<b>30133820-0</b> Conservación Vial y Peatonal Etapa III	500.000	-	0%	1.000	-	1.000	
<b>30059702-0</b> Construcción Plan de Administración y Seguimiento Expropiaciones III	68.278.282	43.460.128	64%	112.000	112.000	-	La ejecución de este bip, desde 2006 al 2011, correspondió exclusivamente a Serviu.
<b>30061005-0</b> Construcción Paraderos Redes Troncales y Alimentadoras Transantiago	42.434.195	39.725.866	94%	50.500	31.812	18.688	La ejecución de este bip, desde 2006 al 2011, correspondió exclusivamente a Serviu.

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
30078136-0 Habilitación Corredor Transporte Público Departamental Oriente	22.585.239	1.904.148	8%	1.000.000	1.000.000	-	Sólo se ejecutaron recursos de este Servicio durante el año 2013. El resto de los años, ha sido de cargo de Serviu
30100804-0 Conservación Red Vial 2011 MOP-MINVU Región Metropolitana	42.105.268	3.851.928	9%	1.165.204	1.161.610	3.594	
30105462-0 Conservación Infraestructura 2011 Transantiago	39.942.087	13.209.075	33%	7.602.938	7.134.469	468.469	La ejecución de este bip, desde 2011 al 2012, correspondió exclusivamente a Serviu.
30109453-0 Conservación Cámaras de Fiscalización Usi de Vías Exclusivas	901.322	670.410	74%	268.164	268.164	-	
30120940-0 Conservación Infraestructura	10.122.353	-	0%	1.205.000	-	1.205.000	
30121698-0 Contruccion Tramos 1-2 y 3 Anillo Intermedio Transantiago	25.293.422	4.544.976	18%	2.872.156	2.871.969	187	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
<b>30123701-0</b> Conservación Infraestructura Transporte Público 2012-2015 (MTT)	54.964.332	2.362.732	4%	1.274.388	1.141.326	133.062	
<b>30127452-0</b> Construcción Corredor de Transporte Público Vicuña Mackenna Norte	77.012.160	6.371.964	8%	6.444.142	6.371.964	72.178	
<b>30132685-0</b> Conservación Infraestructura Transantiago Serviu	17.257.868	380.000	2%	383.000	380.000	3.000	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año 2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Diagnóstico y Análisis Centros de Control de Tránsito del País	98.188	73.641	0,75	54.004	54.004	-	Finaliza 2014
Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo, II Etapa	599.960	578.116	0,96	161.316	161.299	17	Finaliza 2014
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de Santiago	10.451.324	6.603.579	0,63	2.500.000	2.499.998	2	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta	259.619	151.923	0,59	100.000	99.999	1	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de la Región de Coquimbo	1.084.079	503.364	0,46	330.000	280.127	49.873	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año 2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso, II Etapa	461.360	309.716	0,67	171.265	171.204	61	Finaliza 2014
Mejoramiento Seguridad de Intersecciones Críticas del Gran Valparaíso	192.017	191.868	1,00	28.545	28.396	149	Finalizado 2013
Conservación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso	573.361	314.299	0,55	200.000	199.627	373	
Construcción Centro de Control y Habilitación Sistema de Control de Tránsito de Rancagua	1.535.401	1.148.339	0,75	432.973	432.826	147	Finaliza 2014
Normalización y Centralización de Semáforos Av. Chacabuco	517.465	517.456	1,00	17.505	17.495	10	Finalizado 2013

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción	411.108	155.996	0,38	156.048	155.996	52	
Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco	814.559	356.069	0,44	184.351	126.798	57.553	Finaliza 2014
Habilitación Centro y Sistema de Control de Área de Tránsito de Puerto Montt	1.395.636	1.264.004	0,91	498.537	437.960	60.577	Finaliza 2014

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año</u>		<u>Final Año</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
REPOSICIÓN EJES TRANSVERSALES DEL CENTRO DE SAN ANTONIO	188.394	2.089	0,01	2.089	2.089	-	
REPOSICION EJE AV. LAURO BARROS, CENTRO DE SAN ANTONIO	312.599	1.567	0,01	1.567	1.567	-	
AMPLIACIÓN RUTA H-10 Y RUTA H210 CONEXIÓN RANCAGUA GRANEROS.	250.000	1.500	0,01	1.500	1.500	-	
MEJORAMIENTO PAR VIAL O'HIGGINS RODRIGUEZ	50.248	45.687	0,91	50.248	45.687	4.561	
REPOSICION 153 SEÑALETICAS DE CALLES SECTOR NORTE SECCION 8	49.061	-	-	1	-	1	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año</u>		<u>Final Año</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2		-4	-5	(7) = (4) - (5)	
			(3) = (2) / (1)				
REPOSICION REFUGIOS PEAT. ALAMEDA - DIAG. 2 SUR 4 PTE. Y 3 OTE.	49.206	-	-	1	-	1	
REPOSICION REFUGIOS PEATONALES SECTOR LIRCAY N° 1, 17 Y 20 NORTE	49.206	-	-	1	-	1	
REPOSICION REFUGIOS PEATONALES SECTOR 11 OTE., 2 NORTE Y 8 1/2 SUR	49.206	-	-	1	-	1	
REPOSICION REFUGIOS PEATONALES LIRCAY N° 2, 9 Y 14 NORTE	48.299	-	-	1	-	1	
REPOSICION 153 SEÑALETICAS DE CALLES SECTOR ORIENTE SECCION 9	49.061	-	-	1	-	1	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año</u>		<u>Final Año</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
MEJORAMIENTO AV. LUIS DURAND ENTRE AV. ANDES - EL CARMEN, TEMUCO	290.941	-	-	900	-	900	
AMPLIACION ACCESO SUR A TEMUCO, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	751.422	-	-	10.000	-	10.000	
NORMALIZACION SEMAFOROS RED CENTRO CIUDAD DE OSORNO	2.763.759	6.269	0,00	6.269	6.269	-	
CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA REGIÓN DE LOS LAGOS, AÑO 2013, PROPUESTA 1 (4 PROYECTO).	1.151.000	1.000	0,00	10.000	1.000	9.000	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año</u>		<u>Final Año</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION DE CAMINOS DE USO PÚBLICO DIVERSAS PROVINCIAS RMS PROPUESTA 1 (7 COMUNAS)	2.342.000	1.889.500	0,81	2.107.000	1.889.500	217.500	
MEJORAMIENTO NUDO CAMILO HENRIQUEZ/BALMACEDA /BOMBERO	25.502	-	-	17.851	-	17.851	

<b>Cuadro 8</b>							
<b>Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013</b>							
Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Arica.	247.500	86.625	0,35	37.125	37.125	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Iquique.	226.000	79.100	0,35	33.900	33.900	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Alto Hospicio	149.000	29.800	0,20	29.800	29.800	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la ciudad de Antofagasta, Etapa II, Plan	174.000	139.200	0,80	60.900	60.900	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de G.T. Antofagasta	172.779	155.501	0,90	51.834	34.556	17.278	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año 2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Diagnóstico Conectividad Transversal en ejes de Antofagasta	179.038	80.567	0,45	35.808	35.808	-	
Mejoramiento y Prolongación Av. Angamos, Antofagasta	130.000	78.000	0,60	45.500	45.500	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la ciudad de Calama, Etapa II	158.003	126.404	0,80	86.903	86.903	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Copiapó, Etapa II	151.900	121.520	0,80	83.545	83.545	-	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Copiapó	168.000	-	-	1.000	-	1.000	
Habilitación Sistema Central SCAT Copiapó	125.000	97.200	0,78	41.700	41.700	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Vallenar	153.800	99.970	0,65	61.520	61.520	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Conurbación Coquimbo - La Serena.	294.000	102.900	0,35	44.100	44.100	-	
Mejoramiento Avenida Cuatro Esquinas, La Serena	115.000	115.000	1,00	34.500	34.500	-	
Mejoramiento y Ampliación del Eje Av. La Paz - San Luis, Ovalle	135.000	81.000	0,60	47.250	47.250	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Las Compañías y S. Juan Sindempart	185.000	120.250	0,65	74.000	74.000	-	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. del Gran Valparaíso	700.000	45.000	0,06	45.000	45.000	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Curauma-Placilla	147.000	95.550	0,65	62.201	62.201	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Quillota	149.000	96.850	0,65	59.600	59.600	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de G.T. San Felipe	162.000	162.000	1,00	48.600	48.600	-	
Diagnóstico Interconexión Vial NS Quilpué - Villa Alemana	169.690	33.938	0,20	33.938	33.938	-	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Los Andes	149.822	109.370	0,73	-	-	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Interconexión Vial Norte - Sur sobre el Estero Marga Marga, Viña del Mar	180.000	108.000	0,60	63.000	63.000	-	
Actualización y Recolección de Información del STU, Etapa IX (EOD de Santiago)	695.000	521.250	0,75	104.250	104.250	-	
Análisis y Evaluación Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago, Etapa I	44.855	44.855	1,00	35.884	35.884	-	
Análisis y Recalibración del Modelo de Diseño de Transporte Público para Santiago (DIRTP)	135.820	47.537	0,35	33.955	33.955	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Diagnóstico y Desarrollo de Proyectos de Gestión en Diversas Comunas de la Región Metropolitana (El Monte, Paine, Talagante, Peñaflo, C. de Tango, San José Maipo, Lampa, Pirque, Curacaví, P. Hurtado)	90.684	90.684	1,00	63.479	63.479	-	
Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la Ciudad de Santiago (Macul, Peñalolén, La Florida)	271.228	-	-	30.000	-	30.000	
Diagnóstico Red Vial del Sector Poniente de Santiago (Lo Prado, Q. Normal, Pudahuel, Cerro Navia)	298.447	29.846	0,10	29.846	29.846	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Eje Camino a Melipilla, entre Esquina Blanca y Av. Parque Central	159.188	111.432	0,70	63.675	63.675	-	
Mejoramiento Eje Fermin Vlvaceta entre Independencia y Santa María	130.000	65.000	0,50	52.000	52.000	-	
Construcción Conexiones Red de Ciclovías del Gran Santiago (8 k)	39.138	39.138	1,00	27.397	27.397	-	
Construcción Ciclovías en el Río Mapocho: Mapocho pedaleable	79.800	7.980	0,10	7.980	7.980	-	
Análisis y Desarrollo de Medidas de Gestión del Sistema de Transporte Público de Rancagua	149.500	104.650	0,70	74.750	74.750	-	
Ampliación Avenida Baquedano, Rancagua	86.000	68.800	0,80	51.600	51.600	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito, San Vicente de Tagua Tagua y Santa Cruz	119.993	119.993	1,00	12.000	12.000	-	
Construcción conexiones red de ciclovías del Gran Santiago, Etapa II (16 K)	98.500	19.700	0,20	19.700	19.700	-	
Análisis y Desarrollo de Escenarios de Desarrollo Urbano para el Gran Santiago	80.000	-	-	1.000	-	1.000	
Análisis y Desarrollo de Redes de Transporte Masivo en el Gran Santiago	142.014	14.202	0,10	14.202	14.202	-	
Mejoramiento Conexión Central Poniente Oriente, Entre Esq. Blanca y V. Mackenna	360.000	-	-	1.000	-	1.000	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Plan Maestro Gestión de Tránsito 4 comunas, Maule (Cauquenes, Constitución, Molina, Parral)	170.640	136.512	0,80	85.320	85.320	-	
Análisis de la Implementación de un Nuevo Terminal Rodoviario en la ciudad de Talca.	88.200	17.640	0,20	17.640	17.640	-	
Actualización Plan de Transporte Curicó y Desarrollo de Anteproyecto	500.000	-	-	1.000	-	1.000	
Mejoramiento Interconexión Vial Centro Oriente, Curicó	129.820	32.707	0,25	-	-	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Curanilahue, San Carlos, Mulchén y Lebu	159.675	159.675	1,00	39.919	39.919	-	
Actualización del Plan de Transporte del Gran Concepción.	700.000	-	-	1.000	-	1.000	
Construcción Red de Ciclorutas Gran Concepción y Los Ángeles	174.000	174.000	1,00	69.600	69.600	-	
Mejoramiento Interconexión Vial, San Pedro de la Paz	158.000	158.000	1,00	47.400	47.400	-	
Mejoramiento Accesibilidad Sur de Talcahuano e Interconexión Hualpén - Talcahuano	156.330	140.697	0,90	78.165	62.532	15.633	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año 2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis de Demanda de Pasajeros en servicios no licitados del Gran Concepción.	46.750	14.025	0,30	14.025	14.025	-	
Mejoramiento de la Autopista Concepción – Talcahuano	200.000	-	-	20.000	-	20.000	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Diversos Ejes Concepción y Hualqui.	156.000	31.200	0,20	31.200	31.200	-	
Análisis del Mejoramiento de los ejes Barros Arana y Balmaceda en Temuco	30.000	-	-	15.000	-	15.000	
Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto.	500.000	168.000	0,34	140.000	140.000	-	
Construcción Terminal Rodoviario, Ciudad de Cañete	50.000	-	-	5.000	-	5.000	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Villarrica y Victoria	79.370	79.370	1,00	7.937	7.937	-	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito, Pucón	72.950	72.950	1,00	14.590	14.590	-	
Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto.	500.000	144.000	0,29	120.000	120.000	-	
Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto.	494.000	140.400	0,28	117.000	117.000	-	
Actualización Plan de Transporte Puerto Montt.	500.000	-	-	26.000	-	26.000	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Tránsito Aysén y Puerto Natales	122.900	122.900	1,00	12.290	12.290	-	
Mejoramiento Accesibilidad Sector Rahue Alto, Osorno.	170.000	-	-	19.000	-	19.000	
Construcción Red de Ciclorutas Chillán	100.000	10.000	0,10	10.000	10.000	-	
Construcción Red de Ciclorutas Temuco – Padre Las Casas	190.000	19.000	0,10	20.000	19.000	1.000	
Mejoramiento Accesibilidad Sector Sur Oriente Chillán - Chillán Viejo	182.000	18.200	0,10	38.000	18.200	19.800	
Análisis de Zonas Congestionadas del Gran Valparaíso	173.510	173.510	1,00	86.755	86.755	-	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2013**

Iniciativas de Inversión	<u>Costo Total</u>	<u>Ejecución</u>	% Avance al Año 2013	<u>Presupuesto</u>	<u>Ejecución</u>	Saldo por Ejecutar	Notas
	<u>Estimado[1]</u>	<u>al año 2013[2]</u>		<u>Final Año 2013[3]</u>	<u>Año2013[4]</u>		
	-1	-2	(3) = (2) / (1)	-4	-5	(7) = (4) - (5)	
Análisis de Zonas Congestionadas del Sector Poniente de Santiago	171.670	171.670	1,00	85.835	85.835	-	
Análisis de Zonas Congestionadas del Gran Concepción	172.000	172.000	1,00	86.000	86.000	-	
Análisis y Desarrollo de Proyectos en Zonas Congestionadas de Coquimbo.	79.640	39.820	0,50	39.820	39.820	-	
Análisis y Desarrollo de Proyectos en Zonas Congestionadas de la Región Metropolitana.	78.000	39.000	0,50	39.000	39.000	-	
Análisis, Evaluación y Diseño de soluciones Conectividad Interterrazas Puerto Montt	75.000	-	-	7.500	-	7.500	

## Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2013

- Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos año 2013

Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2013	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
	Tasa de siniestralidad total	(Número total de días perdidos en el año t por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales/Promedio anual de trabajadores en el año t)*100	%	10.53%	14.66%	14.36%		SI	97.95%	
	Enfoque de Género: No			(58.00/55.00)*100	0.00%	(84.00/57.00)*100	(80.00/55.00)*100			
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	4.4número	3.9número	3.8número	3.9número	SI	102.36%	
	Enfoque de Género: No			(1568.0/3585107.0)*10000.	(1522.0/3893155.0)*10000.	(1620.0/4249442.0)*10000.	(1618.0/4148864.0)*10000.			

<sup>23</sup> Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2013 es igual o superior a un 95% de la meta.

<sup>24</sup> Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2013 en relación a la meta 2013.

## Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2013	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
	Tasa de Accidentabilidad por Accidentes del Trabajo	(Número de Accidentes del Trabajo ocurridos en el año t/Promedio anual de trabajadores en el año t)*100	%	4.36%		2.44%	3.05%	SI	125.00%	4
	Enfoque de Género: No			(24.00/551.00)*100		(14.00/573.17)*100	(17.00/557.00)*100			
				0	0.00%	0	0			
Subsidios al transporte	Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación de los operadores Transantiago en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100	%			84.3%		SI	105.41%	2
	Enfoque de Género: No			S.I.	0.0%	9546.0)*100	(63810226.0/75669546.0)*100			
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	(Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100	número	104.5número	103.8número	103.7número	103.7número	SI	100.00%	
	Enfoque de Género: No			(185.0/177.0)*100	(192.0/185.0)*100	(199.0/192.0)*100	(199.0/192.0)*100			

**Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013**

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta " 2013	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
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	%	96.2%	97.7%	93.5%	97.5%	SI	95.87%	
		Enfoque de Género: No		(21589.0/22436.0)*100	(12220.0/12511.0)*100	(3222.0/3447.0)*100	(16575.0/17000.0)*100			
Subsidios al transporte	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no licitadas	(Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados en el año t)*100	%	70.3%	84.9%	98.9%	81.5%	SI	121.30%	1
		Enfoque de Género: No		(1459.0/2075.0)*100	(4491.0/5292.0)*100	(10433.0/10553.0)*100	(4890.0/6000.0)*100			

Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta " 2013	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
	Porcentaje de horas de disponibilidad de todos los sitios web del servicio, respecto del total de horas requeridas	(N° de horas de disponibilidad de sitios web del servicio en el año t/N° total de horas de disponibilidad requeridas para los sitios web del servicio en el año t)*100	%	99.52%		99.95%	98.64%	SI	101.33%	
	Enfoque de Género: No			(8715.00/8757.00)*100	0.00%	(26410.00/26424.00)*100	(8638.00/8757.00)*100			
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	%	25.4%	27.0%	25.1%	26.0%	SI	103.46%	
	Enfoque de Género: No			(1724.0/6795.0)*100	(1941.0/7191.0)*100	(1658.0/6599.0)*100	(1767.0/6795.0)*100			

**Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013**

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta " 2013	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte	Porcentaje de denuncias realizadas por usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago, respondidas por el servicio dentro del plazo de 19 días hábiles	(Número de denuncias de usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago respondidas por la Subsecretaría de Transportes en 19 días hábiles contados desde el ingreso de la denuncia, en año t/Número de denuncias de usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago respondidas por la Subsecretaría de Transportes en año t y cuya respuesta es de competencia del Servicio)*100	%	54.0%			90.0%			
				(2605.0/4825.0)*100			(4589.0/5100.0)*100	SI	111.11%	3
				H: 0.0			100.0%	H: 45.0		
				(0.0/0.0)*100		0.0%		(36242.0/36248.0)*100		
	Enfoque de Género: Si	Hombres: Mujeres:		M: 0.0						
				(0.0/0.0)*100			(2294.0/5100.0)*100			
				100	M: 0.0	M: 0.0	00			

## Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2013

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta "	Cumple SI/NO <sup>23</sup>	% Cumplimiento <sup>24</sup>	Notas
				2011	2012	2013				
Planificación de los sistemas de transporte urbano	Tasa de acumulación de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades respecto de año base (2010)	$\frac{\text{((Total de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades al año t/Total de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades al año 2010)-1)*100}}{\text{((45/45)-1)*100}}$	%	0%	367%	558%	544%	SI	102.53%	
	Enfoque de Género: No			((45/45)-1)*100	((210/45)-1)*100	((296/45)-1)*100	((290/45)-1)*100			

**Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio:**

100  
%

**Porcentaje de cumplimiento global final del servicio:**

100 %

### Notas:

1.- Dentro de nuestra Subsecretaría se ha tenido presente el espíritu de velar por la prevención y seguridad de los/as funcionarios/as lo que nos ha llevado a tener un pequeño número de accidentes. Se continuará reforzando con la campaña de "Prevención en el Trabajo", perseverando y focalizando las capacitaciones en los puntos más críticos. Por otra parte, se sigue con las acciones de socialización que promuevan el autocuidado y responsabilidad por parte de cada uno de los/as funcionarios/as en materia de accidentes laborales y enfermedades profesionales. En conjunto con lo anterior, se reforzará el quehacer de los/as delegados/as regionales y encargados/as de prevención de riesgos de los programas, además de homogeneizar criterios y trabajar los lineamientos en estas materias.

2.- Finalmente, al cierre de año se obtuvo un sobre cumplimiento del 105,41%, debido a que la meta propuesta fue inferior al logro obtenido durante el periodo de medición. Así, el logro fue de 84,3% anual y la meta para el 2013 era de 80,0%.

1.- Para el año 2012 este indicador comprometió una meta del 80,0%, obteniendo un cumplimiento acumulado del 106,0%. Este resultado, conllevó la definición de una meta más alta pero realista para el periodo de medición correspondiente al año 2013, dejándola en un 81,5%, y aun así el resultado efectivo se superó en 17,36 puntos porcentuales la meta definida. Esto se puede atribuir a que la proyección que se pudo realizar en base a las cifras mensuales del 2012 fue menor a lo medido durante el 2013.

3.- Tanto la meta como el plazo de gestión de las denuncias fueron más desafiantes este año, considerando que el año anterior se presentó sobrecumplimiento que alcanzó el 107,7% al cierre del 2012. Así, de una meta del 85% se pasó al 90% para el presente año y de 20 días se redujo a 19 para la gestión de las denuncias, y pese a todo nuevamente se llegó a fin de año con sobrecumplimiento: 111,1%. Esto se puede explicar por el aumento en la cantidad de denuncias que se vio acompañada por la gestión en plazo de la mayoría de este tipo de contactos, ya que sólo en 3 meses se presentaron retrasos (6 casos).

## Anexo 5: Compromisos de Gobierno

Cuadro 11 Cumplimiento de Gobierno año 2013			
Objetivo <sup>25</sup>	Producto <sup>26</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>27</sup>	Evaluación <sup>28</sup>
Terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago: mejorar la calidad del servicio	Cerrar renegociaciones con los operadores y el Administrador Financiero (AFT)		Cumplido
Implementar plan maestro de ciclovías y ciclobandas en las principales ciudades del país	Evaluación y diseño de ciclovías por un total de 290 Km en regiones		Cumplido

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

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

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

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

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento de Gobierno año 2013**

Objetivo <sup>25</sup>	Producto <sup>26</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>27</sup>	Evaluación <sup>28</sup>
Continuar impulsando un sistema con puntaje para las licencias de conducir.	Continuar impulsando un sistema con puntaje para las licencias de conducir.		Incumplido
Disminuir en 20% el número de víctimas fatales de aquí al 2014.	Disminuir en 20% el número de víctimas fatales de aquí al 2014.		A tiempo en su cumplimiento
Iniciar las obras de las nuevas líneas 3 y 6 del Metro.	Iniciar en 2012 las obras de las líneas 3 y 6 del Metro.		Cumplido
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.		Cumplido.
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		Cumplido

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento de Gobierno año 2013**

Objetivo <sup>25</sup>	Producto <sup>26</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>27</sup>	Evaluación <sup>28</sup>
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		Cumplido
Terminar de corregir los errores de diseño e implementación del Transantiago: Subsidio al Transantiago	Enviar proyecto de ley de subsidio al Transantiago al Congreso		Cumplido
Sumar 67 kilómetros más de vías exclusivas y corredores	Sumar 67 kilómetros más de vías exclusivas y corredores		Incumplido
Incorporar a partir del 2012, 108 nuevos carros con aire acondicionado en el Metro de Santiago	Incorporar a partir del 2012, 108 nuevos carros con aire acondicionado en el Metro de Santiago		Cumplido

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento de Gobierno año 2013**

Objetivo <sup>25</sup>	Producto <sup>26</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>27</sup>	Evaluación <sup>28</sup>
Desarrollar un sistema de trenes urbanos de cercanía para Rancagua y la zona sur de Santiago	Desarrollar sistema de trenes de cercanía Nos Xpress y el Rancagua Xpress		Cumplido
Seguir instalando ascensores y accesos para personas con capacidad reducida en las estaciones del Metro de Santiago faltantes.	Mejorar los accesos o ascensores en 30 estaciones del Metro, ubicadas en L1 (18 estaciones) y L2 (12 estaciones).		A tiempo en su cumplimiento.

## Anexo 6: Informe Preliminar<sup>29</sup> de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas<sup>30</sup> (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Programa / Institución: Subsidio Nacional al Transporte Público Ley 20.378

Año Evaluación: 2013

Fecha del Informe: 05-03-2014

Cuadro 11 Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas	
Compromiso	Cumplimiento
Realizar una encuesta origen / destino de viajes en las capitales regionales de Temuco, Valdivia, Osorno y el gran Santiago	<p>Estudios</p> <p>Temuco: Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Valdivia: Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Osorno: Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Santiago: Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, Etapa IX</p> <p>Estado de avance</p> <p>Temuco-Valdivia-Osorno: Informe 3 iniciado, Informe 2 está aprobado y contiene el desarrollo de las encuestas Origen Destino definidas por bases de Licitación en el Capítulo 2, numeral 2.7</p> <p>Santiago: Informe 6 iniciado, Informes 3,4,5 están aprobados y contienen el desarrollo de la encuesta Origen Destino definida por bases de Licitación en anexo 4</p> <p>Medios de verificación</p> <p>Temuco-Valdivia-Osorno: Se adjunta Bases de Licitación y Carta de aprobación del Informe Número 2</p> <p>Santiago: Se adjunta Bases de Licitación y Carta de aprobación del Informe Número 5</p>
El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento por parte de los consultores que realizan los estudios, en la entrega completa y correcta de las encuestas.	<p><u>Medios de Verificación:</u></p> <p>Carta de aprobación Informe N° 2 Temuco</p> <p>Bases de Licitación Temuco</p> <p>Carta de aprobación Informe N°2 Valdivia</p> <p>Bases de Licitación Valdivia</p> <p>Carta de aprobación Informe N°2 Osorno</p> <p>Bases de Licitación Osorno</p> <p>Carta de aprobación Informe N°5 Santiago</p> <p>Bases de Licitación Santiago</p>

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

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

## Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2013

### CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2013

#### I. IDENTIFICACIÓN

MINISTERIO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	PARTIDA	19
SERVICIO	SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN GENERAL DE TRANSPORTES	CAPÍTULO	01

#### II. FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de	Prioridad	Ponderador asignado	Ponderador obtenido	Cumple
			Etapas de Desarrollo o Estados				
			I				
Marco Básico	Planificación / Control de Gestión	Descentralización	O	Menor	10.00%	10.00%	✓
		Equidad de Género	O	Mediana	10.00%	10.00%	✓
	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	O	Alta	80.00%	80.00%	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento :						100.00	

#### III. SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación

VI. DETALLE EVALUACIÓN POR INDICADOR

Indicador	Ponderación Formulario Incentivo	Meta 2013	Efectivo 2013	% Cumplimiento Indicador	Ponderación obtenida Formulario Incentivo, informado por servicio	% Cumplimiento final Indicador Incentivo	Ponderación obtenida Formulario Incentivo, final
Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	0.00	3.90	3.81	102.36	0.00	102.36	0.00
Tasa de siniestralidad total	7.00	14.36	14.66	97.95	7.00	97.95	7.00
Tasa de Accidentabilidad por Accidentes del Trabajo	6.00	3.05	2.44	125.00	6.00	125.00	6.00
Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	0.00	80.00	84.33	105.41	0.00	105.41	0.00
Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago	10.00	103.65	103.65	100.00	10.00	100.00	10.00
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	12.00	97.50	93.47	95.87	12.00	95.87	12.00
Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no licitadas	10.00	81.50	98.86	121.30	10.00	121.30	10.00
Porcentaje de buses de Transantiago con infracciones	8.00	26.00	25.13	103.46	8.00	103.46	8.00

reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes							
Porcentaje de horas de disponibilidad de todos los sitios web del servicio, respecto del total de horas requeridas	7.00	98.64	99.95	101.33	7.00	101.33	7.00
Porcentaje de denuncias realizadas por usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago, respondidas por el servicio dentro del plazo de 19 días hábiles	12.00	89.98	99.98	111.11	12.00	111.11	12.00
Tasa de acumulación de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades respecto de año base (2010)	8.00	544.44	558.22	102.53	8.00	102.53	8.00
Total:	80.00				80.00		80.00

## Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 12 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2013				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
DIVISIÓN DE NORMAS Y OPERACIONES	31	4	100%	8,00%
DIVISIÓN DE SUBSIDIOS	40	4	96,54%	8,00%
PROGRAMA FISCALIZACIÓN	65	5	100%	8,00%

UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO	33	4	100%	8,00%
COORDINACIÓN DE TRANSANTIAGO	20	4	99,11%	8,00%
CENTRO DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN VEHICULAR (3CV)	11	4	99,62%	8,00%
COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO	9	4	100%	8,00%
SEREMI RM	68	4	97,87%	8,00%
SEREMI REGIÓN. ARICA Y PARINACOTA	8	4	100%	8,00%
SEREMITT DE TARAPACÁ	7	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE ANTOFAGASTA	7	4	99,47%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE ATACAMA	9	4	98,80%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE COQUIMBO	8	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE VALPARAÍSO	15	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	9	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DEL MAULE	11	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DEL BÍO-BÍO	23	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	12	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE LOS RÍOS	10	4	100%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE LOS LAGOS	12	4	98,80%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE AYSÉN	5	4	99,31%	8,00%
SEREMITT REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA	11	4	100%	8,00%
UNIDAD DE PRENSA Y GABINETE MINISTRO	9	4	100%	8,00%
GABINETE SUBSECRETARIA, AUDITORÍA INTERNA Y CONTROL DE GESTIÓN	18	5	99,22%	8,00%
DIVISIÓN LEGAL	17	4	100%	8,00%
DAF (DPTO. CONTABILIDAD Y PRESUPUESTO; DPTO. ADMINISTRATIVO; DPTO. DESARROLLO DE PERSONAS)	55	4	98,52%	8,00%
DESARROLLO DE PERSONAS	21	4	98,27%	8,00%
ATENCIÓN A USUARIOS	12	3	100%	8,00%
PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTES	28	5	99,47%	8,00%

## 9: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional

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

### A. INICIATIVAS DEL EJECUTIVO

Boletín	Descripción	Fecha de Ingreso	Estado de Tramitación
7815-15	Incrementa sanciones a vehículos impedidos de efectuar transporte público remunerado	20-07-2011	Aprobado por ambas cámaras, en espera de Decreto promulgatorio.
8329-15	Modifica ley N°19.831, que crea el Registro Nacional de Servicios de Transportes Remunerado de Escolares.	05-06-2012	En segundo trámite constitucional, aprobado en general por el Senado, con plazo de indicaciones abierto hasta el 13 de enero 2014. Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.
7409-15	Modifica ley N° 18.290 y la ley N° 20.084, para establecer nuevas edades mínimas para obtener licencia de conducir a quienes cometan delitos que indica.	04-01-2011	En primer trámite constitucional ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. El proyecto no concita apoyo.
8913-02	Incorpora título nuevo sobre navegación fluvial en el decreto ley N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación.	30-04-2013	En primer trámite constitucional, aprobado en general en Sala del Senado. Pendiente votación de indicaciones en Comisión de Defensa.

<b>8330-15</b>	Modifica Ley de Fomento a la Marina Mercante, (Decreto Ley N° 3.059 de 1979) y ley sobre Impuesto a la Renta (Decreto Ley N°824 de 1974), permitiendo que naves mercantes chilenas y extranjeras, puedan realizar cabotaje.	05-06-2012	En primer trámite constitucional ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. Se solicitó a Segpres y Ministerio de Economía considerar el retiro del proyecto. División de Desarrollo Logístico tiene a cargo estudiar una propuesta alternativa.
<b>8493-14</b>	Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción.	07-08-2012	En segundo trámite constitucional, aprobado en general por el Senado, con plazo de indicaciones abierto hasta el 13 de enero 2014. Comisión de Vivienda y Urbanismo del Senado.
<b>S/N</b>	Crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones y modifica las leyes 18.287 y 18.290	14-01-2014 (Estimada)	Por presentarse, aprobado por Presidencia.
<b>S/N</b>	Crea la Dirección de Transporte Público Metropolitana.	14-01-2014 (Estimada)	Por presentarse, aprobado por Presidencia.

## B. MOCIONES PARLAMENTARIAS RELEVANTES

<b>Boletín</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fecha de Ingreso</b>	<b>Estado de Tramitación</b>
<b>7908-15</b>	Sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos	06-09-2011	En primer trámite constitucional, la Sala solicitó un nuevo primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

<b>8307-15</b>	Autoriza el uso de camionetas, jeeps y vehículos todo terreno como taxis de pasajeros en caminos de tierra y ripio.	17-05-2012	En primer trámite constitucional, aprobado en general y particular en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, pendiente discusión en Sala.
<b>9121-15</b>	Rebaja a un año el plazo de prescripción a que se refiere el inciso primero del artículo 24 de la ley N° 18.287.	04-10-2013	En primer trámite constitucional, en Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.
<b>9158-15</b>	Modifica las leyes N° 18.290 y 18.287 en lo que se refiere, respectivamente, al control de licencias de conducir y a la prórroga de la boleta de citación a audiencia, en los casos de fuerza mayor que indica.	18-11-2013	En primer trámite constitucional, aprobado en general en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado, pendiente discusión en Sala.
<b>9019-15</b>	Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, sancionando las carreras no autorizadas y permitiendo uso de fotorradares en carreteras concesionadas.	09-07-2013	En primer trámite constitucional, en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados.