



**GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE HACIENDA
DIRECCION DE PRESUPUESTOS**

**PROGRAMA SUBSIDIOS AL TRANSPORTE
REGIONAL
(STR)**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES**

JUNIO 2002

INFORME FINAL DE EVALUACIÓN

PROGRAMA SUBSIDIOS AL TRANSPORTE REGIONAL

**PANELISTA:
FERNANDO CARTES M. (COORDINADOR)
ALEJANDRO TUDELAR R.
JAIME ARTIGAS M.**

JUNIO 2002

INFORME FINAL

NOMBRE PROGRAMA: SUBSIDIO AL TRANSPORTE REGIONAL
AÑO DE INICIO: 1980
MINISTERIO RESPONSABLE: MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SERVICIO RESPONSABLE: SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

RESUMEN EJECUTIVO

1. Descripción del Programa

1.1. Fin

Mejorar las condiciones de vida de los habitantes de localidades aisladas y contribuir a su integración productiva y territorial.

1.2. Propósito

Que la población de localidades aisladas cuente con servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga hacia localidades de mayor desarrollo económico y social.

1.3. Población Objetivo

Habitantes de localidades aisladas que de acuerdo a la metodología definida por la SUBTRANS se justifica que el Estado les entregue un subsidio y que, además, presentan una solicitud al programa. Para efectos de este programa, las localidades aisladas corresponden a aquéllas que no cuentan con servicios regulares de transporte.

1.4. Población Beneficiaria

La población beneficiaria del programa corresponde a todos los habitantes de localidades aisladas que cuentan con servicios regulares de transporte subsidiados por el programa. En el período 1998-2001 el programa aumentó su cobertura, lo que implicó un aumento de un 26% en población beneficiaria llegando a 64.520 habitantes el año 2001.

1.5. Descripción General del Diseño del Programa

El Programa de Subsidio al Transporte Regional es ejecutado por la Subsecretaría de Transportes a través de la Intendencia y las SEREMITT. Este Programa es de carácter indefinido (no tiene período de término establecido) y su alcance geográfico está limitado por la existencia de localidades aisladas en el país. Su financiamiento es exclusivamente por fondos sectoriales.

Una de las principales características de este Programa es el alto grado de descentralización, ya que la definición de los servicios -incluido sus principales características como recorrido, frecuencia y tarifa- así como la administración de los fondos, son realizadas al nivel regional.

A continuación se describen los componentes del programa y su modo de producción.

1.5.1. Componente 1: **Subsidios a Operadores de Servicios de Transporte (subsidios a la oferta)**

Entrega subsidios a operadores de servicios de transporte con el fin de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga.

La producción de este componente se inicia con la presentación de solicitudes de subsidio a la Intendencia o SEREMITT por parte de la comunidad, del municipio o de la gobernación. En esta solicitud se debe entregar información a la SEREMITT que le permita diseñar el servicio y evaluar si se justifica la entrega de un subsidio a la oferta de transporte en esa localidad. Posteriormente, esta evaluación es enviada a la SUBTRANS, quien revisa los antecedentes enviados y entrega su recomendación técnica sobre el subsidio.

Una vez completadas estas etapas, la SUBTRANS elabora el presupuesto del programa y lo envía a la DIPRES. Una vez elaborado el proyecto de Ley de Presupuesto, éste es enviado por la DIPRES al Congreso para su discusión y aprobación. La aprobación de la Ley de Presupuesto establece el marco presupuestario del año y con esta información la SUBTRANS informa a las regiones los montos disponibles.

La SUBTRANS transfiere los recursos a la Intendencia mediante una resolución exenta en la que se indica el monto de recursos disponible por modo de transporte. La Intendencia, con el apoyo técnico de la SEREMITT, elabora las bases de licitación de los subsidios y realiza el proceso de selección y adjudicación. Concluida esta etapa, la Intendencia firma el contrato con el prestador del servicio.

La Intendencia, con el apoyo administrativo de la SEREMITT, paga el subsidio a los prestadores del servicio de acuerdo a los términos establecidos en el contrato. Para la autorización del pago por parte de la Intendencia, la SEREMITT revisa las planillas entregadas por el operador las que, en muchos casos, han sido visadas por otras entidades públicas (encargados de establecimientos educacionales y de salud, Carabineros, Capitanía de Puerto, municipalidades y gobernaciones).

La SEREMITT realiza el seguimiento y monitoreo del programa y la fiscalización de los servicios. En la tarea de fiscalización algunas SEREMITT han incorporado en forma activa la participación de los usuarios o bien a otras entidades públicas localizadas en el área de operación del servicio, tales como: encargados de establecimientos educacionales y de salud, Carabineros, Capitanía de Puerto, municipalidades y gobernaciones.

La Intendencia le rinde cuentas a la SUBTRANS de los desembolsos efectuados y de los servicios realizados.

1.5.2. Componente 2: **Subsidios a Personas (subsidijs a la demanda)**

Entrega subsidios a personas con el fin de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.

La producción de este componente se inicia con la presentación de solicitudes de subsidio a la Intendencia o SEREMITT por parte de la comunidad, del municipio o de la gobernación. En esta solicitud se debe entregar información a la SEREMITT que le permita diseñar el servicio y evaluar si se justifica la entrega de un subsidio a la demanda de transporte en esa

localidad. Posteriormente, esta evaluación es enviada a la SUBTRANS, quien revisa los antecedentes enviados y entrega su recomendación técnica sobre el subsidio.

Una vez completadas estas etapas, la SUBTRANS elabora el presupuesto del programa y lo envía a la DIPRES. Una vez elaborado el proyecto de Ley de Presupuesto, éste es enviado por la DIPRES al Congreso para su discusión y aprobación. La aprobación de la Ley de Presupuesto establece el marco presupuestario del año y con esta información la SUBTRANS informa a las regiones los montos disponibles.

La SUBTRANS transfiere los recursos a la Intendencia mediante una resolución exenta en la que se indica el monto de recursos disponible por modo de transporte.

El Municipio o la Gobernación Provincial identifica a los beneficiarios del servicio y les entrega una credencial que les permite acceder al servicio de transporte con un descuento en la tarifa. El porcentaje de descuento es variable en función del nivel socio-económico del beneficiario y en general tiene un máximo de 50% del valor de la tarifa. Los usuarios hacen uso del servicio de transporte mediante el pago de la tarifa con descuento, al que acceden mediante la presentación de la credencial. Además el usuario debe inscribirse en una nómina o planilla, debe anotar su nombre, RUT y firmar.

Una vez al mes o bien cuando ha acumulado un número suficiente de viajes, el operador envía a la SEREMITT las planillas o nóminas de los viajes realizados, debidamente visada por la Municipalidad o Gobernación respectiva y con las colillas de los pasajes emitidos. La SEREMITT revisa toda la información y no habiendo problemas, autoriza el pago. La Intendencia paga el subsidio al operador de transporte.

La SEREMITT realiza el seguimiento y monitoreo del programa y la fiscalización de los servicios. En la tarea de fiscalización algunas SEREMITT han incorporado en forma activa la participación de los usuarios o bien a otras entidades públicas localizadas en el área de operación del servicio. Esta participación se expresa principalmente en la fiscalización del cumplimiento de los servicios y de sus horarios, para lo cual en algunos casos el contrato establece que para el pago de los subsidios se requiere el visto bueno de alguna de las referidas organizaciones.

Finalmente, la Intendencia le rinde cuentas a la SUBTRANS de los desembolsos efectuados y de los servicios realizados.

1.6. Antecedentes de Gasto

El gasto del Programa aumentó en un 8,9% real entre los años 1998 y 2001, alcanzando a los \$1.450 millones en el año 2001. El presupuesto para el año 2002 es de \$1.545 millones.

2. Resultados de la Evaluación

2.5. Diseño

En términos globales, el diseño del programa ha sido adecuado para el logro de los objetivos. El Programa ha identificado bien el problema o necesidad existente en las localidades aisladas y su diseño ha sido adecuado para resolver el problema existente. No obstante, es necesario que se establezcan mecanismos para detectar cuando se ha

resuelto en forma definitiva el problema de aislamiento de una localidad y ésta no requiere más de esa ayuda.

El mecanismo de presentación de solicitudes por parte de la comunidad organizada ha permitido una aproximación correcta y de bajo costo a la identificación de estas localidades. Sin embargo, bajo este esquema de funcionamiento es fundamental la adecuada difusión del programa, de manera de asegurar que todas las localidades y regiones tengan un acceso igualitario a él.

En el período de análisis no se han realizado cambios importantes o reformulaciones en el diseño del programa, sin embargo, hay cambios en las condiciones contractuales (ampliación del período de adjudicación de los contratos) que facilitan la competencia ex-ante entre operadores y por lo tanto, se asegura que el monto del subsidio se acerque al óptimo.

2.6. Organización y Gestión

En términos generales la estructura organizacional del programa ha permitido la producción de los componentes y el logro del propósito. El programa tiene un alto grado de descentralización en su ejecución, lo cual facilita la identificación de problemas y el planteamiento de soluciones adecuadas a las particularidades de cada caso, a la vez que ha permitido que se establezcan coordinaciones en terreno con otras autoridades regionales y locales y con la comunidad organizada.

2.7. Eficacia y Calidad

En términos de eficacia es posible indicar que el programa cumple con los objetivos a nivel de componentes, propósitos y fin. Si bien pueden existir algunos problemas de focalización en los habitantes permanentes de las localidades aisladas beneficiadas de los recursos en el caso de subsidios a la oferta, y dificultades de control en los subsidios a la demanda, la forma de detección de la demanda asegura que efectivamente se estén atendiendo a aquellos usuarios que requieren del programa.

En el caso de los pasajeros, las cifras indican que por cada habitante se realizan 2.7 viajes en promedio al año, cifra que se puede considerar baja si se toma en cuenta que son viajes anuales, y que los pasajeros transportados reportados en las estadísticas pueden incluir personas que no pertenezcan a la población objetivo. Además, la magnitud de este indicador se asocia con la frecuencia de operación de los servicios, y la permanencia operativa de éstos en el transcurso del año.

Para la carga transportada la tasa promedio de los cuatro años es de 20,8 toneladas por habitante, magnitud que engloba una serie de productos. No existe una cifra de comparación que permita afirmar si el valor antes señalado es alto o bajo.

Al analizar la evolución de la frecuencia de los servicios, se aprecia que en general existe poca variabilidad en la frecuencia una vez que el servicio se ha establecido. En el periodo de análisis, del orden del 50% de los servicios ofrecidos mantuvieron las frecuencias del año 1998, o del año en que se inició el servicio si es de una fecha posterior.

Relativo a la calidad, la información disponible permite afirmar que los componentes y los propósitos son generados con niveles de calidad bastante buenos. Esto se refleja en la baja

cantidad de reclamos que se hacen por los servicios ofrecidos y los pocos atrasos en el cumplimiento de las obligaciones financieras. Es interesante resaltar que en algunos casos el control de la calidad de servicios se ha hecho recaer directamente sobre los usuarios, lo que implica por una parte una disminución de los costos de fiscalización para la autoridad, e introduce, por otra, elementos de eficacia en la detección de problemas y su posterior resolución. La utilización de tecnologías de información ha facilitado esta forma de control basada en el usuario.

Finalmente, al analizar los viajes efectivos con respecto a los contratados, se aprecia que los operadores cumplen con los compromisos adquiridos. Sólo en un caso y para un año el cociente es menor que la unidad, indicado que ese año los viajes efectuados fueron menos que los contratados.

2.8. Eficiencia / Economía (desempeño financiero)

El Programa presenta problemas de eficiencia en los ámbitos de licitación y evaluación de las solicitudes de subsidio, todo lo cual sugiere que existen problemas de eficiencia en la gestión del programa, aunque de relativa fácil solución.

La economía del programa muestra niveles de ejecución del gasto elevados, por lo que no se observan en este ámbito problemas mayores, sin perjuicio de tratar de identificar las causas que impiden llegar a una ejecución presupuestaria del 100%.

2.9. Principales Conclusiones

- El programa ha identificado bien el problema o necesidad existente en las localidades aisladas y su diseño ha sido adecuado para resolverlo. En este sentido, cabe destacar que el mecanismo de presentación de solicitudes por parte de la comunidad y sus organizaciones ha permitido una aproximación correcta y de bajo costo a la identificación de estas localidades.
- Bajo este esquema de identificación de la demanda, es fundamental la adecuada difusión del programa, de manera de asegurar que todas las localidades y regiones tengan un acceso igualitario a él.
- La metodología de evaluación de subsidios no es utilizada para la toma de decisiones y tampoco existen criterios definidos formalmente para la aprobación técnica que realiza la SUBTRANS.
- Es necesario perfeccionar el mecanismo de traspaso de recursos a las Intendencias, de manera de que la Intendencia esté comprometida a subsidiar sólo aquellos servicios que han sido autorizados por la SUBTRANS y no tenga la posibilidad de desviar recursos a localidades que no son objeto de este programa.
- Al analizar las bases de licitación de una muestra de servicios subsidiados por el programa, se pudo constatar una diversidad de criterios entre regiones, algunos de los cuales no aseguran grados adecuados de competencia ex-ante ni la adjudicación por menor subsidio, afectándose la eficiencia del programa.

- La SEREMITT debe autorizar los pagos a los operadores de transporte, lo cual implica una importante carga de trabajo administrativo para las SEREMITT, la que podría ser asumida por el Gobierno Regional, liberando tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo y fiscalización.
- El seguimiento y monitoreo que realiza la SUBTRANS se ha concentrado en un control presupuestario de las transferencias efectuadas. No existe un sistema de re-evaluación de los servicios subsidiados para determinar si se sigue justificando su continuidad o si el monto de subsidio asignado a un servicio sigue siendo el correcto.
- El seguimiento, monitoreo y fiscalización de este programa por parte de las SEREMITT se ha visto limitado por la falta de recursos propios para estos fines. Sin embargo, es posible incorporar a las autoridades locales o a la comunidad en la fiscalización de los servicios, lo que sumado a la incorporación en el contrato de la obligación del proveedor del servicio de generar un flujo continuo y sistemático de información permitiría mejorar el desempeño de esta actividad.
- La información disponible permite afirmar que los componentes y los propósitos son generados con niveles de calidad adecuados. Esto se refleja en la cantidad de reclamos que se hacen por los servicios ofrecidos. Es interesante resaltar que en algunos casos el control de la calidad de servicios y su fiscalización se han hecho recaer directamente sobre los usuarios (comunidad) y autoridades locales, lo que implica por una parte una disminución de los costos de fiscalización para la autoridad, e introduce, por otra, elementos de eficacia en la detección de problemas y su posterior resolución; esto debiera ser extendido a todas las regiones. Sin embargo, es necesario definir canales claros para que las autoridades locales o los usuarios del servicio puedan desempeñar esta labor. El uso de tecnologías de información facilitaría esta actividad.
- La continuidad del Programa está asegurada, ya que a pesar de la falta de un diagnóstico inicial cuantitativo de las localidades aisladas del país, es muy probable que en la actualidad existan más localidades en situación de aislamiento que las atendidas por el programa, por lo que en la medida que aumente la difusión del programa debieran surgir requerimientos adicionales de subsidios.
- Uno de los aspectos innovadores del programa en los últimos años ha sido la ampliación del número de años del contrato del servicio Litoral Norte de la XI Región, el que ha permitido una importante rebaja en los montos de subsidio por viaje y constituye en un importante referente para futuros contratos.

2.10. Principales Recomendaciones Priorizadas

1. Recomendaciones que no involucran recursos adicionales

- a) Definir como criterio eficiente en la asignación de licitaciones "el menor subsidio" solicitado, siendo el resto de los parámetros de la licitación comunes para todos los oferentes: tarifas al público, equipamiento ofrecido, frecuencia de viajes, etc.
- b) Incorporar en forma más activa a la comunidad en labores de monitoreo y fiscalización, para lo cual es necesario desarrollar canales expeditos de control, sugerencia y reclamos de usuarios en Municipios, SEREMITT: Libro de Sugerencias y reclamos, Fono 800 , etc.
- c) Incorporar en contratos obligaciones al envío periódico de información por el oferente.

- d) Establecer un mecanismo simple de reevaluación periódica de las localidades con subsidios en años anteriores. En principio, uno de ellos sería verificar si existen servicios que compitan en la ruta del proyecto o cambios importantes en el mercado del transporte que afecten los costos o la demanda del servicio y que hagan innecesaria la continuidad de la ayuda estatal para sustentar servicios regulares de transporte hacia esas localidades.
- e) Utilizar en la toma de decisiones la metodología de evaluación vigente para decidir la asignación de subsidio a una localidad que lo solicita.
- f) Incorporar en la resolución de traspaso de fondos de la SUBTRANS a la Intendencia el listado de subsidios a los cuales asignar los fondos para asegurar que se asignen a ellos.

2. Recomendaciones que involucran recursos adicionales significativos

- a) Realizar un estudio para la elaboración de Bases de Licitación mínimas que aseguren la eficiencia y transparencia de este proceso en todas y cada una de las Regiones.
- b) Realizar un estudio para el desarrollo de una metodología de evaluación y priorización de los subsidios, que sea fácil de usar (simple y computarizada) y que permita incorporar en forma explícita variables distintas a las valorables económicamente.
- c) Realizar un estudio de evaluación de los subsidios vigentes, de manera de determinar si cumplen aún con los requisitos establecidos por el Programa para ser subsidiados.
- d) Difusión del programa en todas las regiones; para evitar un elevado costo se sugiere difundir el programa entre Alcaldes, Concejales, Diputados y Senadores, ya que de esta forma estas autoridades pueden -en su trabajo en terreno y de contacto con las comunidades- difundir el programa y ayudar en la identificación de la demanda potencial.
- e) Apoyo administrativo de la Intendencia a la SEREMITT para procesar la información enviada por los oferentes y autorizar los pagos a los operadores de transporte, esto permitiría liberar tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo y fiscalización.

I. ANTECEDENTES DEL PROGRAMA

1.1 Descripción General del programa

El Programa de Subsidios al Transporte Regional está dirigido a localidades aisladas que, para efectos del presente programa, corresponden a aquéllas que no cuentan con servicios regulares de transporte. El programa opera a través de los siguientes componentes:

- a. Subsidios a Operadores de Servicios de Transporte (subsidios a la oferta): Entrega subsidios a operadores de servicios de transporte con el fin de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga.
- b. Subsidios a Personas (subsidios a la demanda): Entrega subsidios a personas con el fin de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.

Una de las principales características de la operación de este Programa es el alto grado de descentralización, ya que la definición de los servicios -incluido sus principales características como recorrido, frecuencia y tarifa- así como la administración de los fondos, son realizadas al nivel regional.

En la ejecución de este programa intervienen principalmente las siguientes instituciones:

- Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS): Es la unidad responsable de este Programa, se encarga de revisar técnicamente las solicitudes presentadas, de solicitar a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda los recursos requeridos y de transferir los recursos asignados a las respectivas Intendencias.
- Intendencias Regionales: Solicitan la entrega de subsidios a localidades que lo requieren y son los responsables administrativos del llamado a concurso y adjudicación de los subsidios entregados por el programa. Además, son los responsables de destinar los fondos a los distintos proyectos de acuerdo con lo establecido en los contratos y finalmente, realizan una rendición a la Subsecretaría de Transportes de los fondos gastados.
- Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (SEREMITT): Apoyan a las Intendencias en la identificación de servicios que requieren de subsidios y en la elaboración de la justificación técnica correspondiente, así como también en la elaboración de las bases de licitación, en el proceso de evaluación de las propuestas presentadas y en la posterior fiscalización de los servicios y el cumplimiento del contrato.

Este Programa es de carácter indefinido (no tiene período de término establecido) y su alcance geográfico está definido por la existencia de localidades aisladas en el país. Durante el año 2001 benefició a algunas localidades aisladas de las regiones V, VII, VIII, IX, X, XI y XII y durante el año 2002 se amplió territorialmente a las regiones I y III.

1.2 Justificación del programa

El Estado de Chile tiene la responsabilidad de asegurar la integración territorial y económica de las zonas aisladas, ya que estas zonas tienden a ser las que menos se benefician del desarrollo económico general del país, y al mismo tiempo, las que presentan mayores dificultades para alcanzar los beneficios de las políticas y acciones asistenciales y de desarrollo social y económico que realiza el Estado.

La condición de aislamiento se produce por que en el caso de algunas localidades, debido a su ubicación geográfica, reducida población y precario desarrollo económico, los servicios regulares de transporte privados no se auto-sustentan, por lo que se requiere el apoyo del Estado para que se desarrollen.

La lógica de este Programa es la de entregar subsidio –si así lo amerita- a las localidades aisladas que han sido detectadas por las Intendencias, a través de las Juntas de Vecinos, de las Municipalidades, la SEREMITT u otro organismo, por lo que este programa no cuenta con un diagnóstico cuantitativo inicial del universo de las localidades aisladas que no cuentan con servicios regulares de transporte.

1.3 Objetivos del programa a nivel de fin y propósito

El fin del programa es el de mejorar las condiciones de vida de los habitantes de localidades aisladas y contribuir a su integración productiva y territorial. Al nivel de propósito, su objetivo es que la población de localidades aisladas cuente con servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga hacia localidades de mayor desarrollo económico y social.

1.4. Política global y/o sectorial a que pertenece el programa

El Programa responde a políticas orientadas a la integración social y territorial, y al mejoramiento económico y social de localidades aisladas.

El Programa tiene su origen en la facultad de conceder subsidios al transporte, que está contemplada en los siguientes cuerpos legales:

- a. DFL N° 279 de 1960, que establece la facultad genérica del Ministerio de Economía de proponer subvenciones a los diversos servicios y empresas de transporte. Mediante el D.L. N°557 de 1974, que creó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dicha facultad fue traspasada a dicha Secretaría de Estado.
- b. DL N°3.059 de 1979, Ley de Marina Mercante, Artículo 14, que establece la facultad del Estado de exigir la realización de tráficos especiales no cubiertos por empresas navieras nacionales, para lo cual podrá otorgar un subsidio que deberá ser licitado entre las empresas navieras chilenas que estén dispuestos a realizarlo en las condiciones exigidas. El subsidio deberá ser financiado con cargo al presupuesto del Ministerio que corresponda (la ley no individualiza los Ministerios facultados), sin requerir que exista una glosa específica en la Ley de Presupuesto.
- c. Ley de Presupuesto, donde en una glosa específica se consignan los montos de los subsidios otorgados por región y que faculta a las intendencias a realizar procesos de licitación y ejecutar todos los actos y contratos requeridos.

1.5 Descripción y cuantificación de bienes y/o servicios (componentes) que entrega el programa.

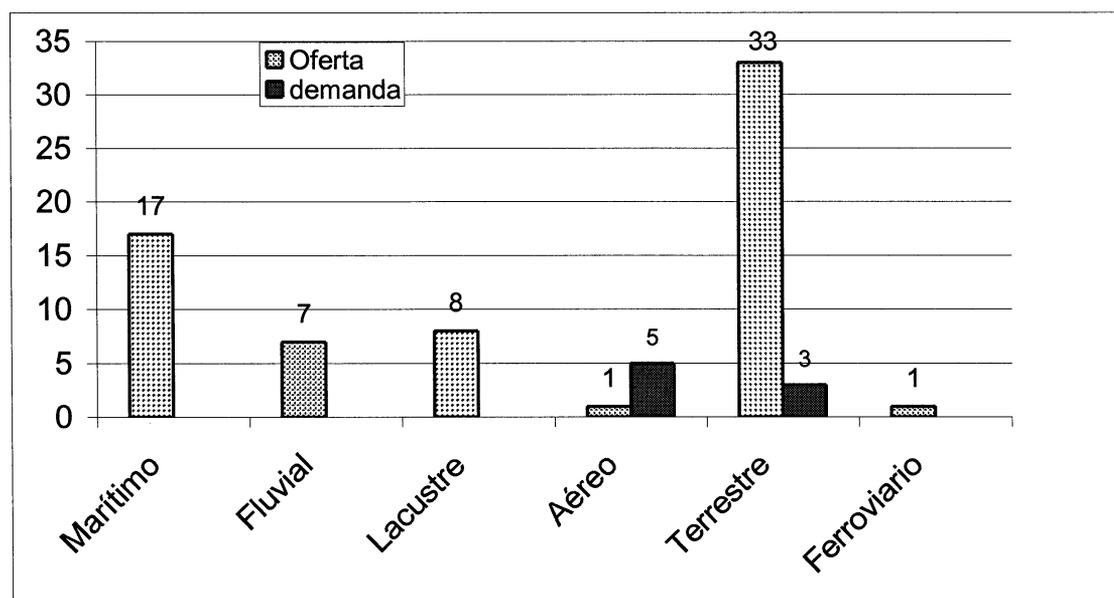
Los componentes del programa son los subsidios a la oferta y a la demanda por transporte de pasajeros y carga de las localidades aisladas.

Dada la forma de operación de este programa, no se ha establecido una meta de cobertura sino que simplemente se trata de entregar el subsidio a aquellas localidades que lo solicitan y que de acuerdo a criterios técnicos y económicos definidos por la Subsecretaría de Transportes, requieren de éste para el establecimiento de un servicio regular de transporte.

Tal como se aprecia en el Gráfico 1, durante el año 2001 se entregaron 67 subsidios a la oferta de servicios de transporte, de los cuales 17 fueron a servicios de transporte marítimo (25%), 7 a servicios de transporte fluvial (10%), 8 a servicios de transporte lacustre (12%), 1 a servicios de transporte aéreo (1,5%), 33 a servicios de transporte terrestre (49%) y 1 a servicios de transporte ferroviario (1,5%).

Con respecto a los subsidios a la demanda, durante el año 2001 se entregaron 8 subsidios, de los cuales 5 son al modo aéreo de transporte y 3 al modo de transporte terrestre.

Gráfico 1: Número de subsidios a la Oferta y a la Demanda por Modo de Transporte, año 2001.



Como se aprecia en el Cuadro 1, la entrega de subsidios del programa se concentra principalmente en las regiones del extremo sur (X, XI y XII), las que concentran entre ellas el 81% de los subsidios del programa.

Cuadro 1: Número de subsidios por región, por componente y por objeto, año 2001

REGION	OFERTA			DEMANDA			TOTAL	
	Pasajeros	Carga	Mixto	Pasajeros	Carga	Mixto	Nº	%
V			2				2	2,7%
VII	1						1	1,3%
VIII	1						1	1,3%
IX	10						10	13,3%
X	15		1				16	21,3%
XI	23	3		6			32	42,7%
XII	10	1		2			13	17,3%
TOTAL	60	4	3	8	0	0	75	100%

Fuente: Elaboración propia con base en información de SEREMITT.

Sólo el 6% de los subsidios entregados a la oferta durante el año 2001 está dirigido al transporte de carga, un 4% es mixto (subsidio a la oferta de transporte para carga y pasajeros) y el 90% subsidia la oferta para el transporte de pasajeros. En el caso de los subsidios a la demanda, sólo ha sido utilizado para el transporte de pasajeros y su aplicación se concentra exclusivamente en la XI y XII.

1.6 Procesos de producción de los componentes y financiamiento

El proceso de producción de los **subsidios a la oferta** se detalla a continuación:

- a. La Intendencia y la SEREMITT reciben las solicitudes por nuevos subsidios para servicios de transporte en las localidades aisladas, las que son presentadas por la comunidad, las juntas de vecinos, las municipalidades o la gobernación provincial. Las solicitudes presentadas deben contener información necesaria para la evaluación del subsidio, tal como:
 - Ubicación sectores beneficiados.
 - Número de habitantes beneficiados.
 - Situación socioeconómica de la población beneficiada, que se determina en base a población en situación de pobreza.
 - Número de viajes redondos que realizaría el servicio.
 - Estimación número de pasajeros o vehículos por viaje, si fuese posible.En caso que la solicitud no contenga la información necesaria para evaluar el subsidio, la SEREMITT solicita antecedentes complementarios.
- b. La SEREMITT diseña los nuevos servicios para cada localidad demandante, lo cual implica definir el itinerario y la frecuencia del servicio. El itinerario se determina básicamente con el objeto de permitir que aquellas localidades ubicadas entre el origen y el destino del servicio puedan también acceder a un servicio regular de transporte, mientras que la frecuencia se determina a partir de los requerimientos que manifiesta la comunidad o las autoridades locales respectivas (municipalidad o gobernación).
- c. La SEREMITT evalúa los nuevos servicios utilizando la metodología establecida por la SUBTRANS. Ésta es una metodología basada en el análisis costo-beneficio de los proyectos de transporte, en que se estiman por una parte los beneficios de los usuarios (tanto de los que viajan en la actualidad como de los viajes que se generarán por la existencia del subsidio) y por la otra, los costos e ingresos por cobro tarifario del operador del servicio.
- d. La SEREMITT envía la solicitud del monto global de subsidios a la SUBTRANS, con las respectivas evaluaciones de los nuevos servicios.
- e. La SUBTRANS revisa las evaluaciones y entrega recomendación técnica de nuevos servicios.
- f. La SUBTRANS presenta solicitud de recursos a la DIPRES para servicios vigentes y nuevos servicios que pasaron la etapa de evaluación y cuentan con recomendación técnica de SUBTRANS. Esta presentación se realiza dentro del marco presupuestario definido por la DIPRES.
- g. La Dirección de Presupuestos y el Parlamento aprueban el presupuesto.
- h. La SUBTRANS comunica a las Intendencias y a las SEREMITT los servicios aprobados y el monto asignado por región. La prioridad en la asignación de los recursos la tienen aquellos servicios que han contado con el subsidio durante el año anterior. En el caso de las localidades que postulan al programa por primera vez, no existe un criterio definido formalmente para dar prioridad en la asignación de recursos; sin embargo, la decisión de cuales servicios nuevos incorporar, es variable y depende de diversos factores como la población beneficiada, el monto del subsidio solicitado o la gestión de las autoridades.
- i. La Intendencia solicita a la SUBTRANS los recursos para los servicios.

- j. La SUBTRANS informa el marco presupuestario a cada región mediante una resolución exenta, por región y por modo de transporte, que establece el monto y el calendario de traspasos. Las resoluciones establecen también que el Intendente deberá rendir cuenta a la SUBTRANS de las sumas traspasadas.

De acuerdo con los resultados efectivos de las licitaciones, las Intendencias pueden realizar ajustes a los proyectos sin necesidad de autorización de la SUBTRANS, pero siempre que se mantenga el monto global por modo de transporte, ya que en caso contrario requieren aprobación por parte de ésta para modificar la resolución de transferencia de fondos. Sin embargo, se puede dar la situación en que la Intendencia asigne recursos a subsidiar servicios que no han sido autorizados por la SUBTRANS, ya que la única restricción existente es que no se modifiquen los montos globales por modo de transporte.

- k. La Intendencia, con el apoyo técnico y administrativo de la SEREMITT, elabora las bases de licitación y licita los servicios. No existe una instancia formal en que las bases requieran ser aprobadas por la SUBTRANS, ni tampoco existen unas bases mínimas o criterios comunes establecidos por la SUBTRANS.

Lo anterior ha permitido que exista bastante heterogeneidad en las bases de licitación, aunque en general éstas establecen el tipo de transporte, las características mínimas del vehículo y del servicio (duración del servicio, cantidad mínima de viajes, capacidad mínima de transporte, tarifas máximas) y el monto máximo del subsidio.

El proceso de licitación es público y en caso de que no se presenten interesados en el primer llamado o bien éste se declare desierto, es posible llamar en segunda instancia a licitación privada y si esto no permite adjudicar el servicio, entonces es posible realizar un trato directo con un operador.

- l. La Intendencia suscribe el contrato con el prestador del servicio. En el caso que el subsidio exceda de 2.000 U.T.M. dicho contrato está afecto a toma de razón por la Contraloría General de la República.

Los principales aspectos que abordan los contratos analizados son los siguientes:

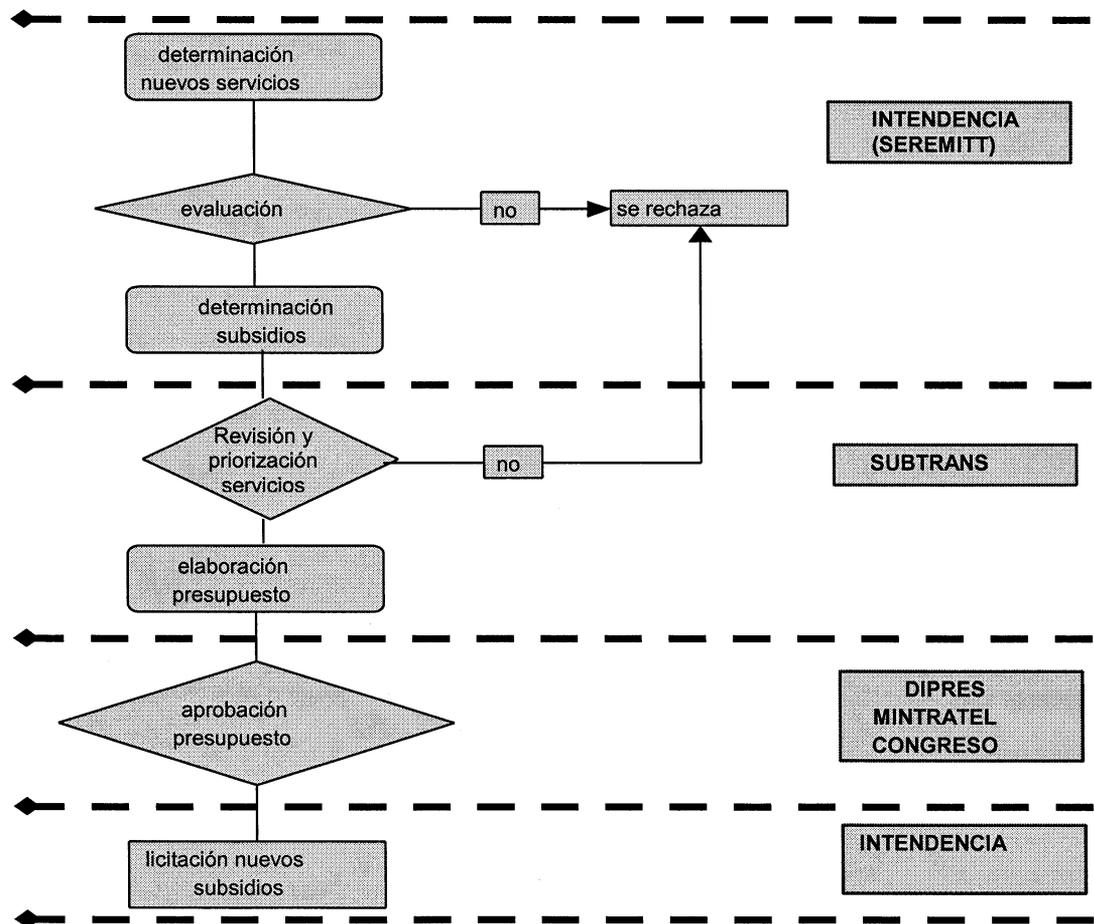
- Duración del contrato
- Condiciones para término anticipado del contrato
- Identificación del vehículo o nave que prestará el servicio
- Itinerario
- Frecuencia del servicio
- Tarifas máximas del servicio
- Tipo de carga autorizada
- Mecanismo de pago del subsidio

La mayoría de los contratos vigentes son de un año de duración; sin embargo, dado que lo que se contrata es un número de viajes, se permite su prolongación automática hasta que se complete el número de viajes contratados (siempre y cuando la postergación de los viajes se realice por razones de fuerza mayor y debidamente acreditadas, ya que en caso contrario la no realización de los viajes puede ser causal de término de contrato).

En el contrato se establece el mecanismo y el calendario de pago del subsidio, el que consiste básicamente en pagos iguales en determinado número de meses, hasta completar el monto del subsidio asignado. El esquema de pagos está asociado al número de viajes realizados y no responde a metas de pasajeros o carga transportada.

El contrato también establece la obligación del operador del servicio de entregar información de tráfico por viaje y carga cobrada.

- m. La Intendencia, con el apoyo administrativo de la SEREMITT, paga el subsidio a los prestadores del servicio de acuerdo a los términos establecidos en el contrato. Para la autorización del pago por parte de la Intendencia, algunas SEREMITT (como por ejemplo, en la X y en la XI Región) revisan las planillas entregadas por el operador las que, en muchos casos, han sido visadas por otras entidades públicas (encargados de establecimientos educacionales y de salud, Carabineros, Capitanía de Puerto, municipalidades y gobernaciones).
- n. La Intendencia, con el apoyo de la SEREMITT, realiza el seguimiento y monitoreo del programa y la fiscalización de los servicios.
- o. La Intendencia le rinde cuentas a la SUBTRANS de los desembolsos efectuados y de los servicios realizados.



Con respecto a los **subsidios a la demanda**, su proceso de producción se detalla a continuación:

- a. La Intendencia y la SEREMITT reciben las solicitudes por nuevos subsidios para servicios de transporte en las localidades aisladas, las que son presentadas por la comunidad, las juntas de vecinos, las municipalidades o la gobernación provincial.
- b. La SEREMITT envía a la SUBTRANS la solicitud de recursos para el subsidio. Dado que la mayoría de los subsidios a la demanda son de arrastre, el monto del subsidio se determina en función de los montos históricos que se han asignado a esa localidad y del gasto efectivo del año anterior. En el caso de nuevos subsidios a la demanda, en general se ha dado que en principio estas localidades tenían subsidio a la oferta y éste se ha eliminado por la entrada de competidores en la ruta, por lo que para evitar que las tarifas sean inaccesibles para los usuarios de menores recursos, se ha establecido un subsidio a la demanda y su monto de recursos se ha determinado utilizando como referencia el presupuesto del subsidio a la oferta existente en esa ruta, por lo que en general se ha dado que estas solicitudes no sean evaluadas técnicamente por la SUBTRANS.
- c. La SUBTRANS presenta solicitud de recursos a la DIPRES para servicios vigentes y nuevos servicios.
- d. La Dirección de Presupuestos y el Parlamento aprueban el presupuesto.
- e. La SUBTRANS comunica a las Intendencias y a las SEREMITT los servicios aprobados y el monto asignado por región. La prioridad en la asignación de los recursos la tienen aquellos servicios que han contado con el subsidio durante el año anterior. En el caso de las localidades que postulan al programa por primera vez, no existe un criterio definido formalmente para dar prioridad en la asignación de recursos; sin embargo, la decisión de cuales servicios nuevos incorporar, es variable y depende de diversos factores como la población beneficiada, el monto del subsidio solicitado o la gestión de las autoridades.
- f. La Intendencia solicita a la SUBTRANS los recursos para los servicios.
- g. La SUBTRANS informa el marco presupuestario a cada región mediante una resolución exenta, por región y por modo de transporte, que establece el monto y el calendario de traspasos. Las resoluciones establecen también que el Intendente deberá rendir cuenta a la SUBTRANS de las sumas traspasadas.
- h. La Intendencia, el Municipio o la Gobernación Provincial identifica a los beneficiarios del servicio y les entrega una credencial que les permite acceder al servicio de transporte con un descuento en la tarifa. El porcentaje de descuento es variable en función del nivel socio-económico del beneficiario y en general tiene un máximo de 50% del valor de la tarifa.
- i. Los usuarios hacen uso del servicio de transporte mediante el pago de la tarifa con descuento, al que acceden mediante la presentación de la credencial. En algunos casos se utiliza que el usuario debe inscribirse en una nómina o planilla, debe anotar su nombre, RUT y firmar, posteriormente es el operador de transporte quien realiza el cobro del subsidio. En otros casos, el usuario paga el 100% del pasaje y recibe el subsidio directamente (en este caso, generalmente se subsidia el pasaje de regreso. Por ejemplo, paga el 100% del pasaje de ida al operador y obtiene gratis de parte de la Intendencia el pasaje de regreso, lo cual implica un subsidio neto de 50% del viaje ida y vuelta).

- j. Una vez al mes o bien cuando ha acumulado un número suficiente de viajes, el operador envía a la SEREMITT las planillas o nóminas de los viajes realizados, debidamente visada por la Municipalidad o Gobernación respectiva y con las colillas de los pasajes emitidos.
- k. En el caso de que sea el operador de transporte quien cobre el subsidio, La SEREMITT revisa la nómina y verifica que las personas que firmaron sean beneficiarios y que el porcentaje de descuento asignado sea el correcto. Una vez revisada cada una de las planillas y no habiendo problemas, la SEREMITT autoriza el pago.
- l. La Intendencia paga el subsidio al operador de transporte o al beneficiario directo.
- m. La Intendencia, con el apoyo administrativo de la SEREMITT, realiza el seguimiento y monitoreo del programa y la fiscalización de los servicios. En la tarea de fiscalización algunas SEREMITT han incorporado en forma activa la participación de los usuarios o bien a otras entidades públicas localizadas en el área de operación del servicio.
- n. La Intendencia le rinde cuentas a la SUBTRANS de los desembolsos efectuados y de los servicios realizados.

1.7 Caracterización y número de beneficiarios objetivo

La población potencial del programa corresponde a los habitantes de todas las localidades aisladas que de acuerdo a la "Metodología de evaluación de subsidios a localidades aisladas" desarrollada por la SUBTRANS, se justifica que reciban subsidio. Dado el mecanismo de identificación de los requerimientos de subsidios de transporte que se ha establecido, la población objetivo corresponde al subconjunto de la población potencial que presenta una solicitud de subsidio al programa, mientras que la población beneficiaria es aquella porción de la población objetivo que obtuvo financiamiento por parte del programa (ver Figura 1).

Figura 1: Esquema población potencial, objetivo y beneficiaria del programa.

Población Potencial: Habitantes de las localidades aisladas que de acuerdo a la metodología desarrollada por la SUBTRANS se justifica que tengan subsidio.	
	Población Objetivo: Habitantes de las localidades aisladas que de acuerdo a la metodología desarrollada por la SUBTRANS se justifica que tengan subsidio y que además, presentaron solicitud
	Población beneficiaria: Habitantes de las localidades aisladas que de acuerdo a la metodología desarrollada por la SUBTRANS se justifica que tengan subsidio y que además presentaron solicitud al Programa y obtuvieron financiamiento.

El desglose de la población beneficiada, por región, se indica a continuación.

Cuadro 2: Población beneficiada por región

Región	Año				
	1997	1998	1999	2000	2001
V	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
VII	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
VIII	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
IX	0	0	0	4.370	9.720
X	8.840	8.940	8.940	9.240	9.240
XI	17.570	17.570	19.370	20.070	20.370
XII	8.980	8.980	8.980	9.490	9.490
Total	51.090	51.190	52.990	58.870	64.520

Fuente: SUBTRANS

Estas cifras han sido estimadas por la SUBTRANS en función de la población de las localidades beneficiada por los servicios subsidiados mediante el programa. En términos prácticos, del orden del 100% de la población de una localidad se ve beneficiada, directa o indirectamente, por el servicio de transporte.

El programa no considera diferenciación por grupo de edad ni sexo.

En cuanto a la focalización de beneficiarios, el programa no considera diferenciación por grupo etario ni sexo. Relativo al nivel socioeconómico, los grupos objetivos pertenecen mayoritariamente a los quintiles I y II, es decir, en situación de pobreza o indigencia. Estos grupos no pueden generar las facilidades de transporte mínimas que les permita salir de su condición de aislamiento.

En particular, la focalización de los recursos en el caso de los subsidios a la demanda se hace basada en la información que reportan las encuestas CAS sobre los antecedentes socioeconómicos de los solicitantes y sus condiciones de aislamiento. El conjunto de esta información da cuenta del nivel socioeconómico de la población, permitiendo a la autoridad resolver acerca de las solicitudes de este tipo de subsidios. Los criterios socioeconómicos de adjudicación no son únicos a nivel nacional.

En cuanto a la actividad económica principal, no es posible identificarla para la población objetivo, dada la distribución espacial de ésta a lo largo del país. Sólo es posible señalar que esta población desarrolla principalmente actividades primarias, tales como agricultura, forestal, ganadería y pesca.

1.8 Programas complementarios

No existen programas complementarios desarrollados por la Subsecretaría de Transportes ni por otra institución pública o privada que contribuyan a los objetivos al nivel del propósito o de los componentes del programa de Subsidio al Transporte Regional.

No obstante lo anterior, la Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas (EMAZA) tiene un objetivo similar a los subsidios otorgados por el MINTRATEL, en particular al transporte de carga, ya que si bien los subsidios de EMAZA tienen una orientación hacia la actividad comercial, ambos tienen como fin favorecer el desarrollo económico y social de las localidades aisladas.

En el mismo sentido, las actividades que desarrolla el Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección de Vialidad (inversión en caminos y sendas de penetración), Dirección de Aeropuertos (inversión en pequeños aeródromos) y Dirección de Puertos (inversión en caletas pesqueras), tienden a mejorar la comunicación y favorecer el desarrollo económico y social de las localidades aisladas y pueden incidir en los requerimientos del programa de Subsidio al Transporte Regional.

1.9 Período de ejecución del programa

No existe un plazo definido de término de este programa. Sin embargo, el horizonte de funcionamiento del programa depende por una parte del desarrollo de las localidades beneficiadas, las que en algún momento debieran ser capaces de generar una demanda que permita la existencia de servicios regulares de transporte, sin necesidad de ningún subsidio estatal. Por otra parte, el horizonte de funcionamiento del programa también depende del asentamiento de nuevas localidades aisladas que requieran servicios de transporte subsidiado.

1.10 Estructura organizacional y mecanismos de coordinación

La unidad responsable es la Subsecretaría de Transportes, quien ha delegado esta responsabilidad en la División de Estudios y Desarrollo (DED), la que cuenta para estos efectos con el apoyo administrativo de la División de Administración y Finanzas (DAF).

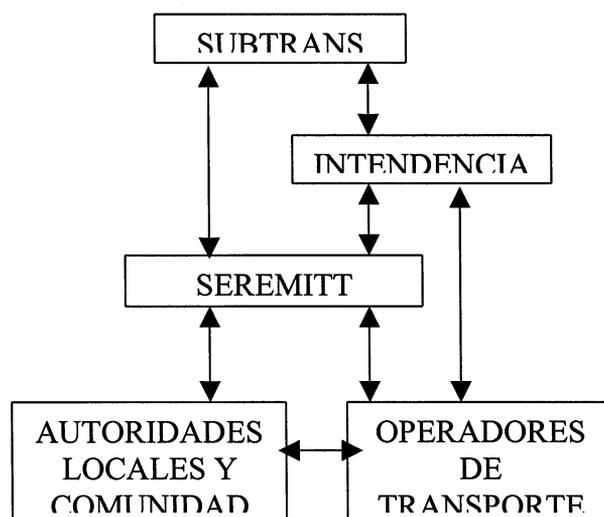
El programa no dispone de una estructura organizacional propia ni de una dotación de personal exclusiva, por lo que las actividades que implica la operación de este programa se desempeñan en forma adicional a las múltiples tareas que debe desempeñar la SUBTRANS.

En lo que respecta al programa de Subsidios al Transporte Regional, la DED tiene dentro de sus funciones la responsabilidad de la aprobación técnica de los subsidios y el seguimiento y monitoreo del programa y, en forma conjunta con la DAF, la definición de su presupuesto anual y el traspaso de recursos a las Intendencias respectivas.

En la Figura 2 se presenta el esquema funcional del programa. La SUBTRANS se relaciona con la Intendencia y la SEREMITT para diversas actividades, tales como la selección de servicios, el traspaso de los recursos y el monitoreo y seguimiento de los desembolsos efectuados por la Intendencia. A su vez, la SEREMITT se relaciona con la Intendencia mediante el apoyo en la evaluación de los servicios, en la definición de las características técnicas del servicio y en el apoyo al proceso de licitación y contratación de los servicios.

Por otra parte, la SEREMITT y la Intendencia se relacionan con las autoridades locales y la comunidad para la identificación de las necesidades de subsidios y con los operadores de los servicios de transporte para el monitoreo, seguimiento y fiscalización de los contratos y el pago de los subsidios. La comunidad y las autoridades locales se relacionan con los operadores de transporte en la prestación del servicio y también, en algunos casos, en la fiscalización del servicio.

Figura 2: Diagrama funcional del Programa de Subsidio al Transporte Regional



1.11 Antecedentes Presupuestarios

Cuadro 3: Presupuesto Total del Programa 1998-2002 (miles de \$ año 2002)

Año	Presupuesto Subsecretaría de Transportes	Presupuesto Programa	
		Monto	% ¹
1998	9.330.536	1.331.700	14,3%
1999	8.899.175	1.378.548	15,5%
2000	8.079.198	1.275.374	15,8%
2001	9.625.438	1.449.971	15,1%
2002	12.966.014	1.544.837	11,9%

Fuente: SUBTRANS.

Las cifras presupuestarias muestran que el Programa de Subsidios al Transporte Regional es una actividad significativa de la SUBTRANS, ya que representa cerca del 15 % de su presupuesto de gasto total.

1.12 Reformulaciones del Programa

No han existido cambios ni reformulaciones importantes en cuanto a la forma de operación del programa.

1.13 Funciones y actividades de monitoreo y evaluación que realiza la unidad responsable

La unidad ejecutora (SUBTRANS) se preocupa de que los recursos financieros asignados a las Intendencias se utilicen en el pago de los subsidios a los servicios contratados y que se cumplan los viajes estipulados en el contrato. Para esto la Intendencia debe presentar un informe anual en el que se detalla el uso dado a los recursos transferidos por el Programa.

Las actividades de monitoreo son realizadas por las Intendencias, a través de las SEREMITT, las que fiscalizan los servicios y recogen información estadística de pasajeros y carga transportada. Sin embargo, la periodicidad de las actividades de fiscalización depende de la disponibilidad de tiempo de los profesionales de la SEREMITT y de los recursos disponibles para gastos de transporte y viáticos, por lo que en la mayoría de los casos sólo se realiza al inicio del servicio.

En las actividades de fiscalización de los servicios algunas SEREMITT, en particular de las regiones X y XI, han incorporado en forma activa la participación de los usuarios o bien a otras entidades públicas localizadas en el área de operación del servicio, tales como: encargados de establecimientos educacionales y de salud, Carabineros, Capitanía de Puerto, municipalidades y gobernaciones. Esta participación se expresa principalmente en la fiscalización del cumplimiento de los servicios y de sus horarios, para lo cual en algunos casos el contrato establece que para el pago de los subsidios se requiere el visto bueno de alguna de las referidas organizaciones.

En el caso de la información referente a pasajeros y carga transportada, se establece en los contratos con los operadores de los servicios, que éstos deben entregar esta información a la SEREMITT; sin embargo, debido a la carga de trabajo de las SEREMITT y a la gran cantidad de subsidios que manejan algunas regiones, esta información no es procesada para utilizarla en la toma de decisiones.

¹ Corresponde al porcentaje del presupuesto del programa en relación al presupuesto del Ministerio o Servicio responsable.

No se han realizado evaluaciones externas que permitan conocer el nivel de satisfacción de los usuarios de los servicios contratados. Sin embargo, la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda desarrolló durante el año 1997 una evaluación del desempeño del programa.

II. TEMAS DE EVALUACION

1 DISEÑO DEL PROGRAMA

1.1 Análisis de aspectos relacionados con el Diseño del Programa

1.1.1 Diagnóstico de la Situación Inicial

El programa ha identificado bien el problema o necesidad existente en las localidades aisladas y su diseño ha sido adecuado para la solución del problema detectado. Esto queda en evidencia al constatar que mediante la entrega de los componentes del programa, ha sido posible establecer servicios regulares de transporte en las localidades beneficiadas, ayudando de esta forma a las localidades aisladas a mejorar su calidad de vida y a su integración con el resto del país.

Si bien el programa no ha contado con un catastro de las localidades aisladas, el mecanismo de presentación de solicitudes por parte de la comunidad ha permitido una aproximación correcta y de bajo costo a la identificación de estas localidades. Sin embargo, bajo este esquema de funcionamiento es fundamental la adecuada difusión del programa, de manera de asegurar que todas las localidades y regiones tengan un acceso igualitario a él.

Por otra parte, una vez que una localidad es beneficiaria del programa debe re-evaluarse la continuidad del subsidio, ya que existen factores que pueden alterar el diagnóstico inicial de esa localidad y hacer innecesario que éste se mantenga. Por ejemplo, en aquellas localidades en que el desarrollo económico de la localidad estimula una demanda por viajes que permite el surgimiento de servicios regulares y auto-sustentables de transporte o bien, aquéllas en que el mejoramiento de rutas existentes o el desarrollo de nuevas rutas permite reducir los costos de viaje y de esta forma, facilita el surgimiento de servicios regulares y auto-sustentables de transporte hacia esa localidad.

1.1.2 Lógica Vertical de la Matriz de Marco Lógico

La lógica vertical de la MML -es decir, la relación causa-efecto entre los distintos niveles de objetivo de la MML- es adecuada, ya que el cumplimiento de las actividades permite la realización de los componentes (entrega de subsidios) y si se producen los componentes se logra el propósito (servicios regulares de transporte) y una vez alcanzado el propósito es posible alcanzar el fin (mejorar calidad de vida de la población de localidades aisladas y contribuir a su integración productiva y territorial). Esto se cumple obviamente si es que los supuestos dados a cada nivel se verifican en la práctica.

1.1.3 Lógica Horizontal de la Matriz de Marco Lógico

El Panel evaluador y la SUBTRANS definieron en conjunto un grupo de indicadores para medir el nivel de logro de los objetivos propuestos por el programa. Si bien el Panel no dispuso de toda la información requerida para calcular estos indicadores, se estima que al disponerse de toda la información requerida, éstos permitirán medir adecuadamente el desempeño del programa. Sin embargo, dada la diversidad de tipos de transporte considerados y de las distintas condiciones geográficas de cada localidad, se debe tener presente que los indicadores son útiles para comparar la evolución en el tiempo de cada servicio de transporte analizado y, a partir de eso concluir sobre el desempeño del programa a nivel agregado.

1.1.4 Reformulaciones del Programa

Si bien no existen reformulaciones en el diseño del programa durante el período de estudio, es positivo el hecho de que en uno de los servicios (Litoral Norte – XI Región) se haya ampliado el período de adjudicación de los contratos, ya que de esta manera se facilita la competencia ex-ante entre operadores y por lo tanto, se promueve que el monto del subsidio se acerque al óptimo².

1.2 Conclusiones sobre el Diseño

En términos globales, el diseño del programa ha sido adecuado para el logro de los objetivos. Las principales conclusiones sobre el diseño del programa a las que ha llegado el Panel son las siguientes:

- El Programa ha identificado bien el problema o necesidad existente en las localidades aisladas y su diseño ha sido adecuado para resolver el problema existente. No obstante, es necesario que se establezcan mecanismos para detectar cuando se ha resuelto en forma definitiva el problema de aislamiento de una localidad y ésta no requiere más de esa ayuda.
- El mecanismo de presentación de solicitudes por parte de la comunidad organizada ha permitido una aproximación correcta y de bajo costo a la identificación de estas localidades. Sin embargo, bajo este esquema de funcionamiento es fundamental la adecuada difusión del programa, de manera de asegurar que todas las localidades y regiones tengan un acceso igualitario a él.
- La lógica vertical y horizontal de la Matriz de Marco Lógico son adecuadas.
- En el período de análisis no se han realizado cambios importantes o reformulaciones en el diseño del programa, sin embargo, hay cambios en las condiciones contractuales (ampliación del período de adjudicación de los contratos) que facilitan la competencia ex-ante entre operadores y por lo tanto, se promueve que el monto del subsidio se acerque al óptimo.

2 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA

2.1 Análisis de aspectos relacionados con la Organización y Gestión del Programa

2.1.1 Estructura Organizacional y Mecanismos de Coordinación

En términos generales la estructura organizacional del programa ha permitido la producción de los componentes y el logro del propósito. Destaca el alto grado de descentralización en la ejecución del programa, lo cual permite o facilita la identificación de la demanda y el planteamiento de soluciones adecuadas a las particularidades de cada caso, a la vez que ha permitido que se establezcan coordinaciones en terreno con otras autoridades regionales y locales o con la comunidad organizada.

²Para efectos de este trabajo -y tal como lo define la metodología desarrollada por la SUBTRANS- se entenderá como monto óptimo del subsidio a aquel que maximiza el beneficio social neto. Esto implica maximizar la diferencia entre los beneficios y costos sociales generados por la prestación del servicio.

De acuerdo a la organización del programa, la SUBTRANS tiene las siguientes responsabilidades:

- Aprobación técnica de los nuevos subsidios, para lo cual dispone de una metodología publicada durante el año 1998³. Sin embargo, los antecedentes y entrevistas que ha tenido el Panel evaluador le han permitido constatar que la metodología no es utilizada para la toma de decisiones y que además, no existen criterios claros y definidos para la aprobación técnica que realiza la SUBTRANS.
- Seguimiento y monitoreo del programa, el que básicamente se ha concentrado en un control presupuestario de las transferencias efectuadas. No existe un sistema de re-evaluación de los servicios subsidiados para determinar si se sigue justificando su continuidad o si el monto de subsidio asignado a un servicio sigue siendo el correcto.
- Definición del presupuesto anual y traspaso de recursos a las Intendencias respectivas. Para esta labor se coordinan la División de Estudios y Desarrollo (D. E. D) y la División de Administración y Finanzas (D. A. F) y no se aprecian problemas en ello. Sin embargo, en el traspaso de recursos a las Intendencias no existe un mecanismo formal mediante el cual se obligue a la Intendencia a subsidiar sólo aquellos servicios que han sido evaluados técnicamente por la SUBTRANS, por lo que mientras no se altere el monto global establecido para cada modo de transporte, la Intendencia tiene completa libertad para subsidiar servicios. Es conveniente señalar que el Panel no ha tenido antecedentes que indiquen que las Intendencias hayan subsidiado servicios o localidades no evaluadas técnicamente por SUBTRANS; sin embargo, éste es un potencial aspecto de conflicto entre la SUBTRANS y las Intendencias.

En el caso de las Intendencias, el esquema de funcionamiento del programa les asigna a éstas la responsabilidad -por delegación- de la ejecución del programa, la que para estos efectos cuenta con el apoyo técnico de la SEREMITT. Sin embargo, en la práctica estas responsabilidades están absolutamente a cargo de las SEREMITT, las que no sólo cumplen un rol técnico sino también administrativo. Esto afecta en forma muy particular a las regiones con gran número de servicios subsidiados, ya que la escasez de recursos profesionales, administrativos y de fiscalización que sufren las SEREMITT, se ven agravadas con los requerimientos que impone el programa. Las responsabilidades que en práctica tienen las SEREMITT son las siguientes:

- Identificación de localidades aisladas. Si bien el desempeño de cada región es diferente, en general se puede señalar que el mecanismo de presentación de solicitudes ha operado en forma adecuada, para lo cual las SEREMITT han difundido el programa y se han coordinado con los municipios y gobernaciones. No obstante lo anterior, al no existir un mecanismo formal de difusión del programa, la efectiva realización de esta actividad depende casi exclusivamente de la voluntad política del SEREMITT o de la Intendencia y/o de los recursos disponibles.
- Diseño de los servicios. En el caso de los subsidios a la oferta, la SEREMITT debe diseñar el servicio, lo cual significa elaborar el itinerario, la frecuencia de viajes y la tarifa máxima del servicio. El Panel evaluador no dispuso de información que le permitiera emitir un juicio evaluativo sobre este aspecto de los subsidios a la oferta; sin embargo, tampoco existen criterios definidos de como se realiza esta actividad, siendo en la práctica una combinación entre lo solicitado por la localidad y la opinión de la SEREMITT.
- Evaluación de los subsidios. Tal como se señaló previamente, si bien esta actividad se realiza, en la práctica los resultados que se obtienen a partir de la metodología disponible para estos fines no es utilizada en la toma de decisiones. El problema principal que presenta la metodología es que su aplicación requiere de información, tanto de la demanda como de costos de operación de los servicios, que normalmente no está disponible o que su obtención requiere de recursos no disponibles.

³ MINTRATEL, "Análisis de una metodología de evaluación para la aplicación de subsidios al transporte", 1998.

- Elaboración bases de licitación y proceso de adjudicación de contratos. Este aspecto es de fundamental relevancia para la eficiencia del programa y está absolutamente radicado en la SEREMITT y por regla general, la SUBTRANS no participa de él.
- Autorización de pagos a los operadores de transporte. Esta actividad implica una importante carga de trabajo administrativo para las SEREMITT, la que podría ser asumida por el Gobierno Regional, liberando tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo, fiscalización y procesamiento de información..
- Seguimiento, monitoreo y fiscalización: Las actividades que se desarrollan son básicamente de cumplimiento de las condiciones de los contratos y en particular, de la realización de los viajes contratados; sin embargo, no se realiza una evaluación de la efectividad de los subsidios ni de la justificación de la continuidad de los subsidios, salvo en aquellos casos en que surgen nuevos operadores que compiten en la ruta. Algunas regiones (como por ejemplo, las regiones X y XI), han incorporado a las autoridades locales o a la comunidad en la fiscalización de los servicios, lo cual es un aspecto destacable y que debiera ser extendido a todas las regiones, para lo cual se requiere establecer mecanismos y procedimientos bien definidos para que éstas instancias cumplan este rol.

2.1.2 Mecanismos de transferencia de recursos y modalidad de pago

La asignación de recursos entre las regiones guarda relación, por una parte, con el hecho de mantener la asignación de subsidios en aquellas localidades que están siendo beneficiadas por el programa y por otra, con el número de nuevas solicitudes de subsidio que se presentan en cada región. No obstante, no existen criterios claramente definidos para determinar qué servicios nuevos serán financiados.

Dado los aspectos enunciados, este sistema de asignación de recursos tiende a beneficiar a las regiones XI y XII, ya que el programa tuvo su inicio en estas regiones y además, porque ha tenido una mayor difusión en ellas que en el resto del país.

La transferencia de recursos desde la SUBTRANS a la Intendencia se realiza mediante una resolución exenta en la que se establece el monto global de recursos por tipo de transporte. Tal como operó este mecanismo durante el período de estudio (1998-2001), existe un potencial problema de agencia, ya que al no existir un mecanismo formal que obligue a la Intendencia a asignar los recursos exclusivamente a los servicios recomendados técnicamente por la SUBTRANS, el uso que se dé a esos recursos depende únicamente de la Intendencia, lo que eventualmente pondría en riesgo el cumplimiento de los objetivos del programa.

Si bien el panel evaluador no dispone de antecedentes que indiquen que este comportamiento se verificó en el período de estudio, este aspecto debe ser considerado en el diseño del mecanismo de transferencia de recursos, ya que puede afectar el logro de los objetivos del programa.

Por otra parte, la relación entre la Intendencia-SEREMITT con el prestador del servicio, en el caso de subsidios a la oferta, se regula mediante el contrato.

Uno de los posibles aspectos de conflicto en la relación con el operador de transporte es el de "selección adversa", el que surge si el operador de transporte excluye –en el caso de exceso de demanda- a los usuarios que pagan la tarifa máxima subsidiada, en beneficio de transportar pasajeros que pagan más que la tarifa máxima establecida por el contrato (por ejemplo, turistas). Este potencial conflicto es eliminado en los contratos vigentes mediante la prohibición al operador de transporte de cobrar tarifas superiores a las máximas establecidas en el contrato. En otras palabras, todos los usuarios del servicio –sean o no habitantes de

localidades aisladas- pagan la misma tarifa por el servicio. Este método, sin embargo, tiene el problema de que implica un mayor requerimiento de subsidio, puesto que implica algún grado de desfocalización.

Un caso similar se produce en el subsidio al transporte de carga, ya que el operador de transporte podría dar preferencia a su propia carga en detrimento de la carga de otros usuarios. En los contratos revisados por el Panel evaluador, existen dos formas en que esto es regulado; una de ellas prohíbe al operador transportar carga propia y en la segunda, se indica que la carga de terceros siempre tendrá prioridad sobre la carga propia.

El pago de los subsidios por los servicios de transporte es realizado por la Intendencia en función de la prestación de los respectivos servicios, tal como lo establecen los contratos. Existen excepciones a esta regla, como el servicio ferroviario Talca-Constitución y Puerto Montt-Puerto Natales, en el que el pago de los servicios se realiza directamente por el nivel central (SUBTRANS).

Finalmente, en el caso de que hubiera recursos transferidos y no utilizados durante el año presupuestario, éstos deben devolverse a la SUBTRANS.

2.1.3 Funciones y actividades de seguimiento y evaluación que realiza la Unidad Responsable

El seguimiento y evaluación del programa debe ser realizado tanto por la SUBTRANS como por la SEREMITT.

Con respecto al seguimiento y evaluación desarrollado por la SUBTRANS, éste se centra exclusivamente en el rendimiento de cuentas, que durante el primer trimestre del año presenta la Intendencia sobre los desembolsos efectuados el año anterior con los recursos transferidos por el programa. Sin embargo, este seguimiento tampoco está siendo ejercido por la SUBTRANS, ya que ésta se ha limitado solamente a recepcionar los rendimientos de cuenta que hacen algunas Intendencias en forma parcial. Esta situación no cumple con lo establecido en las resoluciones de traspaso de recursos desde la SUBTRANS a las Intendencias y en la instrucción de la Contraloría General de la República.

Por su parte, las actividades de seguimiento y evaluación que realiza la SEREMITT son básicamente de cumplimiento de las condiciones de los contratos y en particular, de la realización de los viajes contratados.

La SUBTRANS no dispone de un mecanismo de re-evaluación que permita determinar si se debe seguir entregando subsidios a los servicios que están dentro del programa.

Algunas regiones han incorporado a las autoridades locales o a la comunidad en la fiscalización de los servicios, lo que debiera ser extendido a todas las regiones. Sin embargo, es necesario definir canales claros para que las autoridades locales o los usuarios del servicio puedan desempeñar esta labor.

Existe la percepción de que la falta de personal y recursos es una de las principales causas por las cuales las tareas mencionadas anteriormente no se cumplen bien a nivel central o regional; sin embargo, es posible paliar en parte estas limitaciones mediante el diseño un mecanismo de generación de información y de indicadores que permita retroalimentar en forma oportuna y a bajo costo la toma de decisiones.

2.2 Conclusiones sobre la Organización y Gestión del Programa

En términos generales la estructura organizacional del programa ha permitido la producción de los componentes y el logro del propósito. Las principales conclusiones del Panel respecto a la organización y gestión del programa son las siguientes:

- El programa tiene un alto grado de descentralización en su ejecución, lo cual facilita la identificación de problemas y el planteamiento de soluciones adecuadas a las particularidades de cada caso, a la vez que ha permitido que se establezcan coordinaciones en terreno con otras autoridades regionales y locales y con la comunidad organizada.
- La metodología de evaluación de subsidios no es utilizada para la toma de decisiones y tampoco existen criterios claros y definidos para la aprobación técnica que realiza la SUBTRANS. Es recomendable establecer criterios claros y simples que permitan una adecuada selección y priorización de las localidades aisladas que tendrán acceso a subsidio.
- En la definición del presupuesto anual y en el traspaso de recursos a las Intendencias existe una adecuada coordinación entre la División de Estudios y Desarrollo (D. E. D) y la División de Administración y Finanzas (D. A. F).
- Se debe establecer un mecanismo formal de difusión del programa, de manera que todas las regiones y localidades tengan igualdad de acceso al programa.
- La asignación de recursos entre las regiones no se basa en criterios definidos, pero guarda relación con el número de nuevas solicitudes de subsidio que se presentan en cada región y con el hecho de mantener la asignación de subsidios en aquellas localidades que están siendo beneficiadas por el programa.
- Es necesario perfeccionar el mecanismo de traspaso de recursos a las Intendencias, de manera de que la Intendencia esté forzada a subsidiar sólo aquellos servicios que han sido autorizados por la SUBTRANS. Esto se puede lograr incorporando en la resolución de traspaso el detalle de los servicios autorizados.
- La elaboración de las bases de licitación es de fundamental relevancia para la eficiencia del programa, por lo cual el Panel evaluador estima que la SUBTRANS debiera tener una mayor injerencia en esta etapa, quizás mediante la elaboración de unas bases mínimas en la que se establezcan criterios comunes para todas las regiones y que permitan la adjudicación por criterio de eficiencia.
- La SEREMITT debe autorizar los pagos a los operadores de transporte, lo cual implica una importante carga de trabajo administrativo para las SEREMITT, la que podría ser asumida por el Gobierno Regional, liberando tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo y fiscalización.
- El seguimiento y monitoreo que realiza la SUBTRANS se ha concentrado en un control presupuestario de las transferencias efectuadas. No existe un sistema de re-evaluación de los servicios subsidiados para determinar si se sigue justificando su continuidad o si el monto de subsidio asignado a un servicio sigue siendo el correcto.
- La inexistencia de una estructura organizacional del Programa y los recursos asociados ha limitado el adecuado seguimiento y fiscalización de los servicios, quedando esta responsabilidad cargo de los recursos generales de la SEREMITT, los cuales parecieran ser insuficientes para abordar esta tarea. Sin embargo, algunas regiones han incorporado a las autoridades locales o a la comunidad en la fiscalización de los servicios lo que sumado a la incorporación en el contrato de la obligación del proveedor del servicio de generar un flujo continuo y sistemático de información permitiría mejorar el desempeño de esta actividad.

3 EFICACIA Y CALIDAD DEL PROGRAMA

3.1 Análisis de aspectos relacionados con la eficacia y calidad del programa

3.1.1 Desempeño del Programa en cuanto a la Producción de Componentes

Los componentes del programa corresponden a los subsidios a la oferta de transporte y demanda por transporte, orientados al establecimiento de servicios regulares entre localidades aisladas y aquellos centros urbanos de relevancia más próximos.

Puesto que el propósito del programa es que la población de localidades aisladas cuente con un servicio regular de transporte de pasajeros y carga hacia localidades más desarrolladas, en términos económicos y sociales, entonces es posible decir que la producción de las componentes antes señaladas permite el logro del propósito en cuestión.

El número de servicios subsidiados, por tipo de transporte, se muestra en el siguiente cuadro

Cuadro 4: Número de Servicios Subsidiados por Tipo de Transporte

	1998	1999	2000	2001
Transporte Marítimo	16	16	16	17
Transporte Fluvial	7	7	7	7
Transporte Lacustre	8	8	8	8
Transporte Aéreo	5	5	5	6
Transporte Terrestre	26	26	30	36
Transporte Ferroviario	1	1	1	1
TOTAL	63	63	67	75

Fuente: Elaboración propia con base en información de las SEREMITT.

El aumento de un 19% en el número de servicios subsidiados en el periodo de análisis se debe principalmente al aumento en el número de servicios subsidiados de transporte terrestre, que se incrementaron en un 38%. Por otra parte el transporte marítimo y terrestre acaparaban el 67% de los servicios subsidiados el año 1998, porcentaje que aumenta al 71% el año 2001. Esto podría deberse al mayor conocimiento que tiene la comunidad respecto al programa.

La desagregación de la información disponible en cuanto a servicios por tipo de componente, en términos de subsidio a la oferta y demanda, se muestra a continuación:

Cuadro 5: Número de Servicios Subsidiados por Componente Años 1998-2001

	1998	1999	2000	2001
Subsidio a la oferta	56	56	60	67
Subsidio a la demanda	7	7	7	8
Total	63	63	67	75

Fuente: Elaboración propia con base en información de las SEREMITT.

La información disponible muestra que en el año 2001 los subsidios a la oferta corresponden al 89% de los subsidios entregados. El aumento de estos subsidios fue de un 20% entre el periodo 1998 y 2001, porcentaje que explica mayoritariamente la variación en el número total de servicios subsidiados. Esta tendencia a subsidiar la oferta en vez de la demanda se debería los problemas de fiscalización que tendría este último subsidio.

La serie de cantidad de pasajeros y carga transportados por los servicios antes indicados se reporta en el cuadro que sigue:

Cuadro 6: Pasajeros y carga transportados

		Año			
		1998	1999	2000	2001
Pasajeros Transportado	Pasajeros	214.000	218.000	253.000	287.000
Carga Transportada	Toneladas	40.000	37.900	40.200	42.400

Fuente: División de Estudios y Desarrollo, Subsecretaría de Transportes

De las cifras anteriores se desprende que el transporte de pasajeros y carga ha experimentado un aumento de un 34% y 6% respectivamente en el periodo considerado. Puesto que la mayor parte de servicios se encarga de transportar pasajeros, y dado que el aumento en el número de éstos es mayor que la variación en el número de servicios subsidiados (19%), entonces se puede concluir que la tasa de utilización de los servicios subsidiados ha aumentado en el periodo 1998-2001.

El programa no cuenta con metas establecidas, por lo que no es posible indagar la satisfacción de éstas. Los subsidios a entregar son determinados por periodos fijos y de acuerdo a las necesidades expresadas por la comunidad y los municipios, canalizados a través de las Intendencias Regionales.

Aunque el programa apunta a entregar subsidios para terminar con condiciones de aislamiento, su fin es el mejoramiento de las condiciones de vida de las personas que viven en las zonas aisladas, al permitirles el acceso a la oferta de servicios en localidades con mayor desarrollo económico. Cabe destacar que si bien la componente asociada a la entrega de subsidios a la demanda ha permitido satisfacer el propósito, en términos de establecer servicios de transporte, también ha aportado a la equidad al subsidiar el costo de transporte para sectores pobres. Recordemos que la entrega de subsidios a la demanda se hace basada en las características socioeconómicas de la población solicitante.

La eliminación de los subsidios a la demanda que entrega actualmente el programa, y que tienen un fin mayoritariamente distributivo, tendría un costo político que debe ser evaluado. No obstante, para los fines del programa es conveniente que en una primera instancia se restrinja la entrega de nuevos subsidios por estas razones. Los requerimientos de tipo distributivo existentes debieran ser canalizados a través de otros programas y cuya ejecución radique en otros ministerios u organismos del Estado (por ejemplo, MIDEPLAN, Intendencias o municipios).

Durante el año 2001 sólo 8 de los 75 servicios subsidiados utilizaron este componente, los que en su conjunto representan poco más de un 10% del monto de subsidios entregados por el programa ese año. Esta baja participación se explica, como ya se ha mencionado antes, por las dificultades que enfrentan las SEREMITT para identificar los usuarios a quienes va dirigido el servicio y para fiscalizar el correcto uso del subsidio. Todo lo anterior ha llevado a que se prefieran aplicar subsidios a la oferta, a pesar de los problemas de focalización que presenta este tipo de subsidio, en el que todos los usuarios del servicio se ven beneficiados, independiente de su capacidad de pago o su pertenencia o no a una localidad aislada.

Existe un caso particular de localidades aisladas en las que el programa ha intervenido subsidiando servicios, estas corresponden a localidades aisladas con importancia geopolítica y en donde la soberanía es un beneficio intangible importante y que no está incorporado explícitamente en la metodología de evaluación que utiliza la SUBTRANS. Estas localidades aisladas necesitan satisfacer sus necesidades de transporte y requieren, por lo tanto, de apoyo central para alcanzar niveles mínimos de condición de vida y que las hagan atractivas para vivir. Por la vía de la valoración económica sería poco factible la consideración de este criterio en el proceso de toma de decisiones, puesto que su valoración es complicada. Por lo tanto, si se desea incluir este beneficio intangible, u otro no valorable económicamente, en el proceso de

evaluación de los servicios a subsidiar, entonces sería recomendable estudiar la posibilidad de usar alguna técnica multicriterio⁴.

Los indicadores que se han definido en el estudio para cada uno de las componentes, en términos de eficacia y calidad, corresponden a:

Eficacia

- IC1: Número de servicios subsidiados el año i/Número de subsidios aprobados en el presupuesto del año i

Este indicador mide que porcentaje de los subsidios aprobados efectivamente se materializa.

Calidad

- IC2: Número de reclamos de operadores de servicios subsidiados año i en región k/Número de servicios subsidiados año i en región k

- IC3: Número de pagos con atraso a operadores de servicios subsidiados año i en región k/Número total de pagos a operadores año i en región k

Estos dos últimos indicadores miden la calidad en la entrega de los subsidios a los operadores. Si bien el subsidio está orientado a los usuarios de los servicios, es necesario saber si la producción de estas componentes se hace con calidad.

El siguiente cuadro contiene la serie de los indicadores para los años de interés:

Cuadro 7: Indicadores de Eficacia y Calidad a nivel de Componentes

	Región	1998	1999	2000	2001
IC2	V				
	VII	0	0	0	0
	VIII	0	0	0	0
	IX	-	-	-	0
	X	0	0	0	0
	XI	0	0	0	0
	XII	0	0	0	0
IC3	V				
	VII	0.167	0	0	0
	VIII	0	0	0	0
	IX	-	-	-	0
	X	0	0	0	0
	XI	0	0	0	0
	XII	0.028	0.174	0.182	0.148

Fuente: Elaboración propia con base en información enviada por las SEREMITT.

El indicador IC1 no fue calculado por falta de información. Esto implica que la eficacia no fue cuantificada a este nivel.

⁴ Las técnicas multicriterio consisten en identificar los criterios que inciden en la concreción de un objetivo final, asignándole a éstos unos pesos que reflejan la importancia que les asigna la autoridad o el tomador de decisiones. Estos pesos permiten agregar los diferentes criterios. Además de calcular estos pesos, usando metodologías específicas de acuerdo con el método multicriterio seleccionado, será necesario asociar a cada criterio un atributo o variable que lo describa, en la medida que esto sea factible, para luego cuantificarlo. El resultado del método multicriterio será un ordenamiento de las alternativas bajo análisis, de acuerdo a las preferencias de la autoridad, que en el caso de este programa serían los posibles servicios a subsidiar en una región.

Las cifras de la tabla anterior muestran que la calidad en la producción de la componente es bastante buena, considerando las nulas tasas de reclamo de los operadores, y los pocos atrasos en el cumplimiento de las obligaciones financieras.

3.1.2 Desempeño del programa a nivel de Propósito

El propósito del programa, tal como está definido en la matriz de marco lógico, corresponde a que la población de localidades aisladas cuente con servicios regulares de transporte hacia localidades más desarrolladas.

Los servicios de pasajeros y carga ofrecidos hasta ahora, materializados con la ayuda de los subsidios, han permitido satisfacer este objetivo. La satisfacción eficaz del propósito pasa por identificar adecuadamente las necesidades de la población, lo que se logra en la medida que la misma comunidad exprese sus necesidades, las que son evaluadas y avaladas por la autoridad regional correspondiente.

Los indicadores definidos en la matriz de marco lógico para evaluar la eficacia y calidad en la satisfacción del propósito corresponden a los siguientes:

Eficacia

IP1: Localidades con servicios subsidiados año i/Localidades con servicios aprobados técnicamente por la SUBTRANS el año i

IP2: Población en localidades con servicios subsidiados año i/Población en localidades con servicios aprobados técnicamente por la SUBTRANS el año i

IP3: Pasajeros transportados por servicios subsidiados año i/Población de localidades con servicio año i

IP4: Toneladas transportadas por servicios subsidiados año i/Población de localidades con servicio año i

IP5: Frecuencia año i del servicio subsidiado j/Frecuencia año 0 del servicio j

IP8: Número de viajes efectivos año i en el servicio subsidiado j/Número de viajes contratados año i para el servicio j

Estos indicadores miden la cobertura de los servicios subsidiados, en términos de localidades servidas, población beneficiada, carga transportada y frecuencia ofrecida.

Calidad

IP6: Número de reclamos año i en el servicio subsidiado j/Pasajeros transportados año i en el servicio j

IP7: Número de atrasos año i en el servicio subsidiado j/Número de viajes licitados año i para el servicio j

Estos indicadores dan cuenta de la calidad de los servicios ofrecidos en términos de número de reclamos de los usuarios y de atrasos de los servicios en sí. El Anexo 4A contiene los indicadores de eficacia y calidad a nivel de propósito, para los diferentes servicios subsidiados, para la serie temporal de interés. Las cifras reportadas corresponden a aquellas que se pudieron calcular con la información disponible; en ningún caso corresponde a una muestra de los servicios existentes en el periodo de análisis.

Un análisis detallado de los indicadores calculados se reporta a continuación.

Los indicadores IP1 e IP2 no fueron calculados por falta de información

Los indicadores IP3 e IP4 muestran que no hay una tendencia entre la población atendida por los servicios subsidiados y los pasajeros o carga transportada en el periodo analizado.

En el caso de los pasajeros, las cifras indican que por cada habitante se realizan 2.7 viajes en promedio al año, cifra que se puede considerar baja si se toma en cuenta que son viajes anuales, y que los pasajeros transportados reportados en las estadísticas pueden incluir personas que no pertenezcan a la población objetivo. Además, la magnitud de este indicador se asocia con la frecuencia de operación de los servicios, y la permanencia operativa de éstos en el transcurso del año.

Para la carga transportada la tasa promedio de los cuatro años es de 20.8 toneladas por habitante, magnitud que engloba una serie de productos. No existe una cifra de comparación que permita afirmar si el valor promedio antes señalado es alto o bajo.

El indicador IP5, que se orienta a analizar la evolución de la frecuencia de los servicios, muestra que en general existe poca variabilidad en la frecuencia una vez que el servicio se ha establecido. En el periodo de análisis, del orden del 50% de los servicios ofrecidos mantuvieron las frecuencias del año 1998, o del año en que se inició el servicio si es de una fecha posterior. Esto está indicando que mayoritariamente no habría una re-evaluación de la operación de los servicios una vez adjudicados, lo que podría atentar contra la eficacia del programa.

El indicador IP6, que está asociado con la calidad de los servicios, muestra que éstos serían percibidos como de buena calidad por los usuarios dados los casi nulos reclamos registrados. Esta primera lectura de los resultados puede ser cuestionada si se considera que condiciones culturales y socioeconómicas, además de existir pocas facilidades para materializar los reclamos, podrían coartar o impedir las expresiones de descontento de los usuarios. En la medida que se introduzcan canales efectivos de comunicación de los usuarios con la autoridad, entonces será posible que un indicador así definido permita una mejor medición de este tipo de resultados.

El indicador IP7, que da cuenta de los atrasos de los servicios, muestra que éstos son muy bajos, indicando que los operados cumplirían adecuadamente con los compromisos adquiridos. Esto en cierta medida concuerda con los bajos reclamos de los usuarios, como se vio al analizar el indicador IP6. Sin embargo, al igual que en el indicador anterior, es posible que las cifras anteriores estén sub valoradas, por atrasos no reportados por ser considerados irrelevantes, ya sea por los usuarios o quien lleve los registros correspondientes.

Finalmente, el indicador IP8, que relaciona los viajes efectivos con los contratados, muestra que los operadores cumplen con los compromisos adquiridos. Sólo 3 en casos, y solo para un año en cada caso, el cociente es menor que la unidad, indicado que ese año los viajes efectuados fueron menos que los contratados.

En resumen, se puede decir que en una primera instancia el programa cumple su propósito con niveles de eficacia y calidad adecuados.

Beneficiarios efectivos del programa

La evolución de la población beneficiada se muestra en la tabla siguiente. Estas cifras corresponden a estimaciones de la SUBTRANS en función de la población en las localidades beneficiadas por los servicios subsidiados por el programa. De acuerdo a estimaciones de la SUBSTRANS, del orden del 100% de la población de una localidad se ve beneficiada, directa o indirectamente, por el programa.

Cuadro 8: Población beneficiada por región

Región	Año				
	1997	1998	1999	2000	2001
V	2.700	2.700	2.700	2.700	2.700
VII	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
VIII	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
IX	0	0	0	4.370	9.720
X	8.840	8.940	8.940	9.240	9.240
XI	17.570	17.570	19.370	20.070	20.370
XII	8.980	8.980	8.980	9.490	9.490
Total	51.090	51.190	52.990	58.870	64.520

Dada la forma en que se identifica la demanda, es decir, basada en los requerimientos expresados por la población a través de sus representantes, el programa no cuenta con metas de cobertura. No existe una cuantificación a priori de las necesidades de la población.

Grado de satisfacción de los beneficiarios efectivos

El grado de satisfacción de los beneficiarios del programa está asociado en cierta medida con el número de reclamos que éstos hacen por los servicios recibidos.

El nivel de satisfacción de los usuarios por los servicios de transporte ofrecidos está reflejado en el indicador de calidad IP6, mostrado en el análisis de desempeño del programa a nivel de propósito. Dado el bajo monto de este indicador, para la información disponible, es posible indicar que los usuarios se sienten satisfechos por los servicios recibidos.

Grado de Focalización del programa

El grado de focalización del programa debe distinguir si se está analizando la componente de subsidio a la oferta o subsidio a la demanda.

Respecto al subsidio a la oferta, el principal problema corresponde a identificar adecuadamente a la población objetivo, de forma tal que la población beneficiada sea efectivamente un subconjunto de ésta. Es común que en los subsidios a la oferta los beneficiarios finales sean personas que no están contempladas en la población objetivo, como es el caso de turistas o persona que usan los servicios pero que no pertenecen a las localidades que se busca beneficiar. En este caso se requiere una mayor fiscalización, o buscar un mecanismo que permita concentrar los recursos en aquellos que efectivamente los necesitan.

Relativo a los subsidios a la demanda, el problema radica en identificar adecuadamente a aquellas personas que, dada su condición socioeconómica o de aislamiento, merezcan recibir algún tipo de ayuda con tal de vencer la condición adversa inicial. Si bien existen mecanismos estándares para categorizar socioeconómicamente a una persona, es necesario realizar una evaluación permanente del estado de los individuos, lo que implica recursos adicionales de fiscalización; una evaluación anual sería necesaria.

Existe una componente temporal en la adjudicación de los subsidios, y que ha sido mencionada antes: la re-evaluación permanente de los subsidios a la oferta y demanda, de forma tal que los recursos que se asignen para romper la condición de aislamiento estén efectivamente dirigidos a quienes sí los necesitan. Esto requiere implementar un sistema permanente de monitoreo de los subsidios otorgados, detectando cuándo estos no merecen más atención del programa, o cuándo será necesario que esta atención se intensifique. Este monitoreo y evaluación en el

tiempo requerirá de recursos extras, ya que será necesario recabar información del sistema de transporte y socioeconómica para los servicios subsidiados, tanto para oferta como demanda, dando paso a una re-evaluación de todos ellos. Esto permitirá detectar servicios o poblaciones que no merecen recibir más ayuda económica, de este programa al menos, ya que sus necesidades de aislamiento, o las condiciones que justificaban el subsidio ya no existen.

Por último, existe una componente administrativa que afecta el proceso de focalización del programa, y que tiene que ver con la discrecionalidad con que cuentan los Intendentes para asignar subsidios sin existir un informe técnico que los justifique. La autoridad puede eventualmente adjudicar un subsidio, a la oferta o demanda, con un criterio diferente a los establecidos por el programa y por lo tanto, afectar su focalización.

3.1.3 Desempeño del Programa a nivel de Fin

El fin del programa corresponde a mejorar las condiciones de vida de los habitantes y localidades aisladas y contribuir a la integración productiva y territorial.

Si bien no existen cifras en cuanto a cambios en las condiciones de vida de los habitantes de las localidades aisladas, el programa ha permitido que éstos satisfagan requerimientos mínimos en cuanto a acceso a servicios básicos y contar con la provisión de bienes desde los centros urbanos más desarrollados, y comercializar los productos que ellos generan en sus localidades. La manera en que se generan los servicios permite indicar que se está satisfaciendo una demanda por viajes, que en caso de no existir los servicios conduciría a situaciones de aislamiento.

El programa ha permitido también la integración territorial de habitantes que viven en zonas aisladas, fortaleciendo en alguna medida el concepto de soberanía.

En cuanto a efectos no planeados del programa es necesario indicar que en algunos casos la población beneficiada (usuarios reales del sistema) no es exactamente aquella en condiciones de aislamiento y que el programa pretende beneficiar. Sin dejar de ser eficaz, en aquellos casos de subsidio a la oferta, el programa beneficia a personas ajenas a las localidades, como es el caso de turistas que visitan dichas áreas. El establecimiento de medidas de control si bien podría focalizar el subsidio, puede tener costos de implementación mayores que los costos que se desea evitar. Además, estos usuarios externos pueden generar beneficios económicos extras en las zonas aisladas, constituyendo un plus respecto a la situación base.

3.2 Conclusiones sobre la Eficacia y Calidad del Programa

Los diferentes indicadores, a nivel de propósitos y componentes, han sido reportados previamente. Es prudente indicar que para el fin no fueron definidos indicadores de eficacia y calidad.

En términos de eficacia es posible indicar que el programa cumple con los objetivos a nivel de componentes y propósitos. Si bien pueden existir algunos problemas de focalización en el caso de subsidios a la oferta, y dificultades de control en los subsidios a la demanda, la forma de detección de la demanda por los servicios asegura que efectivamente se estén atendiendo a aquellos usuarios que requieren del programa.

El logro de un programa más eficaz puede requerir cambios en la metodología de evaluación, de manera tal que se incorporen otros aspectos, además del puramente económico. La práctica muestra que se consideran otros factores, a discreción de la autoridad, para otorgar subsidios, tales como la soberanía y la distribución del ingreso. La adjudicación de subsidios sería más

transparente si estos aspectos se incorporaran formalmente en la evaluación técnica de los servicios, lo que sería posible a través del uso de una técnica multicriterio. Qué técnica usar y como implementarla requiere la realización de un estudio específico.

En relación a la calidad, la información disponible permite afirmar que los componentes y los propósitos son generados con niveles de calidad adecuados; sin embargo, esto parece ser más bien producto de condiciones culturales y socioeconómicas y de existir pocas facilidades para materializar los reclamos, lo que podría coartar o impedir las expresiones de descontento de los usuarios. Es interesante resaltar que en algunos casos el control de la calidad de servicios se ha hecho recaer directamente sobre los usuarios, lo que implica por una parte una disminución de los costos de fiscalización para la autoridad, e introduce, por otra, elementos de eficacia en la detección de problemas y su posterior resolución. La utilización de tecnologías de información, tales como teléfono u otros sistemas de comunicación e información entre usuarios, autoridad y operadores, ha facilitado esta forma de control basada en el usuario.

4 EFICIENCIA Y ECONOMIA DEL PROGRAMA

4.1 Análisis de Aspectos relacionados con la Eficiencia y Economía del Programa

4.1.1 Análisis de actividades y/o componentes

En general las actividades fueron las adecuadas para generar los componentes y , de hecho, el programa los ha generado. El único aspecto de los componentes que no ha sido posible verificar es el relativo a la "entrega de subsidios con criterios de eficiencia", ya que si bien se han entregado los subsidios quedan dudas respecto del criterio de eficiencia.

Las actividades responsables de lograr la eficiencia son dos: la primera es la evaluación de la conveniencia de subsidiar a una localidad solicitante a cargo de la SEREMITT y de la SUBTRANS y la segunda es la "Licitación del Servicio", actividad de responsabilidad de la Intendencia y a cargo de la SEREMITT.

Respecto a lo primero, llama la atención que solamente se evalúan las solicitudes de subsidios de localidades nuevas, en tanto las solicitudes de localidades que ya gozan del subsidio no se re-evalúan, lo que supone que el subsidio es conveniente para siempre, situación que obviamente no puede ser así pues los cambios que ocurren en el tiempo y los que se espera que el propio subsidio genere, debieran afectar la rentabilidad social del subsidio.

En relación a lo segundo, analizada una muestra amplia de procesos de licitación, se concluye que, en general, los criterios de asignación no aseguran el criterio de eficiencia, entendido como la entrega del nivel de subsidio "óptimo", tal como lo define la metodología de evaluación de la SUBTRANS. Ello debido a que la decisión de asignación es multivariable, incluyendo el servicio ofrecido, las tarifas al público y otras variables, dado un monto de subsidio predefinido. La experiencia en licitaciones muestra que la asignación debe ser univariable de tipo cuantitativa, es decir, gana el proponente que entrega la mejor oferta respecto de una sola variable (en este caso probablemente debiera ser el monto del subsidio solicitado), dado que el resto de las variables están definidas y son las mismas para todos los licitantes: tarifas al público, frecuencia del servicio, tipo y tamaño de vehículos, etc.

En relación a componentes o actividades que no se estén realizando en la actualidad y que afecten la eficiencia del Programa, cabe destacar la actividad de evaluación de las solicitudes de subsidio por SEREMITT y su revisión por la SUBTRANS, de las localidades que recibieron subsidio en el periodo anterior. Esta actividad permite adecuar el monto y el requerimiento de subsidio en el tiempo, ya que el incremento de la población y de los ingresos entre otras

circunstancias, debe generar una tendencia de subsidio decreciente en el tiempo hasta su total extinción.

4.1.2 Duplicidad de funciones con programas que tienen el mismo grupo de beneficiarios objetivo y nivel de coordinación en los casos de intervenciones complementarias.

No se detectaron programas sustitutos ni complementarios. Aun más, uno de los supuestos de la matriz de Marco Lógico es precisamente que "no existen nuevas acciones del estado u otro agente, que permitan mejorar significativamente las condiciones de conectividad de las localidades aisladas".

4.1.3 Recuperación de Costos.

Por tratarse de un Programa de entrega de subsidios, no corresponde recuperar costos.

4.1.4 Aportes de Terceros.

El Programa corresponde a un programa de subsidio estatal y por lo tanto, no recibe aportes de terceros.

4.1.5 Análisis Cuantitativo de Eficiencia y Economía.

El 100% de los recursos del programa proviene de Aporte Fiscal Directo, el cual es asignado al Programa a través del presupuesto de la SUBTRANS. La glosa presupuestaria es "Transferencias".

Como un primer criterio cuantitativo de economía, el cuadro que sigue muestra el porcentaje de gasto efectivo en relación con el presupuesto asignado.

Cuadro 9: Presupuesto asignado y gasto efectivo del programa 1998-2002 (Miles de \$ del 2001)

Año	Presupuesto asignado	Gasto efectivo	% gasto efectivo
1998	1.379.628	1.338.528	97,02%
1999	1.391.950	1.385.565	96,75%
2000	1.288.767	1.281.765	99,46%
2001	1.483.178	1.455.596	98,14%

La no ejecución del 100% se debe a que, por razones de clima u otras, el número de viajes efectivamente realizado es menor que el número de viajes contratado, quedando algunos recursos sin utilizar y sin ser reasignados a otros servicios.

El Programa no dispone de una estructura organizacional propia sino que opera mediante personal y apoyo administrativo y logístico de la SUBTRANS y los SEREMITT, cuyas funciones principales son otras. En este sentido no se dispone de un costo de administración del mismo autónomo, por lo que para obtenerlo se tuvo que realizar un proceso de asignación de tiempos de funcionarios y de recursos organizacionales para dedicarlos al programa. El Cuadro 10 muestra que el costo administrativo anual del programa es de aproximadamente \$26 millones, lo que es equivalente a aproximadamente un 1,8% del presupuesto asignado al programa durante el 2001.

Cuadro 10: Costos anuales de administración de Programa, año 2001 (M\$ 2002)

ITEM	Costo Anual (Miles \$)
Personal	17.920
Insumos y Publicaciones	3.000
Viajes	5.200
TOTAL	26.120

Fuente: Elaboración propia.

El cuadro siguiente presenta los costos de producción de los componentes desglosados por regiones.

Cuadro 11: Costos de producción global de los componentes del programa (Miles de \$ de 2002)

	V	VII	VIII	IX	X	XI	XII	TOTAL
1998	227.736	42.758	8.465	0	77.913	611.292	370.365	1.338.529
1999	228.754	83.433	8.723	0	78.261	613.848	372.545	1.385.564
2000	160.789	83.197	8.661	34.297	77.773	510.337	406.713	1.281.767
2001	288.370	55.229	8.569	59.973	88.159	559.640	395.657	1.455.597

Las cifras indican que si bien el programa es de aplicación universal a todo el país, hay regiones que no participan, ya sea porque no tienen localidades aisladas, por falta de una adecuada divulgación o bien porque el presupuesto del programa no ha sido suficientes para incorporar todas las solicitudes. Los datos de la región IX son un ejemplo de esta situación, ya que en 1998 y 1999 no participó en el programa, en tanto si lo hizo a partir del año 2000. De igual forma, regiones como la de Tarapacá lleva años postulando a servicios para la provincia de arica y nunca se han otorgado.

Para las Regiones VII, VIII, IX, X , XI y XII se dispuso de la información desglosada por componente y tipo de transporte, de manera que fue posible calcular el costo unitario por beneficiario y por pasajero y carga transportada para cada servicio, la cual se presenta en el cuadro N° 12.

La comparación entre regiones no tiene sentido pues las condiciones de aislamiento, distancias y otras variables difieren significativamente, por tanto, el único análisis factible de realizar es el histórico por Región y a nivel país. La tendencia esperada -y deseable en el largo plazo si se supone que el programa tiene un impacto sobre el desarrollo económico y social de las localidades- sería una tendencia decreciente de los costos unitarios.

En el transporte terrestre y de carga se observa la tendencia señalada, salvo en la región X en que se observa una tendencia levemente creciente.

En transporte marítimo de pasajeros destaca el caso de la región XI con un fuerte decremento del costo por pasajero, que es el resultado tanto de un significativo aumento del número de pasajeros transportados como de una disminución del costo global. La región X también disminuye de 1998 al 2000, incrementándose levemente en el año 2001.

Los restantes modos de transporte - fluvial, lacustre y aéreo- por combinar pasajeros y carga, hacen no comparables las cifras anuales pues están expresados en función de los pasajeros transportados solamente, en tanto el costo de producción corresponde tanto a carga como pasajeros, no existiendo desglose al respecto.

En cuanto a los subsidios a la demanda, las cifras históricas no siguen tendencia relevante que permita extraer algún tipo de conclusión.

En síntesis, si bien se observa en general una tendencia decreciente, también se aprecian casos puntuales en que acontece lo contrario y cuyo entendimiento requeriría de una análisis puntual y específico, tarea que debiera realizar la SUBTRANS en el futuro.

No se ha logrado establecer la existencia de programas similares con el objeto de comparar los costos unitarios anteriores.

Cuadro 12: Costos de producción unitarios por componentes, modo de transporte y tipo de servicio, años 1998-2001 (\$ de 2002)

SUBSIDIO	MODO	SERVICIO	AÑO	VII	VIII	IX	X	XI	XII
OFERTA	TERRESTRE	PASAJEROS	1998	1.203		0			1.134
			1999	975		0		986	
			2000	947		2.630		943	
			2001	699		8.532		991	
		CARGA	1998					105	
			1999					89	
			2000					56	
			2001					57	
	MARÍTIMO	PASAJEROS	1998		963		12.869	58.947	10.630
			1999		873		3.712	18.710	10.413
			2000		1.037		3.768	11.053	9.585
			2001		1.107		6.500	10.354	10.144
		CARGA	1998					6,1	
			1999					2,9	
			2000					2,3	
			2001					5,8	49.095
	FLUVIAL	PASAJEROS Y CARGA	1998				418	33.321	
			1999				586	10.929	
			2000				206	12.452	
			2001				877	12.264	
	LACUSTRE	PASAJEROS Y CARGA	1998				1.418	17.994	
			1999				1.058	15.504	
			2000				329	24.545	
			2001				1.008	25.702	
AÉREO	PASAJEROS Y CARGA	1998				572.913			
		1999				224.411			
		2000				605.115			
		2001				349.804			
DEMANDA	TERRESTRE	PASAJEROS	1998					26.140	
			1999					4.397	
			2000					2.667	
			2001					4.232	
	AÉREO	PASAJEROS	1998					36.834	48.611
			1999					30.211	50.884
			2000					19.733	59.052
			2001					34.657	51.347

4.1.6 Análisis de Otros Indicadores de Eficiencia y Economía.

En el Anexo 4 B se presentan los indicadores de eficiencia y economía a nivel de propósito y componentes. Cabe destacar que las cifras de base contienen, a juicio del Panel, un bajo nivel de confiabilidad, ya que no se mantiene un registro histórico de la información solicitada, lo cual se comprueba por el hecho de que mucha de la información no está completa para el período de estudio (1998-2001) y algunos valores de indicadores caen fuera del rango posible, revelando inconsistencia de información. Por otra parte, hay mucha cifra en “números redondos”, lo que hace pensar que más que un dato “duro”, esa información corresponde a una estimación.

Con respecto a los datos de población, en muchos casos ésta corresponde a información censal y por lo tanto, no varía en el período considerado.

Además, se debe señalar que la reasignación en el tiempo entre localidades puede distorsionar el análisis que se efectúe.

Todo lo anterior conduce a que los indicadores de eficiencia presentados en el Anexo 4 B sólo tengan un carácter referencial y mostrar que son posibles de calcular en el futuro, en cuanto se disponga de un sistema de información.

4.2 Conclusiones sobre la Eficiencia y Economía del Programa

El Programa presenta problemas de eficiencia en los ámbitos de licitación y en la evaluación de las solicitudes de subsidio, todo lo cual sugiere que existen problemas de eficiencia en la gestión del programa, los cuales son de relativa fácil solución, por una parte a través de definir un procedimiento económicamente eficiente de asignación entre los licitantes, sobre la base del menor monto de subsidio solicitado, dadas una calidad, cantidad, frecuencia y tarifa del servicio al público, y por otra, a través de establecer un mecanismo de re-evaluación de los servicios que han sido subsidiados en períodos anteriores.

La economía del programa muestra niveles de ejecución del gasto elevados, por lo que no se observan en este ámbito problemas mayores.

Las conclusiones que el Panel puede hacer sobre eficiencia y economía son las siguientes:

- Analizada una muestra de procesos de licitación, se concluye que, en general, los criterios de asignación establecidos en las bases de licitación no aseguran el criterio de eficiencia, entendido como la entrega del nivel de subsidio "óptimo"⁵.
- La evaluación de las solicitudes de subsidio de las localidades que recibieron subsidio anteriormente, es una actividad que afecta la eficiencia del programa y debería ser incorporada en su diseño.

⁵ Ver nota a pie de página 2.

5. JUSTIFICACIÓN DE LA CONTINUIDAD

5.1. Análisis y Conclusiones de Aspectos relacionados con la Justificación de la Continuidad del Programa

Si bien no se dispone de un diagnóstico inicial cuantitativo de todas las localidades aisladas del país, es probable que en la actualidad existan más localidades en situación de aislamiento que las atendidas por el programa, por lo que en la medida que aumente la difusión del programa debieran surgir requerimientos adicionales de subsidios. No obstante, existen modificaciones que es necesario introducir para mejorar la eficiencia y la efectividad del programa, las que se detallan más adelante en la sección de recomendaciones.

6. SOSTENIBILIDAD DEL PROGRAMA

6.1. Análisis y Conclusiones de Aspectos relacionados con la Sostenibilidad del Programa

La sostenibilidad de un programa dice relación con todas aquellas variables que permiten que el programa logre continuidad operativa y cumplimiento de sus objetivos en el mediano y/o largo plazo.

En términos políticos se aprecia voluntad para continuar con el programa, en particular a nivel regional. Sin embargo, para el adecuado cumplimiento de los objetivos del programa es necesario corregir los aspectos organizacionales y de diseño identificados por el Panel evaluador.

7. ASPECTOS INNOVADORES DEL PROGRAMA

7.1. Análisis y Conclusiones de Aspectos Innovadores del Programa

Los siguientes son los aspectos innovadores del programa:

- la ampliación del número de años del contrato del servicio Litoral Norte de la XI Región, el que ha permitido generar mayor competencia ex-ante en ese servicio y de esta forma, una importante rebaja en los montos de subsidio por viaje, lo que constituye un importante referente para futuros contratos.

Tradicionalmente los contratos de adjudicación del servicio tienen duración de un año y al cabo de ese período se repite el proceso de licitación. Esto claramente tiende a beneficiar al operador existente en ese servicio, ya que el operador nuevo debe incurrir en una serie de costos fijos que es difícil recuperar –en condiciones competitivas– en el período de un año, transformándose esto en una “barrera de entrada” para los nuevos operadores. De esta forma, al ampliarse el período de duración del contrato, se tienden a igualar las condiciones entre el operador existente y los nuevos operadores, lo cual hace más competitivo el proceso de licitación.

- Participación ciudadana en la fiscalización de los servicios. Esta actividad es un aspecto innovador que ha sido particularmente estimulado en la XI Región y que ha permitido -a un menor costo para las SEREMITT- mejorar el monitoreo y fiscalización de los servicios.

REVISAR NUMERACIÓN DE ESTAS SECCIONES.

III. PRINCIPALES CONCLUSIONES

1. El programa ha identificado bien el problema o necesidad existente en las localidades aisladas y su diseño ha sido adecuado para resolverlo. En este sentido, cabe destacar que el mecanismo de presentación de solicitudes por parte de la comunidad y sus organizaciones ha permitido una aproximación correcta y de bajo costo a la identificación de estas localidades.
2. Bajo este esquema de identificación de la demanda, es fundamental la adecuada difusión del programa, de manera de asegurar que todas las localidades y regiones tengan un acceso igualitario a él.
3. La metodología de evaluación de subsidios no es utilizada para la toma de decisiones y tampoco existen criterios definidos formalmente para la aprobación técnica que realiza la SUBTRANS.
4. Es necesario perfeccionar el mecanismo de traspaso de recursos a las Intendencias, de manera de que la Intendencia esté comprometida a subsidiar sólo aquellos servicios que han sido autorizados por la SUBTRANS y no tenga la posibilidad de desviar recursos a localidades que no son objeto de este programa.
5. Al analizar las bases de licitación de una muestra de servicios subsidiados por el programa, se pudo constatar una diversidad de criterios entre regiones, algunos de los cuales no aseguran grados adecuados de competencia ex-ante ni la adjudicación por menor subsidio, afectándose la eficiencia del programa.
6. La SEREMITT debe autorizar los pagos a los operadores de transporte, lo cual implica una importante carga de trabajo administrativo para las SEREMITT, la que podría ser asumida por el Gobierno Regional, liberando tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo y fiscalización.
7. El seguimiento y monitoreo que realiza la SUBTRANS se ha concentrado en un control presupuestario de las transferencias efectuadas. No existe un sistema de re-evaluación de los servicios subsidiados para determinar si se sigue justificando su continuidad o si el monto de subsidio asignado a un servicio sigue siendo el correcto.
8. Existe la percepción entre los encargados del programa, que el seguimiento, monitoreo y fiscalización por parte de las SEREMITT se ha visto limitado por la falta de recursos propios para estos fines. Sin embargo, algunas regiones han incorporado a las autoridades locales o a la comunidad en la fiscalización de los servicios, lo que sumado a la incorporación en el contrato de la obligación del proveedor del servicio de generar un flujo continuo y sistemático de información permitiría mejorar el desempeño de esta actividad.
9. La información disponible permite afirmar que los componentes y los propósitos son generados con niveles de calidad adecuados. Esto se refleja en la baja cantidad de reclamos que se hacen por los servicios ofrecidos.
10. La continuidad del Programa es necesaria, ya que a pesar de la falta de un diagnóstico inicial cuantitativo de las localidades aisladas del país, es muy probable que en la actualidad existan más localidades en situación de aislamiento que las atendidas por el programa, por lo que en la medida que aumente la difusión del programa debieran surgir requerimientos adicionales de subsidios.
11. Uno de los aspectos innovadores del programa en los últimos años ha sido la ampliación del número de años del contrato del servicio Litoral Norte de la XI Región, el que ha permitido una importante rebaja en los montos de subsidio por viaje y constituye en un importante referente para futuros contratos.

IV. RECOMENDACIONES PRIORIZADAS

1. Recomendaciones que no involucran recursos adicionales
 - a) Definir como criterio eficiente en la asignación de licitaciones "el menor subsidio" solicitado, siendo el resto de los parámetros de la licitación comunes para todos los oferentes: tarifas al público, equipamiento ofrecido, frecuencia de viajes, etc.
 - b) Incorporar en forma más activa a la comunidad en labores de monitoreo y fiscalización, para lo cual es necesario desarrollar canales expeditos de control, sugerencia y reclamos de usuarios en Municipios, SEREMITT: Libro de Sugerencias y reclamos, Fono 800 , etc.
 - c) Incorporar en contratos obligaciones al envío periódico de información por el oferente.
 - d) Establecer un mecanismo simple de reevaluación periódica de las localidades con subsidios en años anteriores. En principio, uno de ellos sería verificar si existen servicios que compitan en la ruta del proyecto o cambios importantes en el mercado del transporte que afecten los costos o la demanda del servicio y que hagan innecesaria la continuidad de la ayuda estatal para sustentar servicios regulares de transporte hacia esas localidades.
 - e) Utilizar en la toma de decisiones la metodología de evaluación vigente para decidir la asignación de subsidio a una localidad que lo solicita.
 - f) Incorporar en la resolución de traspaso de fondos de la SUBTRANS a la Intendencia, el listado de subsidios a los cuales asignar los fondos para asegurar que se asignen a ellos.
2. Recomendaciones que involucran recursos adicionales significativos
 - a) Realizar un estudio para la elaboración de Bases de Licitación mínimas que aseguren la eficiencia y transparencia de este proceso en todas y cada una de las Regiones.
 - b) Realizar un estudio para el desarrollo de una metodología de evaluación y priorización de los subsidios, que sea fácil de usar (simple y computarizada) y que permita incorporar en forma explícita variables distintas a las valorables económicamente. Para estos efectos se sugiere estudiar la posibilidad de aplicar técnicas de evaluación multicriterio.
 - c) Realizar un estudio de evaluación de los subsidios vigentes, de manera de determinar si cumplen aún con los requisitos establecidos por el Programa para ser subsidiados.
 - d) Difusión del programa en todas las regiones; para evitar un elevado costo se sugiere difundir el programa entre Alcaldes, Concejales, Diputados y Senadores, ya que de esta forma estas autoridades pueden -en su trabajo en terreno y de contacto con las comunidades- difundir el programa y ayudar en la identificación de la demanda potencial.
 - e) Apoyo administrativo de la Intendencia a la SEREMITT para procesar la información enviada por los oferentes y autorizar los pagos a los operadores de transporte, esto permitiría liberar tiempo y recursos de las SEREMITT para fines de seguimiento, monitoreo y fiscalización.

V. Referencias

1. Bibliografía

- DIPRES, División de Control de Gestión. “Evaluación de Programas, Notas Técnicas”, 2001.
- DIPRES, “Informe Final de Evaluación. Programa Subsidios al Transporte Regional (STR) Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”. Agosto 1998.
- MINTRATEL, “Análisis de una metodología de evaluación para la aplicación de subsidios al transporte”. Informe Ejecutivo, septiembre 1998.
- MINTRATEL, División de Estudios y Desarrollo. “Minuta Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas”. 2001(?)
- MINTRATEL, División de Estudios y Desarrollo. “Ficha de Antecedentes, Preparación Marco Lógico”. 2001.
- Bases y contratos diversas licitaciones de servicios.

2. Entrevistas Realizadas

- Reuniones con los profesionales encargados del programa a nivel nacional: Sra. Celeste Chiang, Sr. Vicente Pérez, Sr. Angelo Cherubini y Sra. Carolyn Tapia.
- Reunión con Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la XI Región .
- Reunión con profesional asesor de la SEREMITT de la X Región.
- Entrevista telefónica con profesional asesor de la SEREMITT de la XI Región, Sra. Alejandra Aguilar.

ANEXOS

ANEXO 1: Matriz de Evaluación del Programa

ANEXO 2: Antecedentes Presupuestarios y de Costos

ANEXO 3: Propuesta de Matriz de Marco Lógico

ANEXO 4A: Indicadores de Eficacia.

ANEXO 4B: Indicadores de Eficiencia.

**ANEXO N°1: MATRIZ DE EVALUACION
PROGRAMA SUBSIDIO AL TRANSPORTE REGIONAL**

AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA:		1980		
MINISTERIO RESPONSABLE:		MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.		
SERVICIO RESPONSABLE:		SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES.		
PRESUPUESTO ASIGNADO 2002:		M \$		
Enunciado del objetivo	Indicadores		Medios de Verificación	Supuestos
	Enunciado	Forma de cálculo		
Fin Mejorar las condiciones de vida de los habitantes de localidades aisladas y contribuir a la integración productiva y territorial.				

Propósito La población de localidades aisladas cuenta con servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga hacia localidades de mayor desarrollo económico y social.	<u>1. Eficacia</u>		Estadísticas de las SEREMITT y de la Subsecretaría de Transportes Informes de las Intendencias	No existen nuevas acciones del estado u otro agente, que permitan mejorar significativamente las condiciones de conectividad de las localidades aisladas
	1.1 Cobertura del programa respecto a solicitudes aprobadas técnicamente por la Subsecretaría de Transportes.	Localidades con servicios año i / Localidades con servicios aprobados técnicamente por la SUBTRANS para el año i		
	1.2 Proporción de la población objetivo que es beneficiada.	Población en localidades con servicios año i / Población en localidades con servicios aprobados técnicamente por la SUBTRANS para el año i		
	1.3 Pasajeros transportados con relación a población beneficiada.	Pasajeros transportados año i / población de localidades con servicio año i		
	1.4 Carga transportada con relación a población beneficiada.	Toneladas transportadas año i / población de localidades con servicio año i		
	1.5 Evolución de la frecuencia de los servicios.	Frecuencia año i del servicio j / frecuencia año 0 del servicio j		
	<u>2. Calidad</u>			
	2.1 Tasa de reclamos por servicio.	Nº de reclamos año i en el servicio j / pasajeros transportados año i en el servicio j		
	2.2 Proporción promedio de atraso en cada servicio.	Nº de atrasos año i en el servicio j / Nº de viajes licitados año i para el servicio j		
	2.3 Cumplimiento de las frecuencias contratadas por servicio.	Nº de viajes efectivos años i en el servicio j / Nº de viajes contratados año i para el servicio j		

	<u>3. Eficiencia.</u> 3.1 Costo promedio del subsidio por pasajero transportado por servicio.	Gasto en subsidio en servicio j para el año i / N° de pasajeros transportados por servicio j para el año i.		
	3.2 Costo promedio del subsidio por tonelada transportada por servicio.	Gasto en subsidio en servicio j para el año i / toneladas transportadas por servicio j para el año i.		
	3.3 Costo promedio del subsidio por viaje.	Gasto en subsidios año i / N° de viajes año i		
	3.4 Costo promedio del subsidio por habitante beneficiado.	Gasto en subsidios año i / población de localidades beneficiadas año i		
	3.5 Proporción del ingreso del operador que representa el subsidio	Subsidio del servicio j para el año i / (N° pasajeros transportados por servicio j para el año i * tarifa por pasajero del servicio j en el año i + toneladas transportadas por servicio j para el año i * tarifa por tonelada del servicio j para el año i + subsidio para el servicio j en el año i)		
	3.6 Tasa de ocupación por servicio	N° promedio de pasajeros por viaje del servicio j para el año i / capacidad del vehículo utilizado por el servicio j para el año i		
	<u>4. Economía</u> 4.1 Proporción de ejecución del presupuesto.	Gasto en subsidio año i / Presupuesto del programa.		

Componente 1 Entrega de subsidios con criterios de eficiencia a empresas, con la finalidad de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga.	1. Eficacia. Proporción de subsidios otorgados.	N° de subsidios otorgados en el año i / N° de subsidios considerados en el presupuesto aprobado en el año i		
	2. Calidad 2.1 Tasa de reclamos de operadores.	N° de reclamos de operadores año i en región k / N° de servicios año i en región k		
	2.2 Tasa de atraso en el pago a operadores.	N° de pagos con atraso a operadores año i en región k / N° total de pagos a operadores año i en región k		
Componente 2 Entrega de subsidios con criterios de eficiencia a personas, con la finalidad de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.	3. Eficiencia. 3.1 Evolución del número de oferentes de cada servicio.	N° de oferentes año i para el servicio j / N° oferentes año 0 para el servicio j		
	3.2 Evolución del monto del subsidio por servicio.	Monto del subsidio en el año i para el servicio j / Monto del subsidio en el año 0 para el servicio j		

	<u>4. Economía.</u> 4.1 Participación de los gastos administrativos.	Estimación de costos administrativos año i / Presupuesto del programa año i.		
--	---	--	--	--

ACTIVIDADES				
- Recoger la nueva demanda por servicios de transporte de las localidades en cada región (SEREMITT e Intendencia).				Existen interesados en participar en la licitación de los servicios.
- Diseño de los nuevos servicio para cada localidad demandante (SEREMITT).				
- Solicitud de antecedentes complementarios y evaluación de los nuevos servicio (SEREMITT).				
- Revisión de las evaluaciones y aprobación técnica de nuevos servicios (SUBTRANS)				
- Solicitud de recursos a la DIPRES para servicios vigentes y nuevos servicios (SUBTRANS).				
- Aprobación del presupuesto (DIPRES, Parlamento)				
- Comunicación de la SUBTRANS a Intendencias de los servicios aprobados y los recursos para cada servicio.				

- Solicitud de recursos para servicios específicos (SEREMITT)				
- Traspaso de recursos a las Intendencias (SUBTRANS)				
- Licitación del servicio (Intendencia).				
- Suscripción del contrato con el prestador del servicio (Intendencia, SEREMITT).				
- Seguimiento y monitoreo (SEREMITT).				
- Rendición de cuentas de la Intendencia a la SUBTRANS, y revisión de éstas.				

ANEXO 2

FICHA DE PRESENTACIÓN DE ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS Y DE COSTOS¹

**I. Información de la Institución Responsable del Programa Período 1998-02
(en miles de pesos de 2002)**

1.1. Presupuesto de Gasto de la Institución Responsable del Programa y Gasto Efectivo

Cuadro N°1: Presupuesto de Gasto de la Institución Responsable del Programa y Gasto Efectivo

AÑO 1998	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	9.330.536		
Otros	0	0	
TOTAL	9.330.536		

AÑO 1999	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	8.899.175		
Otros			
TOTAL	8.899.175		

AÑO 2000	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	8.079.198		
Otros			
TOTAL	8.079.198		

AÑO 2001	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	9.625.438		
Otros			
TOTAL	9.625.438		

AÑO 2002	Presupuesto Asignado
Personal	0
Bienes y Servicios de Consumo	0
Inversión	0
Transferencias	12.966.014
Otros	
TOTAL	12.966.014

¹ En el presente instructivo los conceptos de costo y gasto se utilizan indistintamente.

II. Información Específica del Programa, Período 1998-02
(en miles de pesos de 2002)

2.1. Fuentes de Financiamiento del Programa

Cuadro N°1: Fuentes de Financiamiento del Programa

Fuentes de Financiamiento	1998		1999		2000		2001		2002	
	Monto	%								
1. Aporte Fiscal Directo	1.379.628	100	1.432.072	100	1.288.767	100	1.483.178	100	1.544.837	100
2. Transferencias de otras instituciones públicas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1										
2.2										
2.3										
3. Otras fuentes de financiamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1										
3.2										
3.3										
Total	1.379.628	100	1.432.072	100	1.288.767	100	1.483.178	100	1.544.837	100

2.2. Presupuesto de Gasto del Programa y Gasto Efectivo

Cuadro N°2: Presupuesto de Gasto del Programa y Gasto Efectivo

AÑO 1998	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.379.628	1.338.528	97,02
Otros	0	0	
TOTAL	1.379.628	1.338.528	97,02

AÑO 1999	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.432.072	1.385.565	99,54
Otros	0	0	
TOTAL	1.391.950	1.385.565	99,54

AÑO 2000	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.288.767	1.281.765	99,46
Otros	0	0	
TOTAL	1.288.767	1.281.765	99,46

AÑO 2001	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.483.178	1.455.596	98,14
Otros	0	0	
TOTAL	1.483.178	1.455.596	98,14

AÑO 2002	Presupuesto Asignado
Personal	0
Bienes y Servicios de Consumo	0
Inversión	0
Transferencias	1.544.837
Otros	0
TOTAL	1.544.837

2.3. Total de Gasto Efectivo del Programa

Cuadro N°3: Total de Gasto Efectivo del Programa

AÑO	Gasto efectivo del Presupuesto Asignado	Otros Gastos ²	Total
1998	1.338.528	0	1.338.528
1999	1.385.565	0	1.385.565
2000	1.281.765	0	1.281.765
2001	1.455.596	0	1.455.596

2.4. Costo de Producción de los Componentes del Programa

Cuadro N°4: Costo de Producción de los Componentes del Programa

AÑO 1998	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	227.736	0	42.758	8.465	0	77.913	611.292	370.365	0	1.338.528

AÑO 1999	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	228.754	0	83.433	8.723	0	78.261	613.848	372.545	0	1.385.565

AÑO 2000	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	160.789	0	83.197	8.661	34.297	77.773	510.337	406.713	0	1.281.765

AÑO 2001	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	288.370	0	55.229	8.569	59.973	88.159	559.640	395.657	0	1.455.596

2.5. Costos de Administración del Programa y Costos de Producción de los Componentes del Programa

Cuadro N°5: Costos de Administración y Costos de Producción

AÑO	Costos de Administración	Costos de Producción de los Componentes	Total Gasto Efectivo del Programa
1998	0	1.338.528	1.338.528
1999	0	1.385.565	1.385.565
2000	0	1.281.765	1.281.765
2001	0	1.455.596	1.455.596

² Corresponde a gastos con cargo a recursos aportados por otras instituciones públicas o privadas.

ANEXO 2

FICHA DE PRESENTACIÓN DE ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS Y DE COSTOS¹

**I. Información de la Institución Responsable del Programa Período 1998-02
(en miles de pesos de 2002)**

1.1. Presupuesto de Gasto de la Institución Responsable del Programa y Gasto Efectivo

Cuadro N°1: Presupuesto de Gasto de la Institución Responsable del Programa y Gasto Efectivo

AÑO 1998	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	9.330.536		
Otros	0	0	
TOTAL	9.330.536		

AÑO 1999	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	8.899.175		
Otros			
TOTAL	8.899.175		

AÑO 2000	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	8.079.198		
Otros			
TOTAL	8.079.198		

AÑO 2001	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	9.625.438		
Otros			
TOTAL	9.625.438		

AÑO 2002	Presupuesto Asignado
Personal	0
Bienes y Servicios de Consumo	0
Inversión	0
Transferencias	12.966.014
Otros	
TOTAL	12.966.014

¹ En el presente instructivo los conceptos de costo y gasto se utilizan indistintamente.

II. Información Específica del Programa, Período 1998-02
(en miles de pesos de 2002)

2.1. Fuentes de Financiamiento del Programa

Cuadro N°1: Fuentes de Financiamiento del Programa

Fuentes de Financiamiento	1998		1999		2000		2001		2002	
	Monto	%								
1. Aporte Fiscal Directo	1.379.628	100	1.432.072	100	1.288.767	100	1.483.178	100	1.544.837	100
2. Transferencias de otras instituciones públicas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1										
2.2										
2.3										
3. Otras fuentes de financiamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1										
3.2										
3.3										
Total	1.379.628	100	1.432.072	100	1.288.767	100	1.483.178	100	1.544.837	100

2.2. Presupuesto de Gasto del Programa y Gasto Efectivo

Cuadro N°2: Presupuesto de Gasto del Programa y Gasto Efectivo

AÑO 1998	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.379.628	1.338.528	97,02
Otros	0	0	
TOTAL	1.379.628	1.338.528	97,02

AÑO 1999	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.432.072	1.385.565	99,54
Otros	0	0	
TOTAL	1.391.950	1.385.565	99,54

AÑO 2000	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.288.767	1.281.765	99,46
Otros	0	0	
TOTAL	1.288.767	1.281.765	99,46

AÑO 2001	Presupuesto Asignado	Gasto Efectivo	
		Monto	%
Personal	0	0	
Bienes y Servicios de Consumo	0	0	
Inversión	0	0	
Transferencias	1.483.178	1.455.596	98,14
Otros	0	0	
TOTAL	1.483.178	1.455.596	98,14

AÑO 2002	Presupuesto Asignado
Personal	0
Bienes y Servicios de Consumo	0
Inversión	0
Transferencias	1.544.837
Otros	0
TOTAL	1.544.837

2.3. Total de Gasto Efectivo del Programa

Cuadro N°3: Total de Gasto Efectivo del Programa

AÑO	Gasto efectivo del Presupuesto Asignado	Otros Gastos ²	Total
1998	1.338.528	0	1.338.528
1999	1.385.565	0	1.385.565
2000	1.281.765	0	1.281.765
2001	1.455.596	0	1.455.596

2.4. Costo de Producción de los Componentes del Programa

Cuadro N°4: Costo de Producción de los Componentes del Programa

AÑO 1998	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	227.736	0	42.758	8.465	0	77.913	611.292	370.365	0	1.338.528

AÑO 1999	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	228.754	0	83.433	8.723	0	78.261	613.848	372.545	0	1.385.565

AÑO 2000	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	160.789	0	83.197	8.661	34.297	77.773	510.337	406.713	0	1.281.765

AÑO 2001	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	RM	Total
Componente 1														
Componente 2														
Componente 3														
Total	0	0	0	0	288.370	0	55.229	8.569	59.973	88.159	559.640	395.657	0	1.455.596

2.5. Costos de Administración del Programa y Costos de Producción de los Componentes del Programa

Cuadro N°5: Costos de Administración y Costos de Producción

AÑO	Costos de Administración	Costos de Producción de los Componentes	Total Gasto Efectivo del Programa
1998	0	1.338.528	1.338.528
1999	0	1.385.565	1.385.565
2000	0	1.281.765	1.281.765
2001	0	1.455.596	1.455.596

² Corresponde a gastos con cargo a recursos aportados por otras instituciones públicas o privadas.

ANEXO 3
MATRIZ PROPUESTA
PROGRAMA SUBSIDIO AL TRANSPORTE REGIONAL

AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA:		1980		
MINISTERIO RESPONSABLE:		MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.		
SERVICIO RESPONSABLE:		SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES.		
PRESUPUESTO ASIGNADO 2002:		M \$		
Enunciado del objetivo	Indicadores		Medios de Verificación	Supuestos
	Enunciado	Forma de cálculo		
Fin Mejorar las condiciones de vida de los habitantes de localidades aisladas y contribuir a la integración productiva y territorial.				

<p>Propósito La población de localidades aisladas cuente con servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga hacia localidades de mayor desarrollo económico y social.</p>	<p>1.1 Pasajeros transportados con relación a población beneficiada.</p> <p>1.2 Carga transportada con relación a población beneficiada.</p> <p>1.3 Evolución de la frecuencia de los servicios.</p> <p>1.4 Cumplimiento de las frecuencias contratadas por servicio.</p> <p><u>2. Calidad</u></p> <p>2.1 Tasa de reclamos de los usuarios por servicio.</p> <p>2.2 Proporción promedio de atraso en cada servicio.</p> <p><u>3. Eficiencia.</u></p> <p>3.1 Costo promedio del subsidio por pasajero transportado por servicio.</p> <p>3.2 Costo promedio del subsidio por tonelada transportada por servicio.</p> <p>3.3 Costo promedio del subsidio por habitante beneficiado.</p> <p><u>4. Economía</u></p> <p>4.1 Porcentaje de ejecución del presupuesto.</p> <p>4.2 Participación de los gastos administrativos.</p>	<p>Toneladas transportadas por servicios subsidiados año i / población de localidades con servicio subsidiado año i</p> <p>Frecuencia año i del servicio j / frecuencia año 0 del servicio j</p> <p>Nº de viajes efectivos años i en el servicio subsidiado j / Nº de viajes contratados año i para el servicio j</p> <p>Nº de reclamos año i en el servicio subsidiado j / pasajeros transportados año i en el servicio j</p> <p>Nº de atrasos año i en el servicio subsidiado j / Nº de viajes efectivos año i para el servicio j</p> <p>Gasto en subsidio en servicio j para el año i / Nº de pasajeros transportados por servicio j para el año i.</p> <p>Gasto en subsidio en servicio j para el año i / toneladas transportadas por servicio j para el año i.</p> <p>Gasto en subsidio en servicio j año i / población de localidades beneficiadas año i</p> <p>Gasto en subsidio año i / Presupuesto del programa año i</p> <p>Estimación de costos administrativos año i / Gasto efectivo del programa año i.</p>	<p>Estadísticas de las SEREMITT y de la Subsecretaría de Transportes Informes de las Intendencias</p>	<p>No existen nuevas acciones del estado u otro agente, que permitan mejorar significativamente las condiciones de conectividad de las localidades aisladas</p>
---	--	---	---	---

Componente 1 Entrega de subsidios a operadores, con la finalidad de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros y de carga.	<u>1. Eficacia.</u>			
	1.1 Tasa de reclamos de operadores.	Nº de reclamos de operadores año i / Nº de servicios subsidiados año i.		
	1.2 Tasa de atraso en el pago a operadores.	Nº de pagos con atraso a operadores de servicios subsidiados año i / Nº total de pagos a operadores de servicios subsidiados año.		
	1.3 Evolución Número de subsidios a la oferta	Nº de subsidios año i Región k/ Nº de subsidios año 0 Región k		
	<u>3. Eficiencia.</u> 3.1 Evolución del monto del subsidio por servicio.	Monto del subsidio en el año i para el servicio j / Monto del subsidio en el año 0 para el servicio j.		
3.2 Costo unitario por tipo de servicio.	Gasto servicio j año i / Nº de pasajeros transportados servicio j año i. (por tipo de servicio)			

Componente 2 Entrega de subsidios a personas, con la finalidad de permitir el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.	1. Eficacia.		
	1.1 Evolución localidades con subsidio a la demanda	Nº de localidades con subsidio año i Región k/ Nº de localidades con subsidio año 0 Región k	
	1.2 Evolución Nº de personas con subsidio a la demanda en Región k	Nº de personas con subsidio año i Región k/ Nº de localidades con subsidio año 0 Región k	
	3.1 Costo unitario subsidio a la demanda.	Gasto subsidio servicio j año i / Nº de pasajeros subsidiados servicio j año i. (por tipo de servicio)	

ACTIVIDADES

- Recoger la nueva demanda por servicios de transporte de las localidades en cada región (SEREMITT e Intendencia).				Existen interesados en participar en la licitación de los servicios.
- Diseño de los nuevos servicio para cada localidad demandante (SEREMITT).				
- Solicitud de antecedentes complementarios y evaluación de los nuevos servicio (SEREMITT).				
- Evaluación de la continuidad del subsidio en servicios subsidiados en períodos anteriores.				
- Revisión de las evaluaciones y aprobación técnica de nuevos servicios (SUBTRANS)				
- Solicitud de recursos a la DIPRES para servicios vigentes y nuevos servicios (SUBTRANS).				
- Aprobación del presupuesto (DIPRES, Parlamento)				

- Comunicación de la SUBTRANS a Intendencias de los servicios aprobados y los recursos para cada servicio.				
- Solicitud de recursos para servicios específicos (SEREMITT)				
- Traspaso de recursos a las Intendencias (SUBTRANS)				
- Licitación del servicio (Intendencia).				
- Suscripción del contrato con el prestador del servicio (Intendencia, SEREMITT).				
- Seguimiento y monitoreo (SEREMITT).				
- Rendición de cuentas de la Intendencia a la SUBTRANS, y revisión de éstas.				

ANEXO 4.
Indicadores a Nivel de Propósito
Eficacia

		1998	1999	2000	2001
IP1	-	-	-	-	-
IP2	-	-	-	-	-
IP3	pasajeros/habitante	2.04	2.82	3.59	2.39
IP4	toneladas/habitante	10.88	37.17	23.58	11.57

Fuente: elaborado con base en información proporcionada por las SERMITT

- IP1 e IP2 no fueron calculados por falta de información.
- IP3: Pasajeros transportados por servicios subsidiados año i/Población de localidades con servicios subsidiados año i. Puede contabilizar pasajeros que no pertenezcan a la población objetivo.
- IP4: Toneladas transportadas por servicios subsidiados año i/Población de localidades con servicios subsidiados año i. No considera los vehículos trasladados ni la información de volúmenes carga transportada.

**Indicador a Nivel de Propósito
Eficacia - IP5**

Frecuencia año i del servicio subsidiado j/Frecuencia año 0 del servicio subsidiado j

Región	Servicio	1998	1999	2000	2001
VII	Talca – Constitución	1.00	2.38	2.40	1.41
VIII	Santa María – Lota	1.00	1.09	0.89	0.74
IX	Angol – Coyanco	-	-	1.00	2.50
	Vilcun – Malla	-	-	1.00	1.00
	Galvarino – Colpi	-	-	1.00	1.22
	Pucón – Relicura	-	-	1.00	1.00
	Pucon – Lefincul	-	-	-	1.00
	Nva. Imperial – Pidenco	-	-	-	1.00
	Nva Imperial – Cinco Manzanos	-	-	-	1.00
	Victoria – Las Piedras	-	-	-	1.00
	P. Saavedra – Puaicho	-	-	-	1.00
	Lonquimay – Ranquil	-	-	-	1.00
X	Chaitén- Desertoers	1.00	1.00	1.00	1.00
	Poyo – Pichicolo	-	-	-	1.00
	C. Gonzalo – Buill	1.00	1.00	1.00	1.00
	Chaitén – Chumelden	1.00	1.00	1.00	1.00
	I. Rey – Niebla	1.00	1.00	1.00	1.00
	La Barra – Trumao	1.00	1.52	1.52	1.52
	Calle Calle – San Javier	1.00	1.00	1.00	1.00
	Valdivia – Quitaqui	1.00	1.00	1.00	1.00
	Illahuapi – Ranco	1.00	1.22	1.44	1.89
	I. Huapi – Futrono	1.00	0.74	0.74	0.74
	Lago Pirehueico	1.00	1.00	-	-
	Lago Espolón	1.00	2.27	2.80	2.80
	P. Montt – 2º Corral	-	-	-	-
	Chanquin – Huentemo	1.00	1.00	1.00	1.00
	Puquiñe – La Peña	1.00	1.00	1.00	1.00
San Pedro – Purranque	-	-	-	1.00	

**Indicador a Nivel de Propósito
Eficacia - IP5**

Frecuencia año i del servicio subsidiado j/Frecuencia año 0 del servicio subsidiado j

XI	P. Aysén – P. Aguirre	1.00	1.00	-	-
	L. Sur	1.00	0.33	0.67	0.67
	L. Sur Austral 1	1.00	1.00	1.00	0.67
	L. Sur Austral 2	1.00	1.50	1.50	1.50
	L. Norte	1.00	1.00	1.00	1.00
	Tortel – P. Edén	-	-	1.00	1.00
	R. Baker 1	1.00	1.00	1.00	1.00
	R. Baker 2	1.00	0.67	1.00	1.00
	R. Palena	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Cochrane	1.00	1.00	1.00	0.67
	L. O'Higgins	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Gral. Carrera	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Caro	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – Tapera	1.00	1.00	-	2.00
	Coyhaique – Pollux	1.00	1.00	1.80	1.80
	Coyhaique – 6L	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – Caro	-	-	-	1.00
	Cochrane – San Lorenzo	1.00	1.00	-	1.00
	Coyhaique – Gat.	1.00	0.83	2.00	2.00
	Las Juntas – P. Cisnes	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Ibañez – Levican	1.00	2.00	2.00	2.00
	Cochrane – Bertrand	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – V. Ortega	-	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique - Ensenada	-	1.00	1.00	1.00
	V. O'Higgins – Tortel	-	-	-	-
	Cochrane – O'Higgins	-	-	-	-
	C. Prat – G. Carrera	-	-	-	-
	Coyhaique – Cochrane	-	-	-	-
	Coyhaique – L. Verde	1.00	1.00	-	-
	Cochrane – V. O'Higgins	-	-	-	-
	V. O'Higgins	-	-	-	-
	Tortel	1.00	1.00	1.00	1.00
Melinka	-	1.00	2.00	2.00	
XII	P. Williams – P. Arenas	-	-	-	1.00
	PM – P. Natales	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – P. Williams	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Porvenir	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Natales – CG	1.00	1.00	1.00	1.20
	P. Natales – V. Dorotea	1.00	1.43	1.20	1.20
	P. Arenas - S.J.	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Skyring	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Posesión	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas - L. Varilla	-	1.00	1.00	1.16
	P. Arenas - P. Redondo	1.00	1.00	0.86	1.64
	P. Arenas – C. Sombrero	-	-	-	1.00
	P. Arenas – P. Williams	-	-	-	-
	P. Arenas – Porvenir	-	-	-	-

- Un “-“ puede corresponder a que el servicio no estaba operativo ese año, o que no tiene frecuencias regulares, o no existía información de frecuencias.

**Indicador a Nivel de Propósito
Calidad – IP6**

Número de reclamos año i servicio subsidiado j/Pasajeros transportados año i servicio subsidiado j

Región	Servicio	1998	1999	2000	2001
VII	Talca – Constitución	0.00000	0.00002	0.00003	0.00002
VIII	Santa María - Lota	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
IX	Angol – Coyanco	-	-	0.00231	0.00000
	Vilcun – Malla	-	-	0.00000	0.00000
	Galvarino – Colpi	-	-	0.00000	0.00000
	Pucón – Relicura	-	-	0.00000	0.00000
	Pucon – Lefincul	-	-	-	0.00000
	Nva. Imperial – Pidenco	-	-	-	0.00000
	Nva Imperial – Cinco Manzanos	-	-	-	0.00000
	Victoria – Las Piedras	-	-	-	0.00000
	P. Saavedra – Puaucho	-	-	-	0.00044
	Lonquimay – Ranquil	-	-	-	0.00000
X	Chaitén- Desertores	0.00408	0.00000	0.00000	0.00000
	Poyo – Pichicolo	-	-	-	0.00000
	C. Gonzalo – Buill	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Chaitén – Chumelden	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	I. Rey – Niebla	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	La Barra – Trumao	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Calle Calle – San Javier	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Valdivia – Quitaqui	0.00153	0.00000	0.00000	0.00000
	Illahuapi – Ranco	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	I. Huapi – Futrono	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Lago Pirehueico	0.00000	0.00000	-	-
	Lago Espolón	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Montt – 2º Corral	-	-	-	-
	Chanquin – Huentemo	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Puquiñe – La Peña	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	San Pedro – Purranque	-	-	-	0.00000

Indicador a Nivel de Propósito (continuación)
Calidad – IP6

Número de reclamos año i servicio subsidiado j/Pasajeros transportados año i servicio subsidiado j

Región	Servicio	1998	1999	2000	2001
XI	P. Aysén – P. Aguirre	0.00000	0.00000	-	-
	L. Sur	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Sur Austral 1	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Sur Austral 2	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Norte	0.00000	0.00000	0.00034	0.00016
	Tortel – P. Edén	-	-	0.00000	0.00000
	R. Baker 1	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	R. Baker 2	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	R. Palena	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Cochrane	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. O'Higgins	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Gral. Carrera	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Caro	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – Tapera	0.00000	0.00000	-	0.00000
	Coyhaique – Pollux	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – 6L	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – Caro	-	-	-	0.00000
	Cochrane – San Lorenzo	0.00000	0.00000	-	0.00000
	Coyhaique – Gat.	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Las Juntas – P. Cisnes	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Ibañez – Levican	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Cochrane – Bertrand	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – V. Ortega	-	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – Ensenada	-	0.00000	0.00000	0.00000
	V. O'Higgins – Tortel	-	-	-	-
	Cochrane – O'Higgins	-	-	-	-
	C. Prat – G. Carrera	-	-	-	-
	Coyhaique – Cochrane	-	-	-	-
	Coyhaique – L. Verde	0.00000	0.00000	-	-
	Cochrane – V. O'Higgins	-	-	-	-
	V. O'Higgins	-	-	-	-
Tortel	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	
Melinka	-	0.00000	0.00000	0.00000	
XII	P. Williams – P. Arenas	-	-	-	0.00000
	PM – P. Natales	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – P. Williams	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Porvenir	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Natales – CG	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Natales – V. Dorotea	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - S.J.	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Skyring	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Posesión	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - L. Varilla	-	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - P. Redondo	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – C. Sombrero	-	-	-	0.00000
	P. Arenas – P. Williams	-	-	-	-
	P. Arenas – Porvenir	-	-	-	-

• Un “-” puede corresponder a que el servicio no estaba operativo ese año o no hay información.

**Indicador a Nivel de Propósito
Calidad – IP7**

Número de atrasos año i servicio subsidiado j/Número de viajes licitados año i para el servicio subsidiado j

Región	Servicio	1998	1999	2000	2001
VII	Talca – Constitución	0.00584	0.00409	0.00244	0.00417
VIII	Santa María - Lota	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
IX	Angol – Coyanco	-	-	-	0.00000
	Vilcun – Malla	-	-	-	0.00000
	Galvarino – Colpi	-	-	-	0.00000
	Pucón – Relicura	-	-	-	0.00000
	Pucon – Lefincul	-	-	-	0.00000
	Nva. Imperial – Pidenco	-	-	-	0.00000
	Nva Imperial – Cinco Manzanos	-	-	-	0.00000
	Victoria – Las Piedras	-	-	-	0.00000
	P. Saavedra – Puaucho	-	-	-	0.25000
	Lonquimay – Ranquil	-	-	-	0.00000
X	Chaitén- Desertoires	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Poyo – Pichicolo	-	-	-	0.00000
	C. Gonzalo – Buill	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Chaitén – Chumelden	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	I. Rey – Niebla	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	La Barra – Trumao	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Calle Calle – San Javier	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Valdivia – Quitaqui	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Illahuapi – Ranco	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	I. Huapi – Futrono	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Lago Pirehueico	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Lago Espolón	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Montt – 2º Corral	-	-	-	-
	Chanquin – Huentemo	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Puquiñe – La Peña	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	San Pedro – Purranque	-	-	-	0.00000

**Indicador a Nivel de Propósito
Calidad – IP7**

Número de atrasos año i servicio subsidiado j/Número de viajes licitados año i para el servicio subsidiado j

XI	P. Aysén – P. Aguirre	0.00000	0.00000	-	-
	L. Sur	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Sur Austral 1	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Sur Austral 2	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Norte	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Tortel – P. Edén	-	-	0.00000	0.00000
	R. Baker 1	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	R. Baker 2	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	R. Palena	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Cochrane	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. O'Higgins	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Gral. Carrera	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	L. Caro	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – Tapera	0.00000	0.00000	-	0.00000
	Coyhaique – Pollux	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – 6L	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – Caro	-	-	-	0.00000
	Cochrane – San Lorenzo	0.00000	0.00000	-	0.00000
	Coyhaique – Gat.	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Las Juntas – P. Cisnes	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Ibañez – Levican	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Cochrane – Bertrand	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique – V. Ortega	-	0.00000	0.00000	0.00000
	Coyhaique - Ensenada	-	0.00000	0.00000	0.00000
	V. O'Higgins – Tortel	-	-	-	-
	Cochrane – O'Higgins	-	-	-	-
	C. Prat – G. Carrera	-	-	-	-
	Coyhaique – Cochrane	-	-	-	-
	Coyhaique – L. Verde	0.00000	0.00000	-	-
	Cochrane – V. O'Higgins	-	-	-	-
	V. O'Higgins	-	-	-	-
	Tortel	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
Melinka	-	0.00000	0.00000	0.00000	
XII	P. Williams – P. Arenas	-	-	-	0.00000
	PM – P. Natales	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – P. Williams	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Porvenir	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Natales – CG	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Natales – V. Dorotea	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - S.J.	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Skyring	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – Posesión	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - L. Varilla	-	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas - P. Redondo	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000
	P. Arenas – C. Sombrero	-	-	-	0.00000
	P. Arenas – P. Williams	-	-	-	-
	P. Arenas – Porvenir	-	-	-	-

• Un “-” puede corresponder a que el servicio no estaba operativo ese año, o existía información.

**Indicador a Nivel de Propósito
Calidad – IP8**

Número viajes efectivos año i, servicio subsidiado j/Número viajes contratados año i, servicio subsidiado j

Región	Servicio	1998	1999	2000	2001
VII	Talca – Constitución	1.13	1.14	1.16	1.19
VIII	Santa María - Lota	1.47	1.57	1.28	1.17
IX	Angol – Coyanco	-	-	0.99	1.00
	Vilcun – Malla	-	-	1.00	1.00
	Galvarino – Colpi	-	-	1.33	1.63
	Pucón – Relicura	-	-	1.00	1.00
	Pucon – Lefincul	-	-	-	1.50
	Nva. Imperial – Pidenco	-	-	-	1.33
	Nva Imperial – Cinco Manzanos	-	-	-	1.50
	Victoria – Las Piedras	-	-	-	1.00
	P. Saavedra – Puacho	-	-	-	3.33
	Lonquimay – Ranquil	-	-	-	1.50
X	Chaitén- Desertoers	1.00	1.00	1.00	1.00
	Poyo – Pichicolo	-	-	-	1.00
	C. Gonzalo – Buill	1.00	1.00	1.00	1.00
	Chaitén – Chumelden	1.00	1.00	1.00	1.00
	I. Rey – Niebla	1.00	1.00	1.00	1.00
	La Barra – Trumao	1.00	1.00	1.00	1.00
	Calle Calle – San Javier	1.00	1.00	1.00	1.00
	Valdivia – Quitaqui	1.00	1.00	1.00	1.00
	Illahuapi – Ranco	1.00	1.00	1.00	1.00
	I. Huapi – Futrono	1.00	1.00	1.00	1.00
	Lago Pirehueico	1.00	1.00	-	-
	Lago Espolón	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Montt – 2º Corral	-	-	-	-
	Chanquin – Huentemo	1.00	1.00	1.00	1.00
	Puquiñe – La Peña	1.00	1.00	1.00	1.00
San Pedro – Purranque	-	-	-	1.00	

**Indicador a Nivel de Propósito
Calidad – IP8**

Número viajes efectivos año i, servicio subsidiado j/Número viajes contratados año i, servicio subsidiado j

XI	P. Aysén – P. Aguirre	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Sur	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Sur Austral 1	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Sur Austral 2	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Norte	1.00	1.00	1.00	1.00
	Tortel – P. Edén	-	-	1.00	1.00
	R. Baker 1	1.00	1.00	1.00	1.00
	R. Baker 2	1.00	1.00	1.00	1.00
	R. Palena	1.00	0.00	1.00	1.00
	L. Cochrane	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. O'Higgins	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Gral. Carrera	1.00	1.00	1.00	1.00
	L. Caro	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – Tapera	1.00	1.00	-	1.00
	Coyhaique – Pollux	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – 6L	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – Caro	-	-	-	1.00
	Cochrane – San Lorenzo	1.00	0.99	-	1.00
	Coyhaique – Gat.	1.00	1.00	1.00	1.00
	Las Juntas – P. Cisnes	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Ibañez – Levican	1.00	1.00	1.00	1.00
	Cochrane – Bertrand	1.00	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique – V. Ortega	-	1.00	1.00	1.00
	Coyhaique - Ensenada	-	1.00	1.00	1.00
	V. O'Higgins – Tortel	-	-	-	-
	Cochrane – O'Higgins	-	-	-	-
	C. Prat – G. Carrera	-	-	-	-
	Coyhaique – Cochrane	-	-	-	-
	Coyhaique – L. Verde	1.00	1.00	-	-
	Cochrane – V. O'Higgins	-	-	-	-
V. O'Higgins	-	-	-	-	
Tortel	1.00	1.00	1.00	1.00	
Melinka	-	-	1.00	1.00	
XII	P. Williams – P. Arenas	-	-	-	0.92
	PM – P. Natales	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – P. Williams	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Porvenir	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Natales – CG	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Natales – V. Dorotea	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas - S.J.	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Skyring	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – Posesión	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas - L. Varilla	-	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas - P. Redondo	1.00	1.00	1.00	1.00
	P. Arenas – C. Sombrero	-	-	-	1.00
	P. Arenas – P. Williams	-	-	-	-
	P. Arenas – Porvenir	-	-	-	-

- Un “-” indica que el servicio no estaba operativo ese año, o no existía información acerca de éste.