

# BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2009

## SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

SANTIAGO DE CHILE

Amunátegui N° 139, Teléfono 421 3000

[www.mtt.cl](http://www.mtt.cl)

## Índice

1. Presentación.....	3
2. Resultados de la Gestión año 2009.....	5
2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2009.....	5
2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios.....	21
3. Desafíos para el año 2010.....	37
4. Anexos.....	42
Anexo 1: Identificación de la Institución.....	44
Anexo 2: Recursos Humanos.....	50
Anexo 3: Recursos Financieros.....	56
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009.....	88
Anexo 5: Programación Gubernamental.....	98
Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas.....	106
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009.....	108
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.....	109
Anexo 9: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional.....	110
Anexo 10: Propuestas Fondo de Modernización de la Gestión Pública.....	112

# 1. Presentación

La Subsecretaría de Transportes es un servicio público perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Está integrada por las divisiones de Estudios y Desarrollo, Normas y Operaciones, Legal, Subsidios y Administración y Finanzas; y los Programas Fiscalización, Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), Coordinación General de Transporte de Santiago y Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT). De ella dependen además las quince Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en que se desconcentra la acción del Ministerio en el ámbito territorial. Su misión se orienta a incentivar el desarrollo de sistemas de transporte eficientes, seguros y sustentables ambientalmente, para lo cual formula políticas y normas de transporte y tránsito, y controla su cumplimiento, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, y promover la integración territorial y el desarrollo económico del país. La Subsecretaría cumple sus funciones con las facultades que le han otorgado diferentes cuerpos legales, los que se detallan más adelante en el Anexo 1 de este informe. El personal con que cuenta la institución para estos propósitos alcanzó en el año 2009 a 424 funcionarios y funcionarias, comprendidas las categorías de planta y contrata, cuya composición y características se presentan en el Anexo 2 de este documento.



En el Capítulo 2 de este informe se da cuenta de los resultados de la gestión del año 2009 en los aspectos relevantes del presupuesto de la Subsecretaría y en la provisión de los productos principales de la institución. Uno de los logros más significativos para la ciudadanía en el período, fue la promulgación de la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, en la cual se ha establecido un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Se establece un subsidio permanente de 230 mil millones de pesos anuales para financiar la menor tarifa estudiantil, en Santiago y regiones. Contempla además un subsidio transitorio para el transporte de Santiago de 550 mil millones de pesos hasta el año 2014 y un monto equivalente para regiones.

Respecto a los planes de transporte, se continuó avanzando significativamente en el mejoramiento del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, Transantiago, a fin de satisfacer de manera efectiva las necesidades de desplazamiento de los usuarios, lo que se expresa entre otras medidas y logros en: mejoramiento de la malla de servicios; aumento de la infraestructura asociada al sistema, en corredores de transporte público, paraderos y refugios, e incremento del número de buses; mejoramientos en frecuencia y regularidad de los buses; reducción de tiempos de espera y de viaje. En cuanto a regiones, se introdujeron las medidas de ordenamiento del transporte programadas en diversas ciudades, debiendo destacarse la licitación de buses en la ciudad de Punta Arenas, que implica un importante mejoramiento de los servicios a la población, los que comienzan a operar en las nuevas condiciones a partir de marzo de 2010. Además, se efectuó la licitación complementaria de Valparaíso, aunque sin poder adjudicarse, por lo que se está preparando un

nuevo proceso, y se desarrollaron las actividades preparativas de la licitación de vías en el Gran Concepción, con activa participación ciudadana, que se espera concretar en el curso del año 2010.

En materia de seguridad de tránsito, cabe mencionar entre los logros del año la creación de ocho comisiones regionales de seguridad de tránsito (CORESET) con lo que se completa el total de catorce comisiones a lo largo del país. Las medidas de carácter institucional, normativo y fiscalizador de los últimos años en el ámbito de la seguridad, han permitido al país reducir la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito hasta un nivel de 4,7 fallecidos por cada diez mil vehículos en 2009, la más baja desde el año 1993 en que se creó la CONASET. El número absoluto de fallecidos en 2009 fue también el más bajo de todos los años en ese mismo período. En gestión de tránsito destaca la ampliación de la UOCT a regiones, habiendo comenzado a operar el sistema automatizado de control de tráfico de La Serena-Coquimbo, y se encuentran en desarrollo los proyectos para Temuco, Rancagua y Puerto Montt que comenzarán a operar el próximo año. Resalta también en el año el impulso dado a la labor fiscalizadora de la institución, lo que se manifiesta en una mayor asignación de recursos para personal, elementos materiales y desarrollos tecnológicos del Programa de Fiscalización, resultando en un aumento significativo de los controles en Santiago y regiones.

Por otra parte, en cuanto a los compromisos de gestión, el porcentaje de cumplimiento global de metas de los Indicadores de Desempeño comprometidos con el Congreso, alcanzó al 95 por ciento, y en el caso de la Programación Gubernamental la gran mayoría de los compromisos anuales se cumplieron y sólo algunos de ellos se lograron parcialmente. En el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) del año 2009, la Subsecretaría alcanzó un 100 por ciento de cumplimiento, debiéndose destacar que el Servicio ingresó voluntariamente al primer año de aplicación del Programa Marco de la Calidad del PMG, dando inicio satisfactorio a la ejecución del plan trienal de implementación de la Norma ISO 9001 en las áreas del negocio institucional y de ampliación de la certificación hacia regiones, incluyendo perspectiva territorial y de género. En el plano interno hubo también un alto grado de logro de las metas fijadas a los equipos de trabajo de la institución. De estas materias se informa detalladamente en los Anexos 4, 5, 7 y 8 del presente balance.

Respecto a los desafíos para el año 2010, uno de los aspectos más relevantes es la plena aplicación de los recursos contemplados en la reciente ley que creó el subsidio al transporte público, en Santiago y regiones. Paralelamente, se dará continuidad a 250 servicios subsidiados y se implementarán otros 227 nuevos, con un presupuesto de 17 mil millones de pesos, beneficiándose a una población superior a 397 mil habitantes de zonas aisladas del país. Se continuarán impulsando las medidas de mejoramiento del Plan Transantiago, en sus diferentes componentes, así como las licitaciones de vías pendientes y otras medidas de ordenamiento del transporte en regiones. Además, se dará inicio a las licitaciones de plantas de revisión técnica en a lo menos cuatro regiones. Una actividad relevante para el próximo año es la puesta en marcha del Programa Marítimo-Portuario, recientemente creado por la ley de presupuestos de 2010. Estos y otros desafíos de la Subsecretaría en materias propias del ámbito de su gestión, se presentan en el Capítulo 3 de este documento



**Raúl Erazo Torricelli**  
Subsecretario de Transportes

## 2. Resultado de la Gestión año 2009

### 2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2009

#### Plan Transantiago

Las acciones desarrolladas y los logros más relevantes alcanzados en el sistema de transporte público en Santiago, incluyen lo siguiente:

- Con el objetivo de lograr que los viajes de las/os usuarios/as del Sistema de Transporte sean más expeditos y rápidos, ha aumentado la infraestructura destinada a los buses, en sus tres modalidades:
  - Corredores Segregados: Calzadas para el uso de buses, que se encuentran físicamente separadas del tráfico de otros vehículos.
  - Vías Exclusivas: Calles con uso exclusivo para la circulación de buses Transantiago, en horas punta de mañana y tarde, de lunes a viernes.
  - Pistas Sólo Bus: Pistas destinadas a buses.Ha existido un aumento significativo de este tipo de vías desde el inicio de Transantiago en febrero de 2007. La longitud total de corredores casi se han cuadruplicado, como también los de vías exclusivas. Las pistas Sólo Bus han aumentado un 48%.
- El sistema tiene 10.670 paraderos. Desde febrero de 2007 hasta fines de 2009, los paraderos con refugio peatonal han aumentado en 160% (de 3.013 a 7.812 paraderos con refugio).
- También se ha desarrollado infraestructura para Zonas Pagas, que no estuvieron consideradas en el diseño original del sistema y que a fines de 2009 ascienden a 155.
- Desde Mayo del 2007 a Noviembre del 2009, los Puntos de Carga de la Tarjeta BIP han aumentado de 1.206 a 1.741 unidades.
- La cantidad de buses del sistema ha aumentado significativamente. El número de buses equivalentes ha crecido desde 4.700, en febrero de 2007, hasta 7.395 en noviembre de 2009, mientras que el número de buses operativos ha tenido un aumento de 3.800 a 5.922 para el mismo período.
- La malla de servicios de Transantiago, ha aumentado desde 223 en febrero de 2007, hasta 335 servicios a octubre de 2009.

- A partir de agosto de 2008, se comenzaron a medir los siguientes indicadores de Cumplimiento para las distintas Unidades de Negocio, los que se aplican en el pago para generar descuentos a los Operadores de Transportes :
  - Indicador de Cumplimiento de Frecuencias (ICF)
  - Indicador de Cumplimiento de Regularidad (ICR)

Se puede señalar que, entre los períodos de agosto del 2008 a noviembre del 2009, el ICF para Servicios Troncales, ha aumentado de 74,8% a 96%. Mientras que para los servicios Alimentadores, en ese mismo período, el aumento ha sido de 76% a 96,7%. Respecto al ICR, para el mismo período, también se aprecia una mejora, expresada en los Servicios Troncales en un aumento del índice de 69,5% a 86,3% y en los Servicios Alimentadores en un aumento del índice de 76,6% a 89,9%.
- En general, los progresos esperados en cuanto a Fiscalización en terreno muestran buenos porcentajes de cumplimiento. En particular se destaca positivamente la gran disminución de los incumplimientos de frecuencia detectados por el Programa Nacional de Fiscalización, lo que coincide plenamente con la tendencia al alza del indicador de frecuencia (ICF) registrado en la Coordinación Transantiago.
- Los tiempos de espera promedio, considerando todas las etapas de viaje, desde mayo de 2007 a septiembre de 2009 han disminuido a menos de la mitad.
- Por otra parte, los tiempos de viaje son ahora, en promedio, 44,6 minutos menor a los 57,3 minutos registrados en mayo de 2007.
- El porcentaje de personas que espera más de 10 minutos bajó de 17,4% en junio del 2007 a 5,3% en Septiembre del 2009, y los que esperan más de 20 minutos bajó de 4,4% a 0,5% para el mismo período.
- También se ha logrado una disminución significativa en las denuncias, reclamos y sugerencias realizadas por los/as usuarios/as del sistema. De esta manera, para febrero de 2007, las denuncias y reclamos alcanzaron 8.401 y las sugerencias a 12.747, mientras que para febrero de 2009, las denuncias y reclamos han disminuido a 2.640 y las sugerencias a 714.
- La satisfacción general con el servicio de transporte en buses ha logrado una evaluación promedio de 4,9 a fines de 2009 lo que se traduce en el mejor resultado logrado hasta la fecha, siendo la primera vez que se logra satisfacción neta positiva.
- Aún cuando no ha habido un establecimiento de metas específicas para las variables mencionadas en el documento, en general los resultados han estado dentro de rangos esperados para la mayoría de los aspectos enumerados, destacándose positivamente la implementación de paraderos, y el mejoramiento en el cumplimiento de los indicadores de frecuencia y regularidad, ICF e ICR respectivamente. En relación con la construcción de corredores, en términos globales se ha avanzado según lo esperado con algunas desviaciones menores en el programa de entrega, el que quedará cumplido totalmente en marzo de 2010.

Un resumen cuantitativo de estos logros se presenta a continuación:

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2008- 2009 <sup>1</sup>			
Concepto	2007	2008	2009
N° de paraderos	8948	95952	10670
Paraderos con Refugio	3013	5359	7812
Corredores (km)	15,6	603	74,9
Vías Exclusivas (km)	8	31	31
Pistas Sólo Bus (km)	68,4	77	101,1
Zonas Pagas	0	1414	155
Número de Servicios Totales	223	3265	335
Denuncias y Reclamos	8.401	3.125	2.640
Sugerencias	12.747	1.223	714
Puntos de Carga Tarjeta Bip <sup>6</sup>	1.385	1.813	1.795
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los usuarios	3,87	4,38	4,99

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2009		
Concepto	2007	2009

1 Los datos corresponden a febrero de 2007, febrero de 2008 y Noviembre de 2009.

2 Diciembre 2008

3 Diciembre 2008

4 Diciembre 2008

5 Octubre 2008

6 Este dato corresponde al promedio anual de los puntos de carga de tarjeta bip

7 Diciembre 2007

8 Diciembre 2008

9 Diciembre 2009

Tiempo de espera para todas las etapas de un viaje	11,9 minutos	5,7 minutos (promedio punta mañana, septiembre 2009)
Tiempo de viaje	57,3 minutos	44,9 minutos (promedio punta mañana, septiembre 2009)
Personas que esperan más de 10 minutos en el paradero	17,4% (Junio 2007)	5,3% (punta mañana septiembre 2009)
Personas que esperan más de 20 minutos en el paradero	4,4% (Junio 2007)	0,5% (punta mañana septiembre 2009)

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2008- 2009		
Concepto	Agosto 2008	Noviembre 2009
Índice de cumplimiento de frecuencia:		
Servicios Troncales	74,8%	96,0%
Servicios Alimentadores	76,0%	96,7%
Índice de cumplimiento de regularidad:		
Servicios Troncales	69,5%	86,3%
Servicios Alimentadores	76,6%	89,9%

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2009		
Concepto	2007	2009
Número de buses equivalentes	4.700	7.395
Número de buses inscritos	3.800	5.922

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Notas:

1 Considera 77 pasajeros por bus

2 Refleja el número de buses operativos a febrero de 2007 y noviembre de 2009.

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2008- 2009			
Concepto <sup>10</sup>	2007 <sup>11</sup>	2008	2009
Buses	396.030.633	728.020.318	752.044.292
Metro	236.502.273	398.282.631	378.328.637
Total	632.532.906	1.126.302.948	1.130.372.929

Fuente: Coordinación General de Transantiago

- Sobre la Perspectiva Territorial: La ciudad de Santiago ofrece una serie de servicios a quienes la habitan, pero éstos no se encuentran distribuidos homogéneamente en el territorio. En este contexto, la capacidad de los habitantes para desplazarse a través del espacio urbano, condiciona el acceso que estos pueden tener a las diversas actividades y oportunidades que ofrece la ciudad. Transantiago trabaja para equiparar la capacidad de desplazamiento de todos los habitantes de la capital, con el fin de evitar la exclusión de aquellos grupos más vulnerables y mejorar la cohesión del territorio metropolitano, promoviendo la conectividad de sectores segregados de la ciudad con áreas donde es posible satisfacer tareas (educación, trabajo), necesidades (salud, servicio, comercio) o deseos (espacios recreativos, áreas verdes). En este sentido, los logros que se han destacado en los puntos anteriores, como los avances en la cobertura de la malla de recorridos, o el desarrollo de acciones tendientes a fortalecer los diversos territorios, han permitido interconectar mejor las distintas áreas de la ciudad y responder a las necesidades específicas de sus habitantes.
- Sobre la Perspectiva de Género: Para el logro de políticas públicas, de planes y programas destinados a resolver necesidades básicas de quienes habitan en la ciudad, resulta importante desarrollar tratamientos integrados que permitan identificar con claridad a quienes éstas se dirigen, conociendo distintas necesidades, condiciones y características de los/as sujetos para focalizar los esfuerzos. En esta línea, la perspectiva de género es un aporte en la medida que permite visualizar a las y los sujetos de manera heterogénea, considerando variables como sexo, edad, nivel socioeconómico, etnia, etc. Aunque Transantiago no ha desarrollado una planificación en términos de perspectiva de género, ha iniciado avances realizando diferenciaciones en el tratamiento de sus estudios y evaluaciones, incluyendo variables sociodemográficas para tener un mayor conocimiento de quienes son sus usuarios/as.

<sup>10</sup> Estos valores son estimaciones de viajes, ya que lo que se registra son validaciones o etapas, y un viaje puede contener más de una etapa

<sup>11</sup> Los datos reales de las validaciones comenzaron a medirse a partir del 06 de Junio del 2007

Análisis de recursos presupuestarios ejecutados:

La ejecución del presupuesto en el año 2009 fue de un 79,9 %, que se explica principalmente por una menor ejecución en el subtitulo 22, por retrasos en los procesos de licitación, contratación y toma de razón de contratos referidos a prestación de servicios de monitores de seguridad e información en zonas pagas y de monitores que prestan servicios en municipios.

Su principal ejecución abordó aspectos de la operación tales como:

- Atención de la operación de validadores e información a usuarios en 155 zonas de pago extravehicular, reducción de la evasión;
- Contrato de la plataforma tecnológica de información a usuarios, sitio WEB, Call Center, oficinas de atención a usuarios; se efectuó también la contratación de encuestas de Calidad de Servicio e Índice de Satisfacción de los operadores;
- Soluciones tecnológicas que aseguran el correcto funcionamiento de sistema de gestión de flota y control de los pagos del sistema;
- Recoger información de operación en diversas áreas y plantear diagnósticos operacionales que permiten orientar mejoras en los recorridos y
- Asesorías especializadas en materias de transporte urbano y de análisis periódico de las variables operacionales del sistema de transporte de pasajeros.

Por ultimo, relevante de la ejecución del año 2009 fueron las inversiones en software en el subtitulo 29 que permitieron a Transantiago licitar una plataforma tecnológica integrada que durante el año 2010 y siguientes sustentara todos los procesos de las unidades de negocios de Transantiago.

## Subsidios al Transporte

### Subsidio al Transporte Público. Ley N° 20.378

Con fecha 5 de septiembre de 2009, se publicó la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, la cual ha establecido un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. La señalada ley indica que en las zonas geográficas distintas a la provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo; que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses y que no operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696, o en uno de los supuestos a que se refiere su Artículo 3° letra b), se hará entrega del subsidio a los propietarios de los buses, minibuses y trolebuses que cumplan con los requisitos que señala el artículo 4° letra a) de la ley.

A través de esta ley se crea un subsidio permanente de 230 mil millones de pesos anuales para financiar la menor tarifa estudiantil. La mitad de estos recursos son destinados a la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y la otra mitad al resto de las comunas del país. El proyecto también crea un subsidio transitorio para la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo de 550 mil millones de pesos hasta el año 2014 y un monto equivalente para regiones.

#### Subsidio Permanente.

La distribución del monto del subsidio permanente correspondiente a regiones (115 mil millones de pesos anuales, reajustables según la variación del Índice de Precios al Consumidor) se distribuirá entre éstas de la siguiente forma:

- Primero se calcula el subsidio que le corresponde a cada ciudad donde hay información de tarifas y viajes que permite realizar dicho cálculo. Este subsidio equivale a la diferencia entre el ingreso medio (futura tarifa adulta) y la tarifa estudiantil correspondiente multiplicada por el número de viajes estudiantiles.
- Luego, se expande el subsidio al resto de las zonas de cada región sobre la base del subsidio por estudiante (TNE) calculado en las ciudades con información y el número de estudiantes (TNE) en el resto de las localidades.
- También se le podrá entregar un suplemento adicional para fomentar el transporte público mayor a aquellas regiones y zonas definidas como zonas extremas y donde además se compruebe que el número de viajes por estudiante en transporte público mayor es significativamente inferior al del resto del país. Este procedimiento tiene la finalidad compensar aquellas regiones donde ha desaparecido el transporte mayor.

Una vez definidos los montos por región (y las comunas de la Región Metropolitana sin considerar la Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo), los recursos se destinarán a los siguientes usos (Artículo 3°, 4° y 5°):

- a) Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo: los recursos se destinan a cubrir el déficit operacional del sistema de transporte público.
- b) Resto de las zonas del país: los recursos se destinan a los siguientes usos:
  - En las ciudades con licitación de vías (Iquique, Antofagasta, Rancagua, Concepción y Valparaíso) se entregan los recursos a los operadores a cambio de una reducción de las tarifas que pagan los adultos (y también los estudiantes) (Artículo 3° letra b).
  - En las otras ciudades y sectores rurales, las familias de los sectores más vulnerables recibirán un subsidio que podrá ser utilizado en cualquier transporte público, sea este mayor o taxis colectivos (Artículo 4° b). Por una vez, y para permitir el desarrollo administrativo de este subsidio al transporte público, los recursos podrán ser entregados en forma directa, como un bono monetario. (Artículo séptimo transitorio).
  - Además, las tarifas a los escolares en regiones disminuirán hasta llegar a un tercio de la tarifa adulta, igualando así los beneficios que reciben los estudiantes en la Región Metropolitana. En las ciudades licitadas esto se realizará en el marco de la reducción de tarifas señalada en el punto a) de más arriba. En el resto de las zonas, se entregará directamente una transferencia compensatoria a los dueños de vehículos de transporte público mayor para compensar la reducción de la tarifa estudiantil (Artículo 4° letra a).
  - El resto de los recursos para estas zonas se destinarán a expandir el programa de subsidios a zonas aisladas, el programa de subsidio al transporte escolar, proyectos para fomentar el transporte público mayor en aquellas zonas donde éste ha desaparecido e infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región (Artículo 5°).

#### Subsidio Transitorio.

El proyecto también crea un subsidio transitorio para Santiago de 550 mil millones de pesos hasta el año 2014 (Artículo Tercero Transitorio) y un monto equivalente para regiones (Artículo Cuarto Transitorio). En Santiago, dicho monto se destina a financiar el déficit operativo del sistema y es decreciente en el tiempo, hasta extinguirse el año 2014. En regiones (y las comunas de la Región Metropolitana aparte de las de la Provincia de Santiago y Comunas de Puente Alto y San Bernardo) dichos recursos se destinarán a una provisión especial del FNDR para:

- Un plan de retiro, renovación y destrucción de buses antiguos que permitirá mejorar las condiciones de seguridad, emisiones y confort para muchos servicios urbanos y rurales que operan en las regiones del país y que en la actualidad presentan carencias importantes en esta materia.
- Proyectos de inversión en infraestructura para el transporte público, transporte en general u otros proyectos de inversión relevantes para la región.

Los montos de recursos para regiones se distribuyen mediante la misma regla de distribución del FNDR, y las regiones tendrán hasta después del año 2014 para gastar estos recursos.

De acuerdo a lo anterior, los efectos concretos de la ley son los siguientes: En ciudades con vías licitadas: Reducción de tarifas adultas y escolares; mayores recursos para Zonas Aisladas; mayores recursos para inversión en infraestructura para el transporte público y general, y renovación de buses. En ciudades licitadas: Percepción de menor tarifa para usuarios, de aproximadamente el 40% de menores ingresos; mayores recursos para Zonas Aisladas; mayores recursos para inversión en infraestructura para el transporte público y general, y renovación de buses.

#### Reglamentos Ley N° 20.378

Según lo establecido en la ley, se deben dictar una serie de reglamentos para la debida aplicación de la misma y hacer operativas las diferentes líneas de subsidio. De ellos, fue publicado el 10 de diciembre de 2009 el Decreto N° 129, que reglamenta el procedimiento para la designación del panel de expertos que contempla el artículo 14 de dicha ley; los restantes se encuentran elaborados y en proceso de aprobación y promulgación, lo que se espera ir concretando los primeros meses del año 2010.

#### **Transferencias Realizadas durante el año 2009.**

Al 31 de diciembre del año 2009, el monto de las transferencias efectuadas al amparo de la Ley N° 20.378, ascendió a 137 mil 655 millones de pesos, proveniente íntegramente del fondo transitorio antes mencionado, recursos que se destinaron al Sistema de Transporte Público de Santiago. Se debe tener en cuenta que los montos de recursos del fondo transitorio en el Sistema de Transporte Público de Santiago y del aporte especial para Transporte y Conectividad para regiones serán, hasta el año 2014, idénticos, pudiendo, sin embargo, ser distintos los montos gastados cada año.

Para el caso del fondo permanente, no se realizó gasto en el año 2009, debido a la espera de la aprobación de los reglamentos, tanto para el Sistema de Transporte Público de Santiago como para las distintas regiones del país.

#### **Subsidio a los servicios de transporte en zonas aisladas.**

Cabe resaltar también el programa de subsidios al transporte en zonas aisladas, que contó en el año 2009, con un presupuesto de M\$10.875.818, ejecutándose en un 100%. Este monto representa un aumento en términos reales de 57%, en relación al gasto ejecutado por este mismo concepto en el presupuesto del año 2008, de acuerdo a las cifras indicadas en el cuadro siguiente. Dichos fondos se destinaron a todas las regiones del país, exceptuando la Región Metropolitana, con el objeto de subsidiar nuevas iniciativas y dar continuidad a las de arrastre que siguen justificándose e incentivar el mejoramiento de las condiciones de operación de servicios de continuidad, llegando a un total de

253 subsidios al transporte durante 2009. La población beneficiada por este programa en el año 2009 se estima en 179.000 habitantes de zonas aisladas del país.

Productos/(Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2007	2008	2009
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Traspaso de fondos para programa de subsidios al transporte <sup>(1)</sup> .	Miles de \$	4.609.730	6.935.148	10.875.818
Servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas.	Unidades	161	218 <sup>(2)</sup>	253

Fuente: Subsecretaría de Transportes – Unidad de Subsidios.

Notas:

<sup>(1)</sup> Las cifras están expresadas en miles de pesos de 2009

<sup>(2)</sup> El número de servicios subsidiados durante 2008, se modificó respecto de lo informado en BGI 2008, debido a que 3 subsidios a la demanda consideraban un servicio subsidiado cada uno, pero en la práctica los beneficiarios eran usuarios de un total de 14 servicios de transporte.

Con respecto al mejoramiento de las condiciones de servicios de continuidad, puede indicarse que fue posible aumentar la calidad de algunos de éstos en aspectos como: aumento de la frecuencia de viajes, mejoramiento de los vehículos en cuanto a antigüedad y capacidad, reducción de tiempos de viaje, entre otros.

Asimismo durante 2009 se implementaron siete servicios que forman parte del Plan de Conectividad Austral, lo que ha significado un mejoramiento de la calidad de tres servicios de continuidad e inicio de cuatro servicios nuevos con mayores exigencias para otorgar una mayor calidad en el servicio.

A continuación se presenta el detalle de los nuevos subsidios al transporte y aumentos de calidad de los existentes, en el año 2009, desagregados por región:

Región	Servicios Nuevos en 2009 (N°)	Servicios de Arrastre mejorados en 2009 <sup>(1)</sup> (N°)			
		Aumento Frecuencia	Mejora Vehículo	Mejora Capacidad	Mejora Tiempo De Viaje
ARICA - PARINACOTA	3	-	-	-	-
TARAPACÁ	-	1	-	-	-
ANTOFAGASTA	-	-	-	-	-
ATACAMA	1	-	-	-	-
COQUIMBO	5	-	-	-	-
VALPARAÍSO	2	-	-	-	-
L. BERNARDO O'HIGGINS	6	-	-	-	-
DEL MAULE	3	-	-	-	-
BIOBÍO	1	-	-	-	-
ARAUCANÍA	8	1	-	-	-
LOS RÍOS	6	1	-	-	-
LOS LAGOS	7	5	2	2	2
AYSÉN	3	2	1	-	-
MAGALLANES	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PAÍS</b>	<b>45 <sup>(2)</sup></b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Fuente: Subsecretaría de Transportes – Unidad de Subsidios.

Notas:

(1) Las mejoras no son necesariamente excluyentes entre sí.

(2) El número total de subsidios que operaron durante 2009 alcanzó a 253, compuestos de 208 subsidios de continuidad más 45 subsidios nuevos. Cabe hacer presente que de los 218 subsidios que operaron durante 2008, 10 dejaron de operar, 5 servicios luego de la erupción del volcán Chaitén, otros 2 servicios aéreos de la región de Aysén dejaron de operar a partir del segundo semestre de 2008 (uno por falta de oferentes y otro por mejoramiento de la conectividad marítima en el tramo Puerto Aguirre – Puerto Chacabuco) y finalmente 3 que en la práctica forman parte de otros servicios existentes.

## Indicadores de Desempeño.

El Programa de Subsidios al Transporte Regional en zonas aisladas cuenta con dos indicadores de desempeño, cuya evolución se muestra en el cuadro siguiente:

Indicador	Fórmula de cálculo	Resultados		
		2007	2008	2009
Porcentaje de cumplimiento de frecuencias contratadas en servicios subsidiados de transporte	$\frac{\text{Sumatoria de N}^\circ \text{ de viajes efectuados servicio i en período t}}{\text{Sumatoria de N}^\circ \text{ de viajes contratados servicio i en período t}} * 100$	110%	122%	108%
Meta		95%	95%	100%
Porcentaje de subsidios otorgados a servicios de transporte en zonas aisladas	$\frac{\text{Número de servicios subsidiados en operación en período t}}{\text{Número de servicios con solicitud de subsidio evaluados positivamente para el período t}} * 100$	93,3%	92,9%	92,9%
Meta		93,8%	93,3%	93,3%

En el indicador "Porcentaje de cumplimiento de frecuencias contratadas en servicios subsidiados de transporte", la medición se realiza a cuatro servicios de transporte marítimo: Lota – Isla Santa María (Región del Biobío); Chaitén – Isla Desertores (Región de Los Lagos), que desde la erupción del volcán Chaitén, corresponde a Achao - Isla Desertores; Litoral Norte (Región de Aysén); y Puerto Montt – Puerto Natales (Región de Magallanes y Antártica Chilena). El sobrecumplimiento que muestra el indicador respecto de su meta, que fue de 100% en 2009, se produce debido a los viajes adicionales de los servicios, en respuesta a aumentos de demanda en los meses de entrada y salida de estudiantes y en el período estival. Con respecto al indicador "Porcentaje de Subsidios otorgados a servicios de transporte en zonas aisladas", la medición comprende los subsidios a la oferta de servicios de arrastre y nuevos en localidades aisladas de la Región de Magallanes y Antártica Chilena. Para este indicador la meta fijada para el 2009, de 93,3%, considero un total de 14 servicios con solicitud de subsidio que fueron evaluados positivamente, realizándose la contratación en 13 de ellos. Sólo el servicio Pampa Guanaco – Cameron no pudo ser implementado, a pesar de ser licitado en varias ocasiones, dado que las condiciones del camino son muy desfavorables para la circulación de vehículos, razón por la cual no se presentaron oferentes en ninguna de las licitaciones realizadas.

Perspectiva y cobertura territorial.

Los resultados de los compromisos asumidos para el sistema de Gestión Territorial del PMG fueron los siguientes:

Productos o Subproductos Asociados	Objetivos Específicos	Plazo	Indicador	Meta 2009	Cumplimiento
Subsidios a los servicios de transportes en zonas aisladas (Plan de Conectividad Austral)	Operación oportuna de los servicios subsidiados contemplados dentro del Plan de Conectividad Austral.	2009 - 2012	Porcentaje de subsidios otorgados al Ministerio de Obras Públicas a servicios subsidiados contemplados dentro del Plan de Conectividad Austral	80%	87,5%
Subsidios a los servicios de transportes en zonas aisladas	Velar por la coordinación entre quienes planifican los servicios y quienes están directamente involucrados con la operación de los mismos.	2009	Porcentaje de cumplimiento de visitas a terreno establecidas en la programación anual.	80%	100%

Indicador "Porcentaje de subsidios otorgados al Ministerio de Obras Públicas a servicios subsidiados contemplados dentro del Plan de Conectividad Austral": Se implementaron 7 de los 8 servicios contemplados dentro del PCA. El Servicio Fiordo Mitchel se encuentra pendiente, el primer llamado a licitación fue declarado desierto y el segundo se encuentra en proceso. Indicador "Porcentaje de cumplimiento de visitas a terreno establecidas en la programación anual": Se programaron 22 visitas a terreno de funcionarios del área de subsidios, a localidades aisladas, orientadas a recabar antecedentes sobre la necesidad de subsidiar servicios de transporte, verificar cumplimiento de servicios y frecuencias contratadas servicios subsidiados, entre otras; cumpliéndose la totalidad de ellas.

Respecto a la cobertura geográfica del Programa de Subsidios, el cuadro siguiente muestra el número de servicios de transporte que fueron beneficiados con fondos para subsidios, desagregado por regiones y modos de transporte, entre los años 2007 y 2009:

Región	Modo																		Totales			
	Marítimo			Lacustre			Fluvial			Terrestre			Aéreo			Ferroviario			2007	2008	2009	
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009				
Arica - Parinacota											9	12							0	9	12	
Tarapacá											11	7	7							11	7	7
Antofagasta											2	2	2							2	2	2
Atacama											3	3	4							3	3	4
Coquimbo												9	13								9	13
Valparaíso	1		1											1		1				2	0	2
L. B. O'Higgins												3	9							0	3	9
Del Maule											7	7	10				1	1	1	8	8	11
Bío Bío	1	1	1											1	1	2				2	2	3
Araucanía				3	3	3					12	34	42							15	37	45
Los Ríos		1	1		1	3	3	7	8			3	6							3	12	18
Los Lagos	12	26	24	6	4	4	10	4	5	13	13	13	1	2	5					42	49	51
Aysén	13	12	12	6	7	5			4	4	30	33	36	7	6	4				56	62	61
Magallanes	3	2	2								12	11	11	2	2	2				17	15	15
<b>Total País</b>	<b>30</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>90</b>	<b>134</b>	<b>165</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>161</b>	<b>218<sup>(1)</sup></b>	<b>253</b>	

Fuente: Subsecretaría de Transportes – Unidad de Subsidios.

Nota:

(1): El número de servicios subsidiados durante 2008, se modificó respecto de lo informado en BGI 2008, debido a que 3 subsidios a la demanda consideraban un servicio subsidiado cada uno, pero en la práctica los beneficiarios, eran usuarios de un total de 14 servicios de transporte.

El total nacional de localidades con algún grado de aislamiento (crítico, alto y regular), definido según metodología de evaluación de aislamiento aplicada, asciende a 18.899, lo que representa un total de 2.158.120 habitantes. El Programa de Subsidios al Transporte Regional, durante el 2009 alcanzó una cobertura de 1.172 localidades, equivalentes a 81.339 habitantes; lo que significa que se benefició al 6,2% de localidades aisladas del país y al 3,8% de los habitantes que se encontraban con algún grado de aislamiento a nivel nacional.

Evolución del programa de subsidios al transporte regional en zonas aisladas.

En el siguiente cuadro se presenta la evolución histórica del Programa de Subsidios, en cuanto a la ejecución presupuestaria anual, a su cobertura regional y la población beneficiaria. Las cifras están expresadas en moneda constante:

Evolución histórica del Programa de Subsidios al Transporte Regional			
Año	Ejecución Presupuestaria (En miles de \$ de 2009)	Regiones Beneficiadas	
		N° Habitantes Beneficiados	
1994	964.538	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
1995	1.232.516	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
1996	1.455.780	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
1997	1.640.203	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
1998	1.844.926	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
1999	1.928.953	V, VII, VIII, X, XI Y XII	
2000	1.772.875	V, VII, VIII, IX, X, XI Y XII	
2001	2.034.005	V, VII, VIII, IX, X, XI Y XII	
2002	1.785.286	I, III, V, VII, VIII, IX, X, XI Y XII	
2003	2.303.948	I, III, V, VII, VIII, IX, X, XI y XII	
2004	2.092.409	I, III, V, VII, VIII, IX, X, XI y XII	
2005	2.337.087	I, III, V, VII, VIII, IX, X, XI y XII	
2006	3.830.631	I, III, V, VII, VIII, IX, X, XI y XII	
2007	4.609.730	I, II, III, VII, VIII, IX, X, XI y XII	
2008	6.935.148	I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV y XV	
2009	10.875.818	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV y XV	

Fuente: Subsecretaría de Transportes – Unidad de Subsidios

Nota: A partir de 2006 se inició la aplicación de una metodología de evaluación de aislamiento, lo que ha permitido además de calificar y priorizar las solicitudes de subsidios al transporte regional, contar con la información de población beneficiada.

### Cumplimiento de compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

El Programa Subsidios al Transporte Regional fue evaluado por la Dirección de Presupuestos (DIPRES) en el año 2002, generándose una serie de compromisos institucionales, los cuales están siendo desarrollados a partir de dicha evaluación. Para el año 2009, quedaron sólo dos compromisos calificados como “parcialmente cumplidos”, que son: “Revisión de Matriz de Marco Lógico e Indicadores propuestos por panel evaluador y proposición de cambios” e “Identificación de información requerida por cada modo de transporte. Validación de Indicadores finales, incluyendo una definición de la periodicidad de medición de cada uno de ellos. Definición de formato para la solicitud de información, por cada modo de transportes”. Durante el año se envió una versión preliminar de la Matriz de Marco Lógico, la que fue revisada por DIPRES y devuelta con observaciones, las cuales fueron consideradas, remitiéndose la versión final correspondiente, para lograr la validación definitiva. Las actividades tendientes al cumplimiento del segundo compromiso requieren que la Matriz de Marco Lógico sea validada previamente por DIPRES. El detalle de los compromisos vigentes y su estado de cumplimiento se presentan en el Anexo 6 de este documento.

## Transporte Ferroviario

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

- Construcción de una base de datos con antecedentes de infraestructura y transporte ferroviario, además, de información general de todas las empresas ferroviarias del país.
- Visitas técnicas a las instalaciones de las distintas empresas ferroviarias.
- Análisis y aplicación de la legislación y normativa ferroviaria nacional vigente.
- Participación en grupos de trabajo en temas internacionales de integración ferroviaria.
- Seguimiento del Plan Trienal 2008 – 2010 de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
- Transferencias de fondos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE):

### Transferencias a EFE

El presupuesto de la Subsecretaría, en el Programa 02, contempla anualmente fondos para ser transferidos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), los que se destinan a diversos propósitos, que son: pago de indemnizaciones al personal egresado de la empresa, inversiones del Plan Trienal 2008 – 2010, Inversiones para el Ferrocarril Suburbano de Concepción S.A. y Servicio a la Deuda. El monto total de los recursos transferido durante el año 2009 fue de M\$ 77.921.390.- (setenta y siete mil millones novecientos veintiún mil trescientos noventa pesos). Los montos asociados a cada ítem son los siguientes:

#### Transferencias EFE según Ley de Presupuestos año 2009

Descripción	Monto Transferido Miles de \$
Fondos para indemnizados	8.811.742
Inversiones Plan Trienal 2008 - 2010	33.962.760
Ferrocarril Suburbano de Concepción S.A.	1.306.260
Servicio de la Deuda	33.840.628
Total	77.921.390

Fuente: Ley de Presupuestos 2009 y Decreto N° 592 del Ministerio de Hacienda, de 25 de mayo de 2009.

Las transferencias de fondos para indemnizados corresponde a recursos designados a la aplicación del artículo 6° transitorio del D.F.L N° 1 de 1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, referido al personal egresado de esa empresa entre 1993 y 1995. El monto total de transferencias alcanzó a 8 mil 800 millones de pesos.

El monto transferido para las obras consideradas en el Plan Trienal 2008 – 2010 fue de 33 mil 900 millones de pesos. Este Plan Trienal ha considerado obras como la rehabilitación y mejoramiento de estándares de vías de la red sur, la construcción de infraestructura, la reparación de puentes y

defensas fluviales, proyectos tecnológicos, mantención de material rodante y reparación de estaciones, además del desarrollo de diversos estudios de prefactibilidad e ingeniería básica.

Finalmente las transferencias correspondientes al Servicio de la Deuda, se desglosan en Amortización de la Deuda interna 2 mil 500 millones de pesos, por intereses de la Deuda Interna 26 mil 100 millones de pesos y por Intereses de la Deuda Externa 5 mil 200 millones de pesos.

## **Fondo de Modernización de la de la Gestión Pública**

La Subsecretaría postuló al Fondo de Modernización de la Gestión Pública 2009, una propuesta de mejoramiento institucional titulada "Sistema de Gestión Centralizada de Información para Secretarías Regionales de Transporte, Nivel Central y Ciudadanía", cuyo objetivo es resolver un problema detectado al interior de la institución relacionado con la calidad de la información de transporte disponible que es necesaria para la ejecución de las tareas propias del Servicio. La postulación fue adjudicada y se desarrolló durante el año 2009, en un plazo de 7 meses, con un costo efectivo de 21 millones 150 mil pesos. Este trabajo culminó con la cuantificación del problema detectado, sus causas y efectos sobre la provisión de bienes y servicios de la Institución; la evaluación de tres posibles soluciones; el diseño en detalle de la solución con mayor tasa beneficio/costo; y con la definición de metodologías e indicadores de evaluación y seguimiento de la solución escogida. Con esto se pretendía mejorar la calidad del acceso a información confiable y oportuna, esto al menor costo, para fortalecer la fundamentación técnica de la normativa de transporte que genera la Subsecretaría. En términos prácticos, la solución consiste en desarrollar un sistema de información que integre los datos asociados al transporte, generados en distintas fuentes de información y los deje a disposición de los equipos técnicos de la Subsecretaría de manera eficiente y eficaz, esto es, formar conocimiento experto a través del análisis de esta información utilizando un sistema informático que lo facilite. El desarrollo del proyecto se planificó para ser ejecutado en tres etapas anuales, con un costo total de 370 millones de pesos, y se encuentra a la espera de financiamiento (Ver Anexo 10).

## **2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios**

### **Planes de Transporte en regiones**

Durante 2009, se llamó a licitación pública para el otorgamiento de dos Unidades de Negocio, aún pendientes del proceso original de ordenamiento del transporte público en el Gran Valparaíso. Específicamente se trata de los servicios que operan la zona de Placilla – Curauma y plan de Valparaíso. Esta licitación se tuvo que declarar desierta toda vez que las propuestas no cumplían con lo dispuesto en las correspondientes Bases. Lo anterior llevó a realizar un ajuste de las mismas y reingresarlas al trámite de Toma de Razón en la Contraloría General de la República, por lo que este proyecto será ejecutado durante el año 2010.

La licitación de vías para servicios de transporte público en el Gran Concepción, programada originalmente para el año 2009, fue aplazada con la finalidad de efectuar previamente una fase de discusión participativa sobre los lineamientos generales contenidos en la propuesta de bases elaborada en el año anterior, a fin de contar con un proceso de licitación legitimado por la comunidad. En este contexto, en agosto de 2009 se constituyó el denominado Consejo Metropolitano de Transporte Público, como organismo consultivo para la futura licitación de vías, que le corresponde canalizar la participación de la ciudadanía y elaborar la propuesta regional respectiva. El ente lo conforman diversas autoridades, servicios públicos y entidades privadas interesadas o ligadas a la actividad. Las actividades técnicas desarrolladas por el consejo se han orientado a generar bases técnicas para tres licitaciones: taxis colectivos, transporte público mayor y transporte rural. La consulta ciudadana se canalizó a través de talleres que contaron con alta participación de la comunidad. Los borradores de estas bases, junto al informe del trabajo ciudadano realizado serán el cuerpo principal de una propuesta de mejoramiento del transporte público para el Gran Concepción que emane del Consejo Metropolitano.

Por otra parte, dada la necesidad de introducir incentivos para el desarrollo del transporte público mayor y la necesidad de fomentar la competencia en el mercado del transporte urbano de la ciudad de Punta Arenas y en especial de garantizar el derecho a gozar del beneficio otorgado a los estudiantes, la Subsecretaría de Transportes prestó asesoría técnica a la Intendencia de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, en la licitación que dicha Intendencia realizó para el otorgamiento de un subsidio para la prestación de cuatro servicios urbanos, prestados con buses, de transporte público de pasajeros en dicha ciudad.

Además, tal como se comprometió, se llevaron a efecto diferentes medidas de ordenamiento del transporte público en ciudades de tamaño intermedio. Para Temuco – Padres Las Casas, se aplicaron medidas de gestión de tránsito en el centro de la ciudad y además se generó una restricción vehicular aplicable al modo taxi. En Copiapó, se elaboró un plan de descongestión del sector céntrico, a fin de disminuir los tiempos de viaje de los servicios de locomoción colectiva urbana, posibilitando una mejor fluidez en las vías definidas con preferencia para los vehículos que prestan dichos servicios. Asimismo se aumentaron las fiscalizaciones con el objeto de asegurar el cumplimiento de la norma. En el caso de San Felipe – Los Andes, se generó un plan de racionalización del uso de vías de la zona céntrica, implementándose, vía acuerdo entre la autoridad y los operadores de transporte público, medidas de ordenamiento como son: instalación de dispositivos de control de frecuencia, uso de terminales ubicados fuera de la vía pública y rediseños de recorridos. También y con el objeto de mejorar la calidad de los servicios, se implementó un diseño identificador para los buses y el uso de uniformes para su personal de conducción.

## **Fiscalización al Transporte.**

A través de su Programa de Fiscalización, a la Subsecretaría de Transportes le corresponde velar por el cumplimiento de las normativas que rigen el transporte público y privado de pasajeros,

incluyendo entre sus tareas principales la fiscalización de la calidad y seguridad de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público, el transporte escolar, el transporte de carga, las emisiones de todo tipo de vehículos, las plantas de revisión técnica, los gabinetes psicotécnicos de los municipios, las escuelas de conductores y los talleres diesel a lo largo de todo el país; a ello debe agregarse la fiscalización realizada en la Región Metropolitana a los centros BIP! y la fiscalización de frecuencia y evasión en el pago de tarifas, para el sistema de transporte público de Santiago, Transantiago.

Durante el 2009, el Programa Nacional de Fiscalización, realizó un total de 441.865 fiscalizaciones, tanto en vía pública, como en establecimientos, cifra que se desglosa en 295.635 controles en la Región Metropolitana y 146.230 controles en las restantes regiones del país.

El 2009 se continuó con la intensa fiscalización al sistema de transporte Transantiago, priorizando nuevos aspectos a fiscalizar como el correcto uso de las vías exclusivas y pistas sólo buses y el control de la evasión, de manera de mejorar la operación integral del sistema. Por otro lado, se mantuvo la operación del Centro Estratégico de Fiscalización, CEF, dependiente del Programa de Fiscalización y dotado de tecnología de última generación, incorporando este año, nuevas tareas para optimizar la labor fiscalizadora. Entre éstas destaca la integración de las imágenes de una de las concesiones de Plantas de Revisión Técnica, lo que permitirá observar y fiscalizar en línea las actividades que se realizan en cinco plantas de la Región Metropolitana. Por otro lado, se continuó con la tarea de apoyar la atención y resolución de los reclamos y denuncias de los usuarios, principalmente en la fiscalización de Transantiago, y además respecto de las vías exclusivas destinadas al transporte público, se complementó la fiscalización que se realiza en terreno, por medio del uso de cámaras ubicadas en tres de las principales vías de la ciudad.

Además se inició la incorporación del uso de computadores de mano PDA en terreno para la fiscalización de frecuencia y de buses interurbanos, en una primera etapa, para luego ir sumando el resto de los modos de transporte a fiscalizar en vía pública. La incorporación de esta tecnología logrará optimizar la labor en terreno, minimizando los errores en el manejo de la información. Como una forma de asegurar la calidad de la fiscalización, se certificó ISO 9001:2008 la Unidad de Establecimientos del Programa, encargada de la fiscalización de los diversos establecimientos ligados al transporte (Plantas, Escuelas, Gabinetes, etc.) existentes en la región metropolitana.

En relación a las actividades en el resto del país, el 2009 se continuó con las fiscalizaciones a establecimientos y los diferentes modos de transporte, incluidos los servicios subsidiados de tipo terrestre, fluvial, lacustre, marítimo y aéreo realizados en las regiones. Además se impulsó el fortalecimiento de la labor fiscalizadora en regiones, aumentando el número de inspectores, inaugurando sedes propias en las Regiones VI y III e incorporando mayor tecnología y nuevos procesos. Al respecto, es importante mencionar que se sumaron a la sede de Valparaíso, otras dos sedes propias de Fiscalización, en Rancagua y Copiapó y se implementó el procesamiento de citaciones a juzgados de Policía Local en las Regiones IX, VII y VI, lo que permitió comenzar a cursar infracciones por el no cumplimiento de la normativa vigente por parte de los prestadores de los servicios y de la ciudadanía. De esta manera, se procura asegurar la obediencia de las medidas que resguardan un transporte seguro y de calidad para todo el país.

En la tabla siguiente, se observa un resumen de lo realizado el año 2009 y en los dos años anteriores, por el Programa de Fiscalización en la Región Metropolitana, junto a un análisis de dichas cifras en las notas respectivas.

### Acciones de fiscalización

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2007	2008	2009
		Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Controles de emisiones a vehículos a petróleo. (1)	Unidades	15.965	18.997	15.038
Controles de emisiones a vehículos a gasolina. (1)	Unidades	332	0	0
Controles de emisiones a buses urbanos licitados.(1)	Unidades	11.383	11.455	4.356
Controles de emisiones a camiones. (1)	Unidades	3.147	5.242	10.264
Controles de emisiones a vehículos particulares. (1)	Unidades	539	1.323	319
Controles de seguridad y calidad de servicio. (2)	Unidades	82.990	164.976	117.966
Controles a buses interurbanos. (3)	Unidades	18.646	40.410	27.141
Controles a taxis colectivos y taxis básicos. (4)	Unidades	4.578	22.560	22.270
Controles a camiones. (4)	Unidades	16.699	20.277	25.812
Controles a transporte escolar. (4)	Unidades	1.939	7.571	6.823
Controles a Escuelas de Conductores. (5)	Unidades	157	173	171
Fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica. (5)	Unidades	4.297	4.317	4.525
Fiscalizaciones a Establecimientos Bip!. (5)	Unidades	2.623	1.448	852
Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local. (6)	Unidades	30.181	41.990	55.304
Controles a buses Transantiago. (7)	Unidades	98.198	118.590	80.512
Total Controles en Vía Pública. (8)	Unidades	344.170	183.973	289.376

Fuente: Bases de datos del Programa Nacional de Fiscalización.

Notas:

- 1 Controles de emisiones: La disminución en los controles de emisiones en relación al 2008, se debe al mejoramiento en el parque de buses, por la entrada en vigencia definitiva del Transantiago que ha obligado a la eliminación de los buses antiguos, que constituían el principal sector contaminante por material particulado, por lo que la labor fiscalizadora en relación al control de emisiones se focalizó a otros modos de transporte más contaminantes, como los camiones y el transporte de carga en general. Durante el 2008, al igual que en los 2 años anteriores, no se realizaron controles de emisiones a vehículos gasolineros, ya que se dio prioridad al control de vehículos diesel.
2. Controles de seguridad y calidad de servicio: Hay un aumento sostenido en el número de controles en los últimos años, debido a la constante fiscalización de frecuencia a los Buses Transantiago. La disminución observada el 2009 con respecto al 2008, se debe a que no se consideran en esta cifra, los controles de evasión que corresponden a controles a pasajeros del Transantiago y que sí fueron considerados el 2008.

3. Controles a Buses Interurbanos: La disminución en los controles de buses interurbanos en relación al 2008, se debe principalmente al aumento en el cumplimiento de la normativa por parte de este sector, lo que puede apreciarse en las bajas tasas de infracciones (9%), manteniendo una repetitividad adecuada de 5 buses por año y reforzando la fiscalización en Terminales y en ruta, en época estival y en fechas de fines de semana extendidos como Semana Santa, Fiestas Patrias, Fiestas de fin de año.
4. Controles a otros modos de transporte: El 2009 se mantuvo prácticamente constante la actividad fiscalizadora para los diferentes modos de transporte, con una leve baja en los controles a taxis y transporte escolar, aumentando la cantidad de controles a camiones.
5. Controles a Establecimientos: Durante el 2009 se mantuvo constante la fiscalización a las Escuelas de Conductores Profesionales, con leve alza para la fiscalización a Plantas de Revisión Técnica y una importante disminución al control de los Centros BIP!  
Cabe mencionar además que se aumentó la cantidad de controles a Escuelas de Conductores Clase B, con 305 controles durante el 2009.
6. Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local: Se observa un aumento importante en el número de infracciones cursadas durante el 2009 en relación a los años anteriores (aumento de 30,8% con respecto al 2008), lo que se explica por una mayor actividad fiscalizadora, gracias al uso de tecnología: imágenes de cámaras para cursar partes empadronados a los infractores de vías exclusivas y el uso de validadores Tyron para verificar las infracciones a los pasajeros evasores en el pago de las tarifas del Transantiago.
7. Controles a buses Transantiago: La notable disminución de controles apreciada en el cuadro en relación al año 2008, es producto a que sólo se consideraron en esta cifra, los controles por condiciones técnicas y de seguridad (34.757 controles) , controles de emisiones (4.356 controles) y controles de frecuencia (41.399 controles). Esta cantidad no incluye la fiscalización al pago de tarifas en los usuarios de los Buses Transantiago, para evitar la evasión. Estos controles correspondieron a 81.684 pasajeros fiscalizados. Es importante recordar que a contar del 27 de agosto del 2008 se inició el proceso de fiscalización del pago de tarifas en los buses urbanos en la Región Metropolitana de Santiago y durante septiembre del 2009, se comenzaron a cursar infracciones a los evasores del Transantiago.
8. Total de Controles en Vía Pública: Se aprecia para el 2009, un aumento importante en relación al total de controles del 2008, debido principalmente al aumento de la actividad fiscalizadora para vías exclusivas y el control de la evasión en el Transantiago. Cabe recordar que la diferencia con el 2007, se explica por el total de controles considerados, debido a que ya a partir del 2008 y también el 2009, no se incluyeron las observaciones de frecuencia a buses Transantiago, que si se consideraron el 2007. Por otro lado, se modificó durante el 2008 el procedimiento para los controles de evasión, realizados en base a estudios del comportamiento de los usuarios, por lo tanto, no se consideraron durante el 2008 y 2009, dentro de los controles habituales del Programa.

### Análisis de Resultados de Indicadores de Desempeño asociados a la Fiscalización

El Programa de Fiscalización en el año 2009, así como en los años precedentes, ha cumplido con la mayoría de las metas propuestas para medir su gestión anual, evaluada con los indicadores de desempeño del formulario H, correspondientes al producto estratégico "Fiscalización a los sistemas de transporte", cuyos datos específicos pueden ser revisados con sus respectivos análisis en el Anexo 4.

Los modos de transporte fiscalizados en la vía pública, en cuanto a sus condiciones técnicas y de seguridad, junto a calidad de servicio y documentación, evaluados mediante indicadores de rechazo y reincidencia son: Transporte Escolar, Buses Interurbanos y Buses de Transantiago. Todos los indicadores asociados a estos modos presentan cumplimiento de las metas en el período señalado, lo que significa que la fiscalización ha contribuido, junto con otros factores de la gestión institucional, al creciente acatamiento de las normas por parte de los agentes del sector, y a mantener acotados los niveles de incumplimiento de la normativa que los rige.

El indicador de la Fiscalización de Establecimientos, que considera entre otras unidades fiscalizadas a las Plantas de Revisión Técnica, también ha cumplido la meta permanentemente en los últimos años.

Como se mencionó anteriormente, el indicador de tiempo de verificación de denuncias de transporte público, ha sido el único que no ha cumplido sus metas en los años 2008 y 2009, por el aumento explosivo de las denuncias el año 2008, explicado principalmente, por las condiciones de frecuencias de los servicios de Buses de Transantiago. La mejora del sistema de transporte público capitalino durante el año 2009, se tradujo en una disminución de las denuncias, pero, a pesar de ello, y de la implementación de nuevas formas de trabajo coordinado con la OIRS, el indicador llegó a 19,1 días, sin lograr el cumplimiento de la meta. Las nuevas formas de trabajo con la OIRS en la verificación y respuesta de denuncias, debieran verse reflejadas en el cumplimiento del indicador de denuncias del año 2010.

Finalmente, existen otros dos indicadores relacionados con la fiscalización a Buses de Transantiago: el indicador de evasión de tarifas y el indicador de frecuencias.

El indicador de evasión de tarifas cumplió la meta del 15%, (Ver Anexo 4) lo que permite concluir que con la fiscalización aplicada en los buses respecto de la validación de los pasajeros, mediante dispositivos Thyron para revisar las tarjetas BIP, y mediante citaciones al Juzgado de Policía Local por no pago de pasaje.

El cumplimiento de las metas relacionadas con el indicador que mide cumplimiento de frecuencias de los servicios de Buses Transantiago, así como su tendencia decreciente (el nivel de rechazo pasó de un 22,1% el año 2008 a un 7,4% el año 2009), son señales de la efectividad de la fiscalización con mediciones continuas de las frecuencias de los servicios por parte de los inspectores del Programa, información que es utilizada para hacer descuentos y aplicar sanciones a los operadores que no brinden el nivel de servicio adecuado, que está comprometido en los Programas de Operación de Transantiago.

## Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2007, 2008 y 2009:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2007 Monto/ Cantidad	2008 Monto/ Cantidad	2009 Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	223	245	186
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	202	143	71
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	86	212	207
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	10	3	0
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	32	68	83
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	550	569	618
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	1249	654	556
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	0	180	395
Análisis combustible diesel.	Unidades	746	513	442
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	75	83	75
Certificación vehículos de importación directa usados.	Unidades	0	0	0
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	5	3	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	18	12	8
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	30	28	19

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

En lo referente a resultados del año 2009, estas cifras muestran la disminución significativa que hubo en los procesos de homologación de vehículos livianos, medianos y motocicletas, actividad que está directamente relacionado con la demanda por servicios de esta categoría por parte de los importadores y distribuidores de vehículos en Chile, la que se vio disminuida por las condiciones

económicas del país y mundiales en ese año. Sin embargo por la situación anterior, se logra aumentar la actividad fiscalizadora del 3CV denominada "verificación de conformidad" que permite fiscalizar que los modelos de vehículos homologados que se encuentran a la venta sean conformes a los modelos representativos que fueron sometidos a homologación; ello es posible porque este proceso de control involucra el uso del Laboratorio de Emisiones del 3CV, capacidad antes priorizada para cubrir la alta demanda de procesos de homologación, que superó las doscientas unidades de vehículos livianos y medianos en los años 2007 y 2008. Cabe destacar que dicho laboratorio se encuentra acreditado desde el año 2003 ante el Instituto Nacional de Normalización como Laboratorio de Ensayo en área de Emisiones de Vehículos.

Con el presupuesto disponible, que en los últimos años se ha mantenido relativamente constante en el orden de los 600 millones de pesos, y que permite cubrir adecuadamente sus gastos operacionales y de recursos humanos necesarios para satisfacer la demanda por servicios de homologación y/o certificación vehicular, se ha llegado al umbral que un vehículo en proceso de homologación está en promedio menos de siete días hábiles en el recinto del 3CV para procesos de inspección, pruebas y ensayos propios de una homologación vehicular, cumpliéndose las metas de los indicadores de desempeño asociados.

## **Seguridad de Tránsito.**

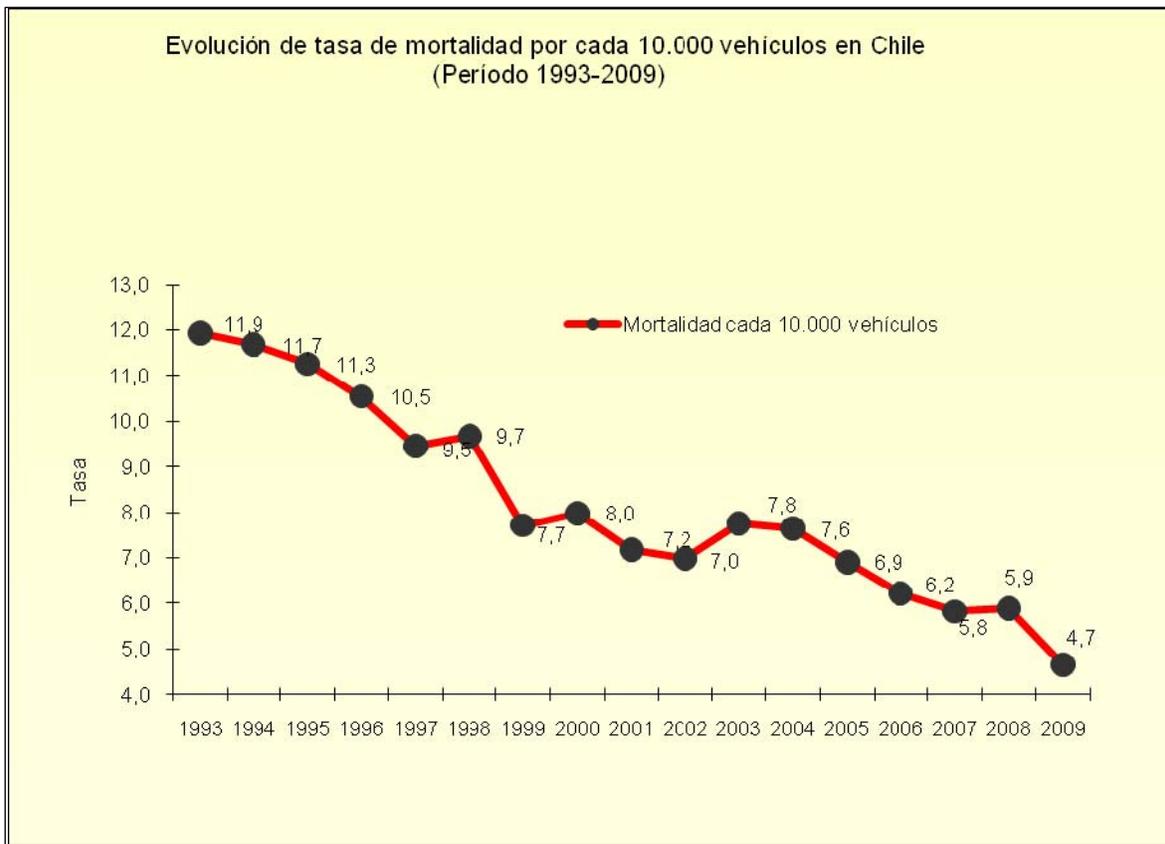
Las actividades de la Subsecretaría en materia de seguridad de tránsito, definida como objetivo y producto estratégico del Servicio, se realizan principalmente a través de la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET).

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la tabla siguiente se aprecia que la meta proyectada para el año 2009 en el indicador "Muertes por cada 10.000 vehículos", era de 6,2 y el resultado efectivo alcanzó a 4,7 lo que muestra una fuerte caída en dicha tasa.

Indicador Global	2007		2008		2009	
	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	7,2	5,8	7,1	5,9	6,2	4,7

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET

Estos resultados reflejan el trabajo coordinado en los ámbitos normativo, de gestión, y apoyo comunicacional realizado en materia de seguridad de tránsito, lo que se traduce en un constante esfuerzo por contribuir a la promoción de comportamiento seguro. Cabe destacar que la tasa de mortalidad alcanzada en el año 2009 es la más baja desde la creación de CONASET, como se muestra en la gráfica siguiente, que presenta la progresiva baja de la mortalidad en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos en los últimos 16 años:



Fuente: CONASET.

Notas: 1. Se ha utilizado una cifra preliminar de fallecidos en siniestros de tránsito para el año 2009, que alcanzó a 1.508, la cual está sujeta a validación por parte de Carabineros de Chile. 2. Se ha proyectado un parque vehicular año 2009 de 3.183.151, que corresponde a 5,9% de aumento respecto del año 2008.

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

- Durante el año 2009 se conformaron las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito en las regiones de Biobío, Coquimbo, Valparaíso, Tarapacá, Los Lagos, Aysén, Magallanes y Maule, con lo que se completó un total de 14 Comisiones en regiones. La finalidad de esta gestión es instalar las capacidades institucionales en diferentes actores territoriales, para contribuir en la prevención y reducción de siniestros en regiones. No debemos dejar de mencionar que estas acciones impulsan la complementariedad de trabajo con otros servicios e instituciones públicas, integrando así la perspectiva territorial en el trabajo de la CONASET.
- Se realizaron las asesorías técnicas a diferentes municipios a lo largo del país, lo que permitió mejorar y solucionar situaciones calificadas de “puntos negros” en las respectivas comunas. Se trata de asesorías solicitadas por las comunas y asesorías técnicas concursables. En esta última modalidad se pueden mencionar las siguientes comunas asesoradas: Iquique, Cartagena, Linares y Quinta Normal. En la modalidad solicitadas, se pueden nombrar las siguientes comunas, entre otras: Quintero, Río Bueno, Rancagua, Tal-tal y La Unión.
- En el trabajo educativo y de difusión, durante el año 2009 se llevó adelante un plan comunicacional que consistió en difundir la seguridad de tránsito a través de medios audiovisuales y prensa escrita. Se pueden mencionar las siguientes acciones: Campaña de televisión cerrada METRO S.A. a través de su canal Subtv; Campaña Radial a través de Emisora Biobío y sus filiales nacionales; Insertos de prensa en medios de comunicación masiva a través del diario La Cuarta y Mercurio de Valparaíso, con la campaña “Aún te espero”; y la emisión de spots de seguridad de tránsito a través de Canal 9 Regional de la región del Biobío. Para complementar lo anterior, se distribuyen materiales de apoyo como volantes y afiches alusivos a las diversas campañas.
- En la línea de reforzar la entrega de información que ayude a la promoción de comportamientos seguros en el tránsito, se actualizó e imprimió el “Manual del Conductor Seguro”. La entrega de este documento se realizó de manera gratuita en encuentros, charlas, y actividades donde participaron profesionales de CONASET. Además, se realizaron despachos a regiones, ya sea a través de las Comisiones Regionales o de los respectivos Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones.
- Periódicamente se realizaron las reuniones del Comité Técnico Interministerial, instancia que ha permitido evaluar actividades y aunar esfuerzos institucionales para seguir mejorando en seguridad de tránsito. Estas reuniones se realizan cada dos meses.
- Se licitó la ejecución del estudio denominado “Índice de Seguridad de Tránsito INSETRA” en las ciudades de Arica, Talca y Viña del Mar. La selección de estos puntos obedeció a la mayor accidentabilidad que se registró en estas ciudades, además de su importancia en términos de número de habitantes y parque vehicular. Cabe señalar además que los resultados del estudio INSETRA Viña del Mar serán contrastados con los obtenidos en el año 2006. Los resultados finales de este estudio estarán disponibles en abril de 2010.

- En el ámbito internacional, se realizaron diferentes actividades, como el “VIII Encuentro de Responsables de Tránsito de Iberoamérica”, durante los días 15, 16 y 17 de junio de 2009, donde se analizaron los desafíos que enfrentan los países para reducir los accidentes y el número de víctimas asociadas. Se participó en los talleres entregados por la Dirección General de Tráfico (DGT) de España en Bolivia (Junio). Se entregó la experiencia chilena en recolección de datos, al Observatorio Vial de Argentina (noviembre). Además, hubo participación en la “1° Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial” realizada en Moscú, Rusia.

A continuación se presenta un cuadro con indicadores cuantitativos de las acciones desarrolladas en seguridad de tránsito:

Productos/ (Bienes o Servicios)	2007	2008	2009
	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Campañas de seguridad de tránsito realizadas.	15	18	18
Asesorías a Municipios del país en materia de seguridad de tránsito.	31	40	42

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET

## Gestión de Tránsito

Las acciones en este ámbito se llevan adelante principalmente a través de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT). El objetivo estratégico asociado es optimizar la utilización de la red vial básica de las ciudades, priorizando aquellas que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación. Para dicho efecto, la UOCT gestiona las redes de semáforos, mediante la operación de un Sistema de Control de Área de Tráfico (SCAT), emplea otras tecnologías de transporte inteligente y aplica medidas de gestión para mantener controlados los problemas de congestión y optimizar las condiciones de circulación de los vehículos y los tiempos de viaje de los usuarios del sistema de transporte urbano.

En la actualidad existen cuatro Sistemas Centrales de Control de Área de Tráfico (SCAT) instalados y operando en el país en las ciudades y condiciones que se señalan:

- SCAT Santiago (2.525 semáforos, 100 cámaras de TV, 13 letreros de mensaje variable y 50 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Gran Valparaíso (237 semáforos, 28 cámaras de TV y 13 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Gran Concepción (200 semáforos, 14 cámaras de TV y 12 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Antofagasta (88 semáforos, 10 cámaras de TV y 6 estaciones de conteo de flujo vehicular)

Estos sistemas centralizan la operación de los semáforos de una o varias comunas, desde los respectivos centros de control de la UOCT.

Los principales resultados de la gestión institucional asociados a aspectos relevantes de la Ley de Presupuestos 2009 fueron los siguientes:

- Durante el año 2009 se continuó con las tareas de administración y operación de los sistemas de control de tránsito de Santiago, Gran Valparaíso, Gran Concepción y Antofagasta, lo que permitió seguir optimizando las condiciones de operación en las respectivas redes viales básicas y mantener bajo control los problemas de congestión.
- Incorporación de nuevos sistemas inteligentes en el sistema y centro de control de tránsito de Santiago. Durante el año 2009 se realizaron una serie de ampliaciones de los distintos sistemas y se incorporaron nuevas tecnologías, entre las que destacan las siguientes:
  - 106 nuevos semáforos integrados al sistema de control de tránsito, con lo que se totalizan 2.525, convirtiéndose en uno de los tres más grandes del mundo.
  - 12 nuevas cámaras de televisión para monitoreo de tránsito, con lo que el sistema CCTV totaliza ya 100.
  - 4 nuevos letreros de mensaje variable instalados en puntos estratégicos de la ciudad que despliegan información de tránsito, con lo que el sistema totaliza ya 13.
  - 103 intersecciones semaforizadas equipadas con tecnología Leds, lo que permite un significativo ahorro en el consumo de energía eléctrica.
  - 50 intersecciones semaforizadas equipadas con unidades UPS de respaldo de energía, de modo de permitir su continuidad operacional durante 3 horas en caso de cortes de luz.
  - Implementación de control dinámico en 50 intersecciones semaforizadas, con lo que ya se completa un número de unas 420 intersecciones que tienen la capacidad de operar en esta modalidad de "máxima inteligencia" (sus tiempos se van ajustando de acuerdo a la demanda existente en cada momento).
  - Implementación de prioridad en los semáforos para los buses que circulan en el corredor exclusivo de Av. Grecia entre Crescente Errázuriz y Macul.
  - Implementación de la facilidad de "compuerta" en redes con alta saturación, para manejo y administración de la congestión.
  - Dar inicio al proyecto de mejoramiento tecnológico del sistema de circuito cerrado de televisión, a través de la habilitación de un sistema de administración de video digital basado en IP, lo que permitirá integrar nuevas cámaras de televisión, reducir gastos de nuevos dispositivos, ahorros en mantenimiento y disminución en los precios de los enlaces de comunicaciones utilizados. Durante el 2009 se ejecutó la primera de tres etapas del proyecto, la que contempló la construcción de la plataforma sobre la cual se desarrollará el sistema.
- Ampliación del sistema de control de tránsito del Gran Valparaíso: durante el año 2009 se dio inicio a la ejecución de dos proyectos orientados a normalizar e integrar nuevos semáforos de las ciudades de Viña del Mar y de Villa Alemana al sistema.
- Ampliación del sistema de control de tránsito del Gran Concepción: durante el año 2009 se dio inicio a la ejecución de un proyecto orientado a normalizar e integrar nuevos semáforos de la ciudad de Concepción al sistema, y a la licitación de otro proyecto que contempla la instalación de 5 nuevas cámaras de televisión y 2 letreros de mensaje variable.

- Apoyar la implementación del sistema de control de tránsito de la región de Coquimbo, en desarrollo por parte del Serviu regional. Durante el año 2009 se asesoró técnicamente a dicho Servicio en las pruebas de aceptación del sistema y verificación de cumplimiento de las especificaciones, en la revisión del diseño del sistema de comunicaciones, en la habilitación del centro de control de tránsito, y en las inspecciones en terreno de las obras de semaforización.
- Elaboración de las Bases de Licitación del Proyecto de Construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico para la Ciudad de Temuco. Durante el año 2009 se definieron las especificaciones técnicas y diseño del proyecto, y se realizaron las tareas de coordinación con las autoridades regionales y comunales para la creación de la UOCT regional y la habilitación del proyecto durante el 2010.
- Supervisión de las obras de construcción y/o normalización de 30 semáforos de la red centro de Rancagua, para la posterior implementación de un sistema de control de tránsito.
- Supervisión de las obras de semaforización en la ciudad de Santiago consideradas en los proyectos de habilitación de nuevos corredores de buses, mejoramientos de ejes y ampliaciones de metro.
- Supervisión de obras de semaforización en otras ciudades del país como Calama, Copiapó, Vallenar, San Antonio, Talca, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Osorno y Puerto Montt.
- Durante el año 2009 se continuó y concluyó el estudio de definición de una metodología para evaluar Proyectos ITS, lo que permitirá contar con una herramienta para analizar costos y beneficios de diferentes tecnologías de transporte inteligente.
- Durante el 2009 se continuó también con el desarrollo del proyecto de mejoramiento y actualización del sitio Web de la UOCT. En este período fueron definidos los prototipos y diseños de cada una de las páginas que compondrán el nuevo portal de la UOCT.
- También durante el año 2009 se continuó y concluyó el proyecto de mejoramiento del sistema Censo de Flujos de Tráfico de Santiago, como resultado del cual se cuenta ahora con una plataforma Web para el acceso a los datos de flujos vehiculares y ocupación, así como con una interfaz que permite que este sistema alimente de información a otros sistemas del centro de control.
- Asimismo, durante el año 2009 se continuó con las tareas de apoyo en temas de gestión de tránsito a los municipios, y con la ejecución de proyectos de semaforización en puntos de alta peligrosidad localizados en las comunas de menores ingresos.
- Durante el año 2009, la UOCT continuó su participación en la Mesa de Trabajo Interministerial que tiene a su cargo el estudio y evaluación de las medidas y proyectos a ser materializados principalmente en el sector oriente denominado "Sanhattan".
- Finalmente, durante el año 2009, y como parte del Sistema de Ventanilla Única, la UOCT de Santiago revisó un total de 313 Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.
- Respecto al proyecto para establecer un servicio de comunicaciones y transmisión de datos para la red institucional de la UOCT a nivel nacional, se elaboraron las bases y se llamó a licitación pública, y próximamente se comenzará a implementar el servicio que conecta las Unidades Operativas de Control de Tránsito de Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción con la Unidad Operativa de Control de Tránsito de Santiago.

Por otra parte, para el año 2009 la UOCT se comprometió, a través de un indicador de desempeño, a que los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago, en los períodos punta mañana y punta tarde, no se incrementaran en más de un 7% respecto del año anterior (Índice 107). Gracias a una serie de medidas de gestión de tránsito implementadas por la UOCT, y a las intervenciones diarias efectuadas desde el sistema de control (en total, en el año hubo 47.000), la meta planteada logró cumplirse a cabalidad, ya que hubo un incremento de sólo 2% (Índice 102). Los resultados de dicho indicador en los 16 ejes considerados muestran los siguientes valores durante los últimos años:

Indicador	Año 2007	Año 2008	Año 2009
Índice de aumento del tiempo promedio de viaje	108	103	102
Meta	108	111	107
Tiempo promedio de viaje (*)	2:43 (163 seg.)	2:48 (168 seg.)	2:51 (171 seg.)

(\*) Este valor está ponderado también por el flujo vehicular, de modo que pueda ser comparado adecuadamente año a año

Existen también otros indicadores representativos del quehacer de la UOCT. Entre ellos, cabe destacar, por ejemplo, el número de visitas al sitio Web de la UOCT ([www.uoct.cl](http://www.uoct.cl)), portal que informa en línea las condiciones de tráfico imperantes en las principales vías de la ciudad de Santiago y despliega las imágenes de las cámaras de televisión en tiempo real. Esta página ha tenido un incremento sostenido de visitas, cumpliéndose satisfactoriamente las metas impuestas, superando el 2009 las 3.900.000 visitas.

## Transporte Marítimo

Además de las tareas que regularmente desarrolla el Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de esta Subsecretaría (DTMFL), durante el año 2009 se trabajó estrechamente con las instituciones miembros de la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias (CAMMP), creada por D.S. 70/2008 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Tal como se comprometiera, se logró generar los siguientes resultados concretos:

Revisión de Restricciones Geográficas a Ubicación de Recintos Aduaneros Extraportuarios.

- Reconocimiento del contenedor como medio de transporte: por medio de la Resolución N° 4730 de fecha 24 de julio de 2009, el Director Nacional de Aduanas instruyó el reconocimiento de tales unidades como medios de transporte, mediante lo cual, en términos prácticos, desde ese momento es posible retirar los contenedores cuyas cargas hayan sido retenidas.
- En cuanto a la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo, se mantuvo la regularidad de sus sesiones, efectuándose un total de 10 ordinarias durante 2009, de las cuales 4 se realizaron en la ciudad de Santiago, 4 en la Región de Valparaíso (San Antonio y Valparaíso) y 2 en otras ciudades (Antofagasta y Punta Arenas). Adicionalmente, se realizó una

sesión extraordinaria con el objetivo de analizar las decisiones de varios operadores de cruceros turísticos en cuanto a retirarse del mercado nacional.

Por otra parte, se propuso en la Ley de Presupuestos del Sector Público 2010 la creación de un programa dedicado a los temas de transporte marítimo y puertos, lo cual fue aprobado (Programa 07) y se materializará durante el año 2010.

## **Transporte Internacional.**

Las principales actividades ejecutadas en esta área son las siguientes:

Se tuvo una activa participación en diversas instancias internacionales dedicadas al análisis de la homologación de normas técnicas, tales como la reunión del Sub Grupo Cinco de Transportes de Mercosur que se llevó a efecto en Brasil y la reunión de la Comisión del artículo 16 del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que convoca a las autoridades de transportes de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay, realizada en la ciudad de Montevideo y que fue presidida por segundo año consecutivo por la delegación chilena, en reconocimiento a la labor realizada en esta materia. Especialmente, durante el año 2009 se formalizó la propuesta relativa a obtener el reconocimiento de la firma electrónica en los permisos de transporte internacionales, que será discutida a fines del mes de marzo de 2010 por todos los países del Cono Sur.

Habiéndose concluido la tramitación del Protocolo de Sanciones y Multas del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que incluyó la participación de la Subsecretaría de Transportes en la redacción del mensaje y la participación en la discusión parlamentaria, con fecha 18 de noviembre de 2009 se publicó su Decreto promulgatorio en el Diario Oficial, otorgando el marco normativo adecuado para fiscalizar el cumplimiento de las normas de transporte internacional terrestre.

Se culminó la redacción del Decreto Supremo que contiene el Reglamento de Operadores de Transporte Multimodal y ya fue ingresado a la Contraloría General de la República para su toma de razón, de forma tal que se comenzará a aplicar durante el año 2010, reforzando el principio de responsabilidad de quienes realizan la intermediación de los medios de transporte.

En cumplimiento de las normas de la Ley de Tránsito se dictó el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales exigibles a vehículos extranjeros y ya fue ingresado a la Contraloría General de la República para su toma de razón, de modo tal que durante el año 2010 será implementará la obligación de contratar seguro para los vehículos motorizados extranjeros que ingresan al país.

## Sistema de Gestión de la Calidad

A partir del año 2009 la Subsecretaría de Transportes dio un paso significativo en el desarrollo de su Sistema de Gestión de la Calidad, que ha venido construyendo en el contexto de las exigencias del Programa Marco Avanzado del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG). Así es como ingresó voluntariamente al nuevo Programa Marco de la Calidad del PMG, y dio inicio satisfactorio a la aplicación del primer año del Plan Trienal de implementación de la Norma ISO 900:2008 en los procesos de provisión de bienes y servicios, es decir en las áreas del negocio institucional, incluyendo la consideración de la perspectiva territorial y de género. Este programa marco implica también la ampliación de la certificación ya alcanzada en las áreas del PMG hacia regiones. De acuerdo al plan y programa de trabajo del primer año, los primeros procesos implementados fueron los de fiscalización de establecimientos en la Región Metropolitana y fiscalización de establecimiento y vías en las regiones de Valparaíso y O'Higgins. Además, se obtuvo la certificación ISO de los procesos del Sistema Integral de Atención Ciudadana (SIAC) en su ampliación a las regiones de O'Higgins, y del Maule y a los Espacios de Atención de la Región Metropolitana; y similar logro se alcanzó para el Sistema de Evaluación de Desempeño en su ampliación a las regiones de Valparaíso, O'Higgins y Metropolitana. Este proceso continuará el año 2010 con la incorporación de nuevos procesos y regiones al Sistema Unificado de Gestión de la Calidad de la Subsecretaría.

### 3. Desafíos para el año 2010

#### Planes de Transporte Urbano.

##### Plan Transantiago

Para el año 2010 se contemplan los siguientes desafíos a ser desarrollados en los temas que se indican:

- Comenzar la instalación de la solución tecnológica definitiva para el sistema de gestión de flotas.
- Finalizar la implementación del plan de mejoras a la red de comercialización del AFT
- Finalizar los ajustes tecnológicos que permitirían implementar el cobro por retorno, en el sistema de pagos.
- Continuar con obras de infraestructura claves que permitan seguir mejorando los tiempos de viajes. Durante 2010 se gestionará los contratos para realizar estudios de anteproyecto y/o ingeniería de detalle para 4 corredores de transporte público de la Red Troncal de Transantiago. Además, se desarrollarán los proyectos de ingeniería de otros 5 corredores: Departamental Oriente (Tobalaba - V.Mackenna), Departamental Poniente (N.S-V.Mackenna), Matta (Quilicura), Vicuña Mackenna Norte y Arica - Tupper.
- Generar acciones informativas para comunicar activamente las características y modificaciones del sistema. Se distribuirá cinco millones de mapas zonales, se desplegará información mediante afiches informativos, y cenefas de refugios y estaciones de transbordo.

##### Planes de Transporte en Regiones:

Se llevará a efecto un nuevo llamado de licitación de vías para servicios de transporte público prestados con buses en la ciudad de Valparaíso que hoy se encuentran operando bajo régimen de perímetro de exclusión.

Para el caso del Gran Concepción se continuará trabajando la preparación de la licitación de vías en función a la programación definida por el propio Consejo Metropolitano del Transporte Público, lo cual deberá compatibilizarse con lo dispuesto en la Ley 20.378 que entrega subsidios al transporte Regional.

Respecto a Punta Arenas, se proseguirá apoyando técnicamente a la Intendencia de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, en especial en el proceso de implementación de puesta en marcha de los cuatro servicios de transporte público de pasajeros y la entrega de los correspondientes subsidios para su operación.

De igual forma, se continuarán aplicando licitaciones u otras medidas de ordenamiento del transporte en ciudades del país, como Iquique, Antofagasta y Rancagua.

## Licitaciones de Plantas de Revisión Técnica

Tal como ha sido uno de los objetivos de este Ministerio, con el fin de contribuir con la seguridad de los peatones y usuarios de los vehículos que circulan por las calles y caminos del país, se llevarán a cabo procesos de licitación para la operación de Plantas de Revisión Técnica en regiones donde se encuentran operando vía extensión de contratos, lo que corresponde a los siguientes procesos:

- Licitación de Plantas de Revisión Técnica en las Regiones XV, I y RM (buses).  
Procesos a realizar durante el primer semestre de 2010.
- Licitación de Plantas de Revisión Técnica en las Regiones II y V.  
Procesos a realizar durante el segundo semestre de 2010.

De igual forma, se concluirá el proceso de licitación para el otorgamiento de una concesión para operar dos plantas de revisión técnica en la Región de Atacama.

## Subsidios al Transporte

### Subsidio al Transporte Público.

Durante el 2010 el desafío de este nuevo Programa es poner en marcha la operación de los Subsidios al Transporte Público Remunerado, de acuerdo a las condiciones que quedarán establecidos en los respectivos reglamentos de la Ley N°. Esto implica iniciar la implementación y entrega de:

- Subsidio a la Oferta, cuya aplicación está considerada en las zonas geográficas distintas a la ciudad de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley 18.696 u otras formas de regulación definidas en la ley.
- Subsidio (Compensación) a la oferta por reducción de tarifas escolares, a propietarios de servicios urbanos y rurales que no operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley 18.696 u otras formas de regulación definidas en la ley.
- Subsidio a la demanda, destinada a los usuarios mayores de 18 años no estudiantes de los servicios de transporte público, que no operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley 18.696 u otras formas de regulación definidas en la ley.

Además, se deben generar las acciones informativas y de coordinación con los gobiernos regionales en cuanto a los Subsidios destinados a Invertir en Infraestructura de Transporte y comenzar el Programa de Renovación de Buses, considerados dentro de la Ley.

Uno de los aspectos más estratégicos y que requerirá de los mayores esfuerzos será diseñar e implementar un Programa de Difusión que establezca cuáles serán los canales de comunicación que deberán funcionar para difundir todos estos beneficios a la ciudadanía.

Internamente, es tarea primordial contar con todos los mecanismos de control necesarios e imprescindibles para asegurar la entrega de estos recursos de una manera eficiente y oportuna, detectando las desviaciones que pudiesen producirse para generar inmediatamente las correcciones, si se requieren.

### **Subsidios al transporte de zonas aisladas**

El gran desafío en esta materia para el año 2010, viene dado por resolver el mayor número de problemas de conectividad a lo largo del país, implementando servicios de transporte que beneficien a localidades con grados de aislamiento crítico, alto y regular; y que se justifiquen socialmente. En este contexto, durante el año 2010 se espera dar continuidad a 238 Subsidios al Transporte e implementar otros 227 nuevos. El incremento de servicios subsidiados aumentaría en un 93% para 2010; el programa considera inicialmente un presupuesto estimado de 17 mil millones de pesos, un 56 por ciento más que el año anterior, para beneficiar a una población superior a 397.000 habitantes de zonas aisladas.

En dicho programa se contemplan los compromisos que forman parte del Plan de Conectividad de la Zona Austral, esperándose iniciar la operación de dos nuevos contratos plurianuales, equivalentes a la operación de cuatro servicios de transportes, llegando a un total de once, y se continuará trabajando en el mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte subsidiados.

### **Fiscalización**

Para el 2010, los principales desafíos consideran el seguir optimizando los procesos para una fiscalización más oportuna y efectiva, continuando con la incorporación de tecnología en diferentes áreas como son:

- CEF: incorporación de nuevas imágenes, gestionando el ingreso de 2 concesiones de Plantas de Revisión Técnica, una correspondiente a la VI región, en una primera etapa, y con la posibilidad de incluir, durante el año, al resto del país. Además, se sumarán las imágenes de otras instituciones como terminales de buses interurbanos y rurales (Terminal Intermodal San Borja), autopistas (Autopista Los Libertadores), de manera de abarcar otros ámbitos de la fiscalización.
- Vía Pública: se ampliará el uso de PDA en terreno para al resto de las tareas de fiscalización, además de innovar con nuevas tecnologías para ampliar el control de emisiones en vía pública y mejorar la fiscalización de vías y pistas sólo buses, asegurando una mejor calidad en el transporte público de pasajeros Transantiago.
- Gestión interna: se incorporarán las aplicaciones de un sistema de información geográfico (SIG) a las deferentes tareas de fiscalización, lo que mejorará la gestión y el manejo interno de la información. Al respecto se destaca el lanzamiento del Geoportal de Fiscalización durante el primer semestre del año. Además se continuará desarrollando el Sistema de Información de la Fiscalización del Transporte (SIFT).

- Regiones: se certificarán 2 regiones en la Norma ISO 9001:2008, tanto en la fiscalización de establecimientos, como en la fiscalización en vía pública (V y VI regiones). Además se implementará la Norma en 6 regiones más: IV, VII, VIII, IX, X y XIV regiones, de manera de asegurar la calidad de nuestros procesos de fiscalización en la mitad del país. Por otro lado, se instalará la conectividad de las 3 sedes propias existentes en regiones (III, V y VI), lo que permitirá mejorar ostensiblemente la comunicación interna y con el nivel central, y a su vez, optimizar las tareas propias y el manejo de información. Finalmente, se habilitará una sala de monitoreo, similar a la existente en la Región metropolitana, en una región por definir, lo que será un proyecto piloto CEF en regiones. Todas estas medidas, además del aumento de inspectores ya mencionado, permitirán aumentar el número de controles en regiones y garantizar un mejor sistema de transporte para la población.

## **Certificación y Homologación Vehicular**

El Centro de Control y Seguridad Vehicular, 3CV, tiene programadas las siguientes actividades para 2010:

- Efectuar los preparativos e iniciar el proceso de homologación de los requisitos obligatorios para elementos de seguridad de vehículos motorizados livianos de pasajeros y livianos comerciales, de acuerdo a lo establecido por el Decreto Supremo N° 47 de 2009.
- Generar las condiciones físicas y operativas en las instalaciones del 3CV, para llevar a cabo el control de emisiones de gases orgánicos no metánicos (NMOG) y Aldehídos (HCO) en vehículos motorizados, aplicando los métodos de cromatografía gaseosa y cromatografía líquida, respectivamente.

## **Seguridad de Tránsito**

Para el año 2010, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito profundizará el trabajo con los diferentes actores en materia de seguridad de tránsito, sobretodo en relación a la intersectorialidad, para ello continuará gestionando acciones a través de sus Comisiones Regionales y realizará alianzas con todos aquellos organismos, tanto públicos como privados, que tengan iniciativas y acciones en esta línea. Continuará con el desarrollo de campañas de difusión para fomentar, tal como se ha realizado en los últimos años, la educación vial y por ende lograr el desarrollo de comportamientos seguros en el tránsito, entregando mensajes a través de diversos medios de comunicación masiva, para llegar a los diversos usuarios de vías y medios de transporte.

## **Gestión de Tránsito**

Para el 2010, la UOCT se ha trazado dos grandes desafíos: por una parte, ampliar y mejorar los sistemas y centros de control de tránsito ya existentes en Santiago y regiones: Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción, y, por la otra, consolidar el desarrollo del sistema de La Serena-

Coquimbo, y comenzar la implementación de los nuevos sistemas de control de tránsito en Temuco, Rancagua y Puerto Montt.

Están previstas las siguientes acciones específicas en los diferentes sistemas de control:

- En Santiago está considerada la ejecución de un proyecto de actualización del sistema de control de tránsito, que contempla el cambio de la plataforma informática actual a otra basada en computadores PC bajo sistema operativo Windows. Con este "upgrade" se aumenta la capacidad de control de semáforos, las condiciones de seguridad del sistema y posibilita la migración a un sistema de comunicaciones digital. También se contempla continuar con la modernización del sistema CCTV, con el reemplazo de controladores antiguos, con la instalación de semáforos de "leds" en intersecciones importantes de la ciudad, y con la instalación de nuevos semáforos en intersecciones con altas tasas de accidentes ubicadas en comunas de menores ingresos.
- En el Gran Valparaíso está contemplada la normalización e integración de nuevos semáforos de las ciudades de Viña del Mar y Villa Alemana, y la implementación de un nuevo sistema de control de tránsito que tenga la facilidad de controlar los semáforos con mecanismos de control adaptativo, considerando la fuerte variación de los flujos vehiculares que se produce en muchas redes de la zona a lo largo de la semana y del año. También está previsto comenzar la habilitación del nuevo centro de control en la propiedad que ha sido destinada para dicho fin.
- En el Gran Concepción está considerada la normalización e integración de nuevos semáforos de la ciudad de Concepción al sistema de control, la instalación de nuevas cámaras de televisión y de un letrero de mensaje variable, para entregar información de tránsito a los usuarios de un eje importante de la intercomuna.
- En Antofagasta está contemplada la normalización e integración de nuevos semáforos de la ciudad al sistema de control, el mejoramiento del sistema de control y del sistema de circuito cerrado de televisión, y la instalación de algunos sistemas de seguridad adicionales en el centro de control. También se ha considerado la actualización de las programaciones en parte importante de las redes de semáforo conectadas al sistema.
- También, se ha previsto implementar en alguno de los centros de control existentes un proyecto piloto de detección automática de incidentes (accidentes de tránsito, vehículos en "panne", etc.), de modo de poder responder oportunamente a situaciones conflictivas que se presenten en un determinado eje o área, y con ello minimizar los conflictos asociados.
- En La Serena-Coquimbo, durante el año 2010 está previsto consolidar la creación de la UOCT regional y su instalación en el centro de control, la habilitación del sistema de control, y la integración de un número importante de semáforos de ambas ciudades a éste.
- En el caso de Temuco, está previsto iniciar la implementación del proyecto de construcción del sistema de control de tránsito y las tareas de habilitación del centro de control. También se ha considerado la creación de la UOCT con la contratación de un ingeniero que apoye la supervisión del proyecto.
- En los casos de Rancagua y Puerto Montt, está previsto también dar inicio a la implementación de los respectivos proyectos de construcción de los sistemas de control. También durante el año debería definirse la localización de los centros de control, para poder posteriormente ejecutar las obras de habilitación.

- En el caso de Valdivia y Osorno, se ha considerado apoyar el estudio, diseño y evaluación de un sistema de control de tránsito que coordine parte importante de los semáforos de dichas ciudades.

## **Transporte Ferroviario**

Durante el año 2010 se continuará con el programa de trabajo trazado en materia ferroviaria, destacándose la participación en la formulación del Plan Trienal 2011 – 2013 de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el seguimiento del Plan Trienal 2008 - 2011.

En materia de normativa ferroviaria vigente se realizará un análisis exhaustivo que incluya entre otros aspectos, la comparación de normas vigentes en las distintas empresas ferroviarias nacionales y la identificación de necesidades de actualización, homologación y/o generación de nuevas normas, culminando con una proposición de líneas de acción a seguir en etapas posteriores.

## **Transporte Marítimo**

Sobre la base de los estudios efectuados para los distintos modos de transporte, se continuará con el trabajo de formulación de propuestas de políticas sectoriales.

Se materializará la creación del Programa Marítimo Portuario del Ministerio (Programa 07 de la Subsecretaría de Transportes), el cual fue aprobado en la Ley de Presupuestos del Sector Público 2010. Por medio de la nueva unidad, que se constituirá como la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias, CAMMP, se trabajará coordinadamente con las demás instituciones tanto públicas como privadas que participan de las materias marítimas y portuarias, aportando la visión del Ministerio respecto de tales materias.

Continuarán su funcionamiento la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo y la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias, ambas en sus respectivos ámbitos de competencia.

## **Transporte internacional**

Habiéndose promulgado el Protocolo de Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) corresponde la dictación de un decreto supremo que reglamentará su aplicación durante el año 2010.

## 4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009
- Anexo 5: Compromisos Gubernamentales
- Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas
  
- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Anexo 9: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional
- Anexo 10: Propuestas Fondo de Modernización de la Gestión Pública (propuestas 2008, que fueron implementadas en 2009 y las propuesta del FMGP 2009,

## Anexo 1: Identificación de la Institución

### a) Definiciones Estratégicas

- Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución:

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

- Misión Institucional

Incentivar el desarrollo de sistemas de transporte eficientes, seguros y sustentables ambientalmente, a través de políticas y normas de transporte y tránsito y el control de su cumplimiento, para mejorar la calidad de vida de los usuarios de dichos sistemas y de la ciudadanía en general, y promover la integración territorial y el desarrollo económico del país.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2009

Número	Descripción
1	Subsidios al Transporte Regional. Estos recursos están destinados al financiamiento de las rutas vigentes de transporte en zonas aisladas del país, incluidos los mayores requerimientos que se producen por aumentos de costos, el efecto año completo de servicios nuevos del año 2008, y la implementación del Plan de Conectividad Austral desarrollado conjuntamente con la Dirección de Obras Portuarias del MOP.
2	Subsidio al Transporte Público a Nivel Nacional: Se incluyen los recursos para iniciar el Programa de Subsidio al Transporte Público remunerado de pasajeros a nivel nacional, una vez que se apruebe por el Congreso Nacional el respectivo Proyecto de Ley. Esto incluye fondos para Subsidio Transitorio de Transantiago. Estos recursos, mediante una glosa presupuestaria, podrán ser complementados para cubrir mayores gastos que represente su implementación a nivel regional, conforme lo dispone dicho Proyecto de Ley.
3	TRANSANTIAGO: Presenta un crecimiento de un 182% con respecto a Ley 2008. Estos recursos están destinados a financiar la Secretaría Ejecutiva, y la consolidación de la operación de las zonas pagas, los servicios de monitores, material para informar a los usuarios del sistema, asesorías y diversos estudios del sistema de transporte.
4	Unidad Operativa de Control de Tránsito: Programa destinado a financiar la operación e implementación de obras menores necesarias para el funcionamiento del tránsito vehicular urbano mediante el Sistema de Control del Área de Tráfico (SCAT), en donde destacan los sistemas de Santiago y otras grandes ciudades, tales como Antofagasta, Valparaíso, Concepción y Temuco.
5	Fiscalización y Control: Comprende un programa de apoyo y reforzamiento de la Fiscalización en terreno del tránsito y el transporte vehicular, mediante la provisión de recursos destinados a financiar los gastos inherentes a las necesidades de operación, equipamiento y estudios sobre la materia.
6	Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Este programa presenta un crecimiento de 56% con respecto al año 2008, recursos que son consistentes con los compromisos de apoyar el financiamiento de las inversiones del Plan Trienal 2008-2010.

## - Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Mejorar la calidad de los sistemas de transporte público mediante la formulación y aplicación de normas y regulaciones que aseguren estándares de calidad para los usuarios y sustentabilidad ambiental, en términos de: optimizar los tiempos de viaje, incrementar los niveles de seguridad y proveer accesibilidad a sectores aislados.
2	Hacer más eficiente la utilización de las redes viales urbanas, prioritariamente en aquellas ciudades que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación, promoviendo el uso de modos de transporte más eficientes, implementando sistemas inteligentes de transporte y aplicando medidas de gestión para mejorar las condiciones de circulación de los vehículos y optimizar los tiempos de viaje.
3	Reducir el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias, incorporando aspectos de seguridad que incidan en los sistemas de transporte y las conductas de los usuarios que utilizan el espacio vial, a través de instrumentos normativos, fiscalización, difusión y asistencia técnica.
4	Asegurar el cumplimiento de las normas de emisión y de seguridad de los vehículos y la calidad de los servicios de transporte, a través de acciones de fiscalización y la certificación y homologación vehicular.
5	Mejorar la prestación de los servicios de transporte internacional, mediante políticas sectoriales, suscripción de acuerdos bilaterales y multilaterales y otorgamiento de permisos internacionales en cumplimiento de dichos acuerdos.
6	Mejorar la eficiencia y facilitar la intermodalidad en el transporte de carga terrestre, transporte marítimo y transporte ferroviario, mediante la revisión y actualización de las políticas en el ámbito de estos sectores del transporte.

## - Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	<p>Normas que rigen el transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reglamentos que fijan bases comunes de operación para todos los agentes del sector transporte o subsectores específicos de éste.</li> <li>• Licitación de concesiones de vías para transporte público en ciudades que presenten problemas de congestión, contaminación y/o seguridad.</li> <li>• Restricciones a la circulación de vehículos motorizados.</li> <li>• Licitación de plantas de revisión técnica.</li> <li>• Acreditación de escuelas de conductores.</li> <li>• Administración y operación de registros de servicios de transporte                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Administración y operación del Registro Nacional de los Servicios de Transporte Público de Pasajeros, RNSTP</li> <li>- Administración y operación del Registro Nacional de los Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, RENASTRE.</li> </ul> </li> </ul>	1,2,3,4,5,6
2	<p>Fiscalización a los sistemas de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalizaciones a vehículos en la vía pública</li> <li>• Fiscalizaciones a establecimientos</li> <li>• Actos administrativos formales de denuncia ante la autoridad competente, respecto de los infractores de las normas de transporte</li> </ul>	4

3	<p>Certificación y homologación vehicular</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Homologación de Vehículos livianos y medianos</li> <li>• Verificación de Conformidad</li> <li>• Certificación de Vehículos</li> <li>• Control de Opacidad</li> <li>• Pruebas en Laboratorio de Vehículos Pesados</li> </ul>	4
4	<p>Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación de normas orientadas a mejorar la seguridad de tránsito</li> <li>• Difusión y comunicación orientada a la educación de los usuarios</li> <li>• Atención de consultas de usuarios en materia de seguridad de tránsito. (Espacio de Atención de CONASET en el marco del SIAC)</li> <li>• Asesoría técnica a municipios</li> <li>• Campañas comunicacionales para disminuir conductas de riesgo en la población susceptible de sufrir accidentes de tránsito</li> </ul>	1,3
5	<p>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administración, operación, supervisión y mejoramiento de los sistemas de control de tránsito del país y de los sistemas inteligentes de apoyo a la gestión de tráfico</li> <li>• Revisión y actualización de las políticas y normativas de tránsito</li> <li>• Apoyo técnico a otras entidades gubernamentales en: estudios de tránsito; revisión, autorización y ejecución de proyectos de semaforización; definición y actualización de programaciones de semáforo; construcción de obras de mejoramiento de la gestión de tránsito, e implementación de sistemas inteligentes de transporte</li> <li>• Atención de consultas, reclamos y denuncias de los usuarios en relación con la gestión de tránsito (sitio Web de la UOCT y servicio de atención telefónica, en el marco del SIAC)</li> <li>• Medidas de ordenamiento del uso del espacio vial (clasificación de vías para distintos tipos de vehículos y/o servicios de transporte: vías exclusivas, reversibles, segregadas, etc.)</li> </ul>	2,3
6	<p>Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificación de las denuncias de usuarios sobre transporte público</li> <li>• SIAC (Sistema Información y Atención Clientes)</li> <li>• Sistema de información a usuarios Transantiago Informa</li> </ul>	1,4
7	<p>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de transporte internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales sobre transporte internacional de pasajeros y carga</li> <li>• Permisos para operaciones de transporte internacional</li> </ul>	1,5,6

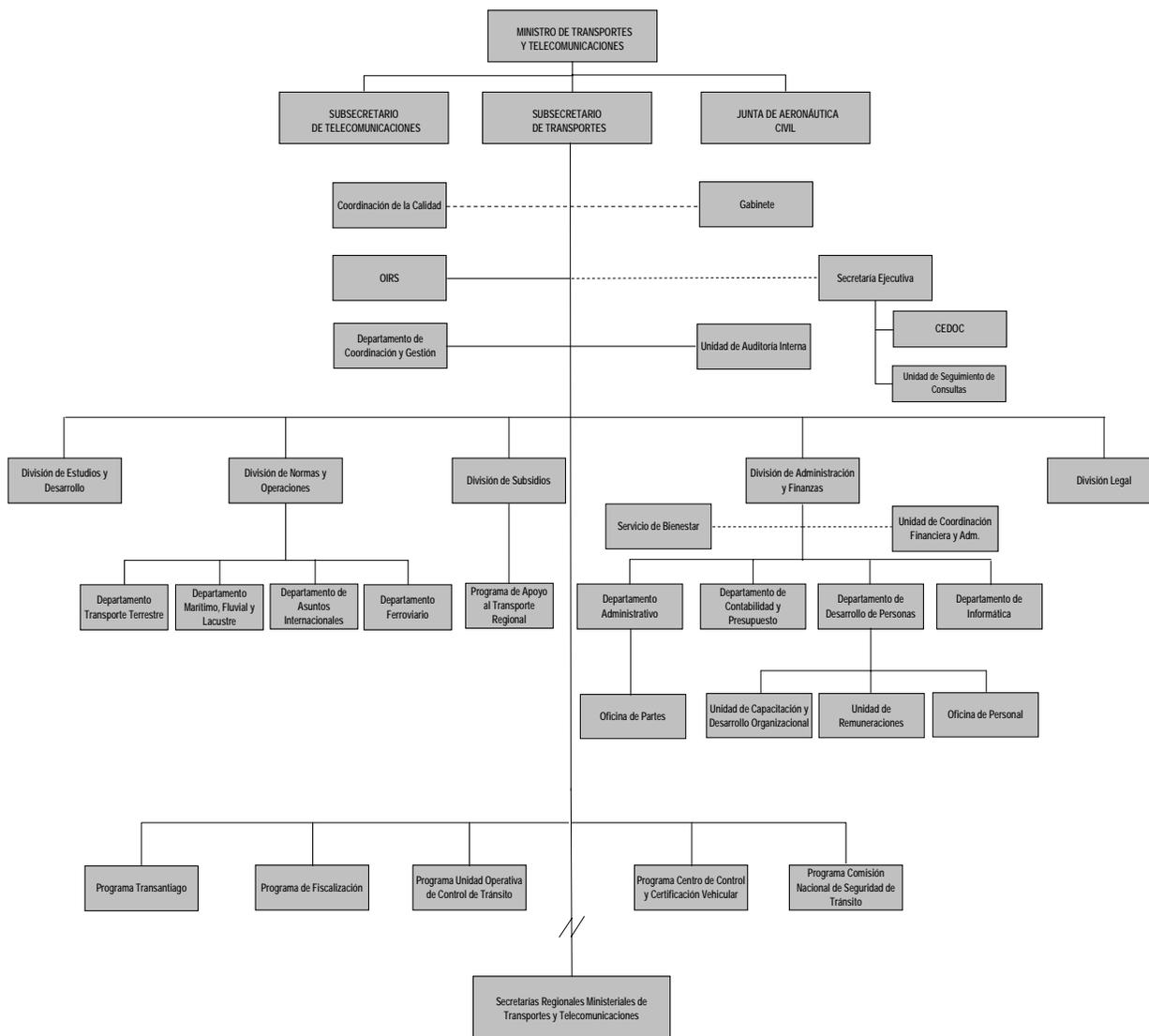
8	<p>Subsidios al transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios al transporte público <ul style="list-style-type: none"> <li>- Subsidios a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que contemplan tarifas escolares</li> <li>- Fortalecimiento y focalización de fondos de apoyo al transporte escolar</li> <li>- Apoyo en el desarrollo de infraestructura para el transporte público y su modernización, infraestructura para el transporte en general u otros</li> <li>- Subsidios para la renovación de buses, minibuses, y taxibuses</li> </ul> </li> <li>• Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definición de los servicios a subsidiar en los diferentes modos y regiones</li> <li>- Gestión de los recursos asignados al transporte de zonas aisladas</li> <li>- Propuestas de bases de licitación de subsidios al transporte en zonas aisladas</li> <li>- Control y fiscalización de los servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas</li> <li>- Elaboración de estadísticas de pasajeros y carga de servicios de transporte subsidiados</li> </ul> </li> </ul>	1
9	<p>Desarrollo de políticas en transporte de carga terrestre, políticas marítimo-portuarias y políticas de transporte ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Políticas de transporte ferroviario</li> <li>• Propuestas de modificaciones a la legislación ferroviaria</li> <li>• Políticas de transporte marítimo</li> <li>• Desarrollo de una política portuaria nacional</li> <li>• Propuestas de modificaciones a la normativa del sector marítimo-portuario</li> <li>• Políticas de transporte de carga terrestre</li> <li>• Estudios de base a las políticas sectoriales</li> </ul>	1,6

#### - Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Usuarios de los diversos servicios y sistemas de transporte.
2	Empresas de transporte de pasajeros y carga que proveen directamente los servicios a los usuarios.
3	Entidades y organismos públicos relacionados con el sector transporte.
4	Asociaciones gremiales de trabajadores del sector transporte o de subsectores específicos.
5	Entidades académicas y empresas dedicadas a la investigación y consultoría en transporte y materias afines.
6	Sociedades concesionarias de establecimientos que practican revisiones técnicas a los vehículos (Plantas de revisión técnica).
7	Escuelas de conductores profesionales.
8	Empresas comercializadoras de insumos, repuestos, servicios técnicos y otras ligadas al sector transporte.
9	Beneficiarios de zonas aisladas de los servicios subsidiados de transporte.
10	Operadores que proveen servicios subsidiados de transporte a usuarios.
11	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales.

12	Usuarios de la red vial
13	Administrador Financiero de Transantiago (AFT)
14	Prestador de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT)
15	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas.
16	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos.

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



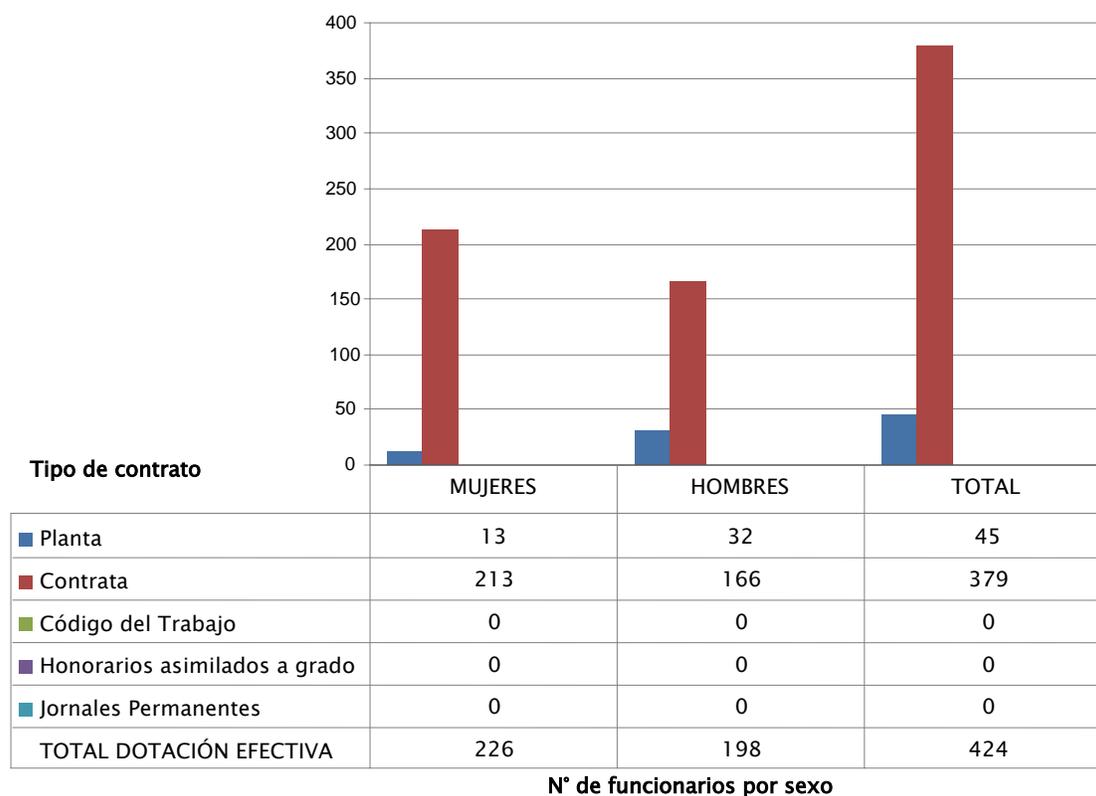
### c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Subsecretario de Transportes	Raúl Erazo Torricelli
Jefe División de Estudios y Desarrollo	Álvaro Henríquez Aguirre
Jefe División de Normas y Operaciones	Roberto Santana Muñoz
Jefe División Legal	Paola Tapia Salas
Jefe División Subsidios	Vicente Pardo Díaz
Jefe División de Administración y Finanzas	Paulina Gantes Formas

## Anexo 2: Recursos Humanos

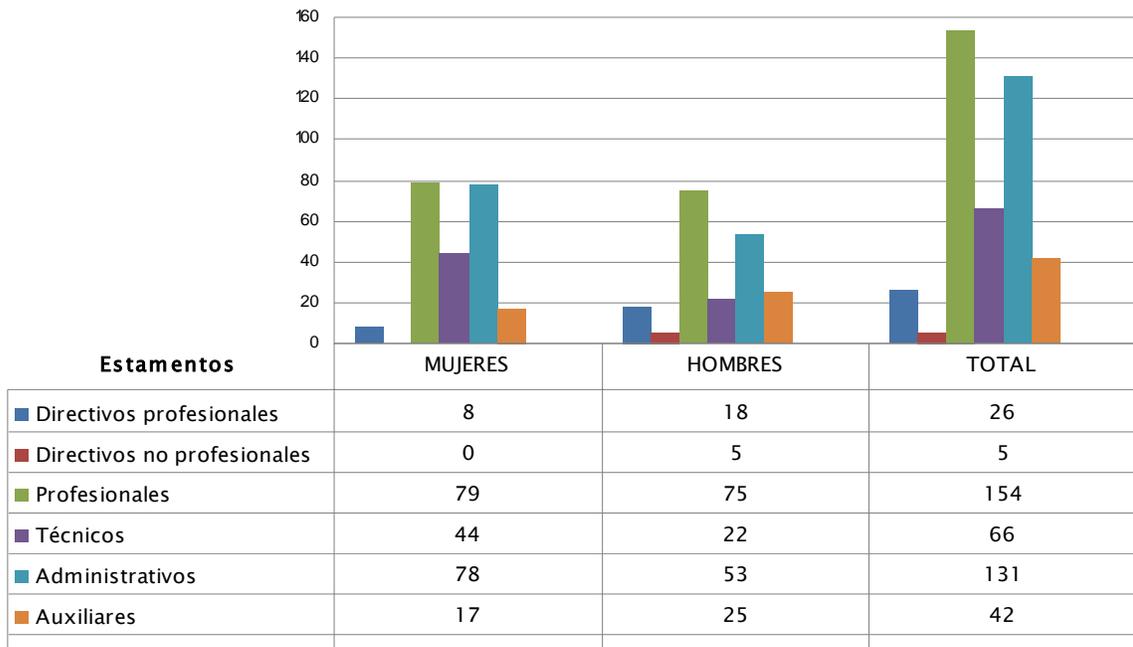
### a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2009<sup>12</sup> por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



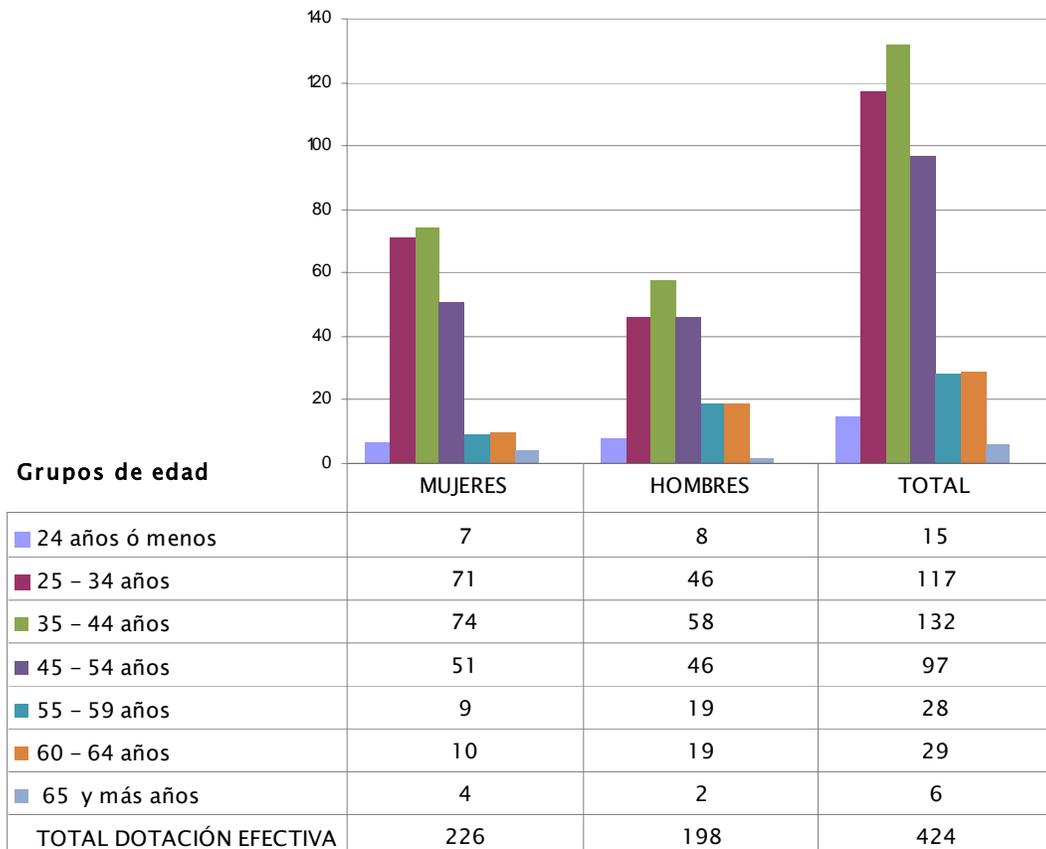
<sup>12</sup> Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2009. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- Dotación Efectiva año 2009 por Estamento (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

- Dotación Efectiva año 2009 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

## b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>13</sup>		Avance <sup>14</sup>	Notas
		2008	2009		
<b>1. Días No Trabajados</b>					
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	1,5	1,7	88,2	descendente
<b>2. Rotación de Personal</b>					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	7,5	5,2	144,2	descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	1,0	0,0	0,0	ascendente
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,0	0,0	---	neutro
• Retiros voluntarios					
○ con incentivo al retiro	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,0	0,9	---	ascendente
○ otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	5,5	4,0	137,5	descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	1,0	0,2	500,0	descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t$	4,5	2,9	155,2	descendente

13 La información corresponde al período Enero 2008 - Diciembre 2008 y Enero 2009 - Diciembre 2009.

14 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, considerar el sentido de los indicadores (ascendente o descendente) previamente establecido y señalado en las instrucciones.

Cuadro 1 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>13</sup>		Avance <sup>14</sup>	Notas
		2008	2009		
<b>3. Grado de Movilidad en el servicio</b>					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	2,3	2,2	95,7	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios a contrata.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total efectivo de funcionarios a contrata año t}) * 100$	31,9	3,7	11,6	ascendente
<b>4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal</b>					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	116,4	119,3	102,5	ascendente
4.2 Porcentaje de becas <sup>15</sup> otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,0	0,0	---	ascendente
4.3 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	6,1	1,8	29,5	ascendente
<b>5. Grado de Extensión de la Jornada</b>					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	2,9	2,7	107,4	descendente
<b>6. Evaluación del Desempeño<sup>16</sup></b>					
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Porcentaje de Funcionarios en Lista 1	99,5	98,9	100,6	
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 2	0,5	1,1	45,5	
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 3	0,0	0,0	---	
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 4	0,0	0,0	---	

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

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

## Anexo 3: Recursos Financieros

### a) Resultados de la Gestión Financiera

#### PROGRAMA 01: SECRETARÍA GENERAL Y ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES:

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$ <sup>17</sup>	M\$	
Ingresos	14.815.724	168.463.578	
Transferencias corrientes	15.523	0	
Ingresos de Operación	164.877	144.235	
Otros Ingresos Corrientes	555.427	1.451.549	
Aporte Fiscal	13.993.236	166.826.646	
Venta de Activos NO Financieros	14.675	7.841	
Recuperación de Préstamos	6.307	6.307	
Endeudamiento	65.679	0	
Saldo Inicial de Caja	0	0	
Gastos	14.449.520	162.327.462	
Gastos en Personal	5.051.230	6.344.314	
Bienes y Servicios	1.881.215	1.515.130	
Prestación de Seguridad Social	95.737	69.825	
Transferencias Corrientes	6.530.271	153.158.260	
Integros al Fisco	2.147	1.132	
Otros Gastos Corrientes	0	1.211	
Adquisición de Activos No Financieros	308.142	336.106	
Iniciativas de Inversión	533.248	246.829	
Préstamos	0	0	

<sup>17</sup> La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

Servicios de la Deuda	47.530	654.656
Saldo Final de Caja	0	0
Resultado	366.204	6.109.117

## PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$ <sup>18</sup>	M\$	
Ingresos	74.131.852	77.483.070	
Aporte Fiscal	72.908.544	76.997.630	
Transferencias para Gastos de Capital	1.223.308	485.440	
Saldo Inicial de Caja	0	0	
Gastos	73.706.647	77.921.390	
Transferencias Corrientes	8.971.620	8.811.742	
Integros al Fisco	2.621.320	0	
Transferencias de Capital	17.978.000	35.269.020	
Servicios de la Deuda	44.135.707	33.840.628	
Saldo Inicial de Caja	0	0	
Resultado	425.205	-438.320	

18 La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$ <sup>19</sup>	M\$	
Ingresos	24.621.013	23.681.135	
Otros Ingresos Corrientes	0	17.168	
Aporte Fiscal	24.618.428	23.663.967	
Venta de Activos No Financiero	2.585	0	
Endeudamiento	0	0	
Saldo inicial de Caja	0	0	
<b>Gastos</b>	<b>12.471.872</b>	<b>21.964.084</b>	
Gastos en personal	1.795.088	2.796.191	
Bienes y Servicios	8.854.421	15.823.541	
Transferencias Corrientes	0	0	
Integros al Fisco	0	0	
Adquisición de Activos No Financieros	62.521	1.938.300	
Iniciativas de Inversión	582.238	27.912	
Préstamos	0	0	
Transferencias de capital	1.177.460	0	
Servicio de la Deuda	144	1.378.141	
Saldo Final de Caja	0	0	
<b>Resultado</b>	<b>12.149.141</b>	<b>1.717.051</b>	

19 La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$ <sup>20</sup>	M\$	
Ingresos	5.288.042	5.001.244	
Ingresos de Operación	13.145	10.618	
Otros Ingresos Corrientes	0	0	
Aporte Fiscal	5.274.897	4.990.626	
Saldo inicial de Caja	0	0	
Gastos	4.624.567	4.642.653	
Gastos en personal	572.829	682.783	
Bienes y Servicios	64.967	103.580	
Integros al Fisco	2.099	1.695	
Adquisición de Activos No Financieros	5.290	80.267	
Iniciativas de Inversión	3.979.382	3.772.681	
Servicio de la Deuda	0	1.648	
Saldo Final de Caja	0	0	
Resultado	663.475	358.591	

20 La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$ <sup>21</sup>	M\$	
Ingresos	7.085.905	7.260.051	
Ingresos de Operación	420.973	298.604	
Otros Ingresos Corrientes	4.829	8.949	
Aporte Fiscal	6.660.103	6.952.498	
Saldo inicial de Caja	0	0	
Gastos	6.011.594	6.778.541	
Gastos en personal	4.106.431	4.373.053	
Bienes y Servicios	1.601.292	1.913.726	
Integros al Fisco	67.214	47.676	
Adquisición de Activos No Financieros	236.657	183.974	
Iniciativas de Inversión	0	260.112	
Servicio de la Deuda	0	0	
Saldo Final de Caja	0	0	
Resultado	1.074.311	481.510	

21 La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

b) Comportamiento Presupuestario año 2009

PROGRAMA 01: SECRETARÍA GENERAL Y ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>22</sup>	Presupuesto Final <sup>23</sup>	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia <sup>24</sup>	Notas <sup>25</sup>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	191.832.649	184.003.813	168.436.578	14.240.936	
05			Transferencias Corrientes	267.914	7.140	0	7.140	
	01		Del Sector Privado	0	7.140	0	7.140	
		003	Admin. Del Fondo para Bonificación por Retiro	0	7.140	0	7.140	
	07		De Organismos Internacionales	267.914	0	0	0	
		001	Programa de Apoyo a la Reforma de Transporte Urbano	267.914	0	0	0	
07			Ingresos de Operación	162.068	162.068	144.235	17.833	
08			Otros Ingresos Corrientes	108.511	108.511	1.451.549	-1.343.038	
	01		Recuperación y Reembolsos por Licencias Médicas	98.422	98.422	102.940	-4.518	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	0	0	57.559	-57.559	
	99		Otros	10.089	10.089	1.291.050	-1.280.961	
09			Aporte Fiscal	191.283.625	182.044.543	166.826.646	15.217.897	
	01		Libre	191.283.625	182.017.221	166.826.646	15.190.575	
	03		Servicio de la Deuda Externa	27.322	27.322	0	27.322	
10			Venta de Activos No Financieros	531	6.804	7.841	-1.037	
	03		Vehículos	531	6.804	7.841	-1.037	
12			Recuperación de Préstamo	0	0	6.307	-6.307	
	10		Ingresos por Percibir	0	0	6.307	-6.307	
14			Endeudamiento	0	348.448	0	348.448	
	02		Endeudamiento Externo	0	348.448	0	348.448	
15			Saldo Inicial de Caja	10.000	1.326.299	0	0	

22 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

23 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

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

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

		Gastos	191.832.649	184.003.813	162.327.462	6.485.776
21		Gastos en Personal	5.749.796	6.425.026	6.344.314	80.712
22		Bienes y Servicios	1.919.868	1.939.075	1.151.130	423.945
23		Prestación de Seguridad Social	0	70.667	69.825	842
	03	Prestaciones Sociales del Empleador	0	70.667	69.825	842
24		Transferencias Corrientes	11.213.709	159.002.819	153.158.260	5.844.559
	01	Al Sector Privado	11.213.709	159.002.819	153.158.260	5.844.559
		511 Subsidios al Transporte Regional	11.213.709	10.875.818	10.853.706	22.112
		512 Subsidio al Transporte Público	1	1	0	1
		520 Subsidio Transitorio - Transantiago	0	148.127.000	142.304.554	5.822.446
25		Ingresos al Fisco	8.921	7.710	1.132	6.578
	01	Impuestos	8.921	7.710	1.132	6.578
26		Otros Gastos Corrientes	0	1.211	1.211	0
	02	Compensación por daños a Terceros y/o a la Propiedad	0	1.211	1.211	0
29		Adquisición de Activos No Financieros	349.186	349.937	336.106	13.831
	03	Vehículos	19.116	24.813	22.206	2.607
	04	Mobiliarios y Otros	60.534	79.710	78.155	1.555
	05	Máquinas y Equipos	0	5.000	4.764	236
	06	Equipos Informáticos	106.519	103.310	97.036	6.274
	07	Programas Informáticos	163.017	137.104	133.944	3.160
31		Iniciativas de Inversión	348.548	333.948	246.829	87.119
	01	Estudios Básicos	348.548	333.948	246.829	87.119
32		Préstamos	1	1	0	1
	04	De Fomento	1	1	0	1
		002 Subsidio al Transporte Público	1	1	0	1
34		Servicio de la Deuda	28.322	682.844	654.656	28.188
	04	Intereses Deuda Externa	27.322	27.322	0	27.322
	07	Deuda Flotante	1.000	655.522	654.656	866
35		Saldo Final de Caja	172.214.298	15.190.575	0	0

PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>26</sup>	Presupuesto Final <sup>27</sup>	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia <sup>28</sup>	Notas <sup>29</sup>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	78.397.625	78.397.625	77.408.070	914.555	
09			Aporte Fiscal	77.912.185	77.912.185	76.997.630	914.555	
	01		Libre	43.157.002	43.157.002	43.157.002	0	
	02		Servicio de la Deuda Interna	34.755.183	25.426.555	28.661.835	-3.235.280	
	03		Servicio de la Deuda Externa	0	9.328.628	5.178.794	4.149.834	
13			Transferencias para gastos de Capital	485.440	485.440	485.440	0	
	02		Del Gobierno Central	485.440	485.440	485.440	0	
		001	Del SERVIU VIII Región	485.440	485.440	485.440	0	
15			Saldo Inicial de Caja	0	438.320	0	0	
			Gastos	78.397.625	78.835.945	77.921.930	914.555	
24			Transferencias Corrientes	8.373.422	8.811.742	8.811.742	0	
	03		A otras Entidades Públicas	8.373.422	8.811.742	8.811.742	0	
		311	Fondos para Indemnizaciones	8.373.422	8.811.742	8.811.742	0	
33			Transferencias de Capital	35.269.020	35.269.020	35.269.020	0	
	03		A otras Entidades Públicas	35.269.020	35.269.020	35.269.020	0	
		057	Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A.	1.306.260	1.306.260	1.306.260	0	
		062	Inversiones Plan Trienal 2008-2010	33.962.760	33.962.760	33.962.760	0	
34			Servicio de la Deuda	34.755.183	34.755.183	33.840.628	914.555	
	01		Amortización Deuda Interna	2.534.318	2.534.318	2.517.564	16.754	
	03		Intereses Deuda Interna	32.220.865	27.042.071	26.144.270	897.801	
	04		Intereses Deuda Externa	0	5.178.794	5.178.794	0	

26 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

27 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

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

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

## PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>30</sup>	Presupuesto Final <sup>31</sup>	Ingresos y Gastos Devengados(M\$)	Diferencia <sup>32</sup>	Notas <sup>33</sup>
				(M\$)	(M\$)		(M\$)	
			Ingresos	29.422.989	29.786.095	23.861.135	4.617.228	
08			Otros Ingresos Corrientes	0	0	17.168	-17.168	
09			Aporte Fiscal	27.755.030	26.640.404	23.663.967	2.976.437	
	01		Libre	27.700.403	26.585.777	23.663.967	2.921.810	
	03		Servicio de la Deuda Externa	54.627	54.627	0	54.627	
14			Endeudamiento	1.657.959	1.657.959	0	1.657.959	
	02		Endeudamiento Externo	1.657.959	1.657.959	0	1.657.959	
15			Saldo Inicial de Caja	10.000	1.487.732	0	0	
			Gastos	29.422.989	29.786.095	21.964.084	5.764.108	
21			Gastos en Personal	2.755.122	2.853.706	2.796.191	57.515	
22			Bienes y Servicios	22.418.820	21.310.306	15.823.541	5.486.765	
29			Adquisición de Activos No Financieros	202.842	2.008.730	1.938.300	70.430	
	03		Vehículos	19.116	18.540	17.159	1.381	
	04		Mobiliarios y Otros	4.248	4.120	3.774	346	
	05		Máquinas y Equipos	1.062	3.030	2.408	622	
	06		Equipos Informáticos	75.402	83.130	77.467	5.663	
	07		Programas Informáticos	103.014	1899.910	1.837.491	62.419	
31			Iniciativas de Inversión	3.980.578	122.675	27.912	94.763	
	01		Estudios Básicos	3.343.378	122.675	27912	94.763	
	02		Proyectos	637.200	0	0	0	
34			Servicio de la Deuda	55.627	1.432.775	1.378.141	54.634	
	04		Intereses Deuda Externa	54.627	54.627	0	54.627	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.378.148	1.378.148	7	
35			Saldo Final de Caja	10.000	2.057.903	0	0	

30 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

31 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

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

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

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>34</sup>	Presupuesto Final <sup>35</sup>	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia <sup>36</sup>	Notas <sup>37</sup>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	6.479.155	6.546.585	5.001.244	1.457.129	
07			Ingresos de Operación	40.888	40.888	10.618	30.270	
08			Otros Ingresos Corrientes	553	553	0	553	
	99		Otros	553	553	0	553	
09			Aporte Fiscal	6.427.714	6.416.932	4.990.626	1.426.306	
	01		Libre	6.427.714	6.416.932	4.990.626	1.426.306	
15			Saldo Inicial de Caja	10.000	88.212	0	0	
			Gastos	6.479.155	6.546.585	4.642.653	477.633	
21			Gastos en Personal	739.590	766.054	682.783	83.271	
22			Bienes y Servicios	173.106	216.359	103.580	112.779	
25			Ingresos al Fisco	1.699	1.699	1.695	4	
	01		Impuestos	1.699	1.699	1.695	4	
29			Adquisición de Activos No Financieros	130.626	229.606	80.267	149.339	
	04		Mobiliarios y Otros	5.310	6.310	5.716	594	
	05		Máquinas y Equipos	106.200	4.496	1.196	3.300	
	06		Equipos Informáticos	19.116	114.218	24.375	89.843	
	07		Programas Informáticos	0	104.582	48.979	55.603	
31			Iniciativas de Inversión	5.423.134	3.904.919	3.772.681	132.238	
	01		Estudios Básicos	157.098	114.412	114.411	1	
	02		Proyectos	5.266.036	3.790.507	3.658.269	132.238	
34			Servicio de la Deuda	1.000	1.649	1.648	1	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.649	1.648	1	
35			Saldo Final de Caja	10.000	1.426.299	0	0	

34 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

35 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

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

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

## PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>38</sup>	Presupuesto Final <sup>39</sup>	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia <sup>40</sup>	Notas <sup>41</sup>
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	7.428.693	8.245.845	7.260.051	985.794	
07			Ingresos de Operación	469.638	469.638	298.604	171.034	
08			Otros Ingresos Corrientes	18.054	18.054	8.949	9.105	
	01		Recuperación y Reembolsos por Licencias Médicas	15.930	15.930	7.810	8.120	
	99		Otros	2.124	2.124	1.139	985	
09			Aporte Fiscal	6.931.001	6.952.498	6.952.498	0	
	01		Libre	6.931.001	6.952.498	6.952.498	0	
15			Saldo Inicial de Caja	10.000	805.655	0	805.655	
			Gastos	7.428.693	8.245.845	6.778.541	1.467.304	
21			Gastos en Personal	4.258.063	4.573.379	4.373.053	200.326	
22			Bienes y Servicios	2.330.332	2.238.172	1.913.726	324.446	
25			Ingresos al Fisco	72.535	72.535	47.676	24.859	
	01		Impuestos	72.535	72.535	47.676	24.859	
29			Adquisición de Activos No Financieros	386.850	590.132	183.974	406.158	
	04		Mobiliarios y Otros	26.922	26.111	20.138	5.973	
	05		Máquinas y Equipos	23.284	312.521	12.335	300.186	
	06		Equipos Informáticos	106.763	110.546	80.764	29.782	
	07		Programas Informáticos	229.881	140.954	70.737	70.217	
31			Iniciativas de Inversión	369.913	655.627	260.112	395.515	
	01		Estudios Básicos	26.550	26.550	0	26.550	
	02		Proyectos	343.363	629.077	260.112	368.965	
34			Servicio de la Deuda	1.000	1.000	0	1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000	0	1.000	
35			Saldo Final de Caja	10.000	115.000	0	115.000	

38 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

39 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

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

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

c) Indicadores Financieros

PROGRAMA 01: SECRETARÍA GENERAL Y ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>42</sup>			Avance <sup>43</sup> 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>44</sup> )	%	1.11	0.92	1.00	1.08	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0.00	0.00	1.12	-	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.10	1.02	1.00	0.99	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	0.89	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0.08	66.54	0.34	0.01	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0.07	49.21	0.36	0.01	

42 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

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

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

PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>45</sup>			Avance <sup>46</sup> 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>47</sup> )	%	1.10	1.02	1.00	0.99	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0	0	0	-	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	0	0	0	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0	0	0	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	0	0	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0	0	0	-	

45 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

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

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

PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>48</sup>			Avance <sup>49</sup> 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>50</sup> )	%	0.38	1.16	1.01	0.87	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0	0	0	-	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	0	0	0	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0	0	0	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	0.59	0.88	1.51	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	1.07	1.82	2.81	1.54	

**48** Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

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

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

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>51</sup>			Avance <sup>52</sup> 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>53</sup> )	%	1.11	1.04	1.00	0.97	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	26.26	2.97	3.85	1.30	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.10	1.02	1.00	0.99	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0.05	0.35	0.26	0.75	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	0	0.04	13.84	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0.06	0.33	0.15	0.44	

51 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

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

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

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>54</sup>			Avance <sup>55</sup> 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>56</sup> )	%	0.68	1.02	1.01	0.99	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	1.23	1.03	1.57	1.53	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.10	1.02	1	0.99	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0.99	1.00	0.64	0.64	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	0	1.34	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0	0.49	52.46	107.31	

<sup>54</sup> Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

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

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

d) Fuente y Uso de Fondos

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2009 <sup>57</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>				
<b>Carteras Netas</b>				
115	Deudores Presupuestarios	0	6.307	6.307
215	Acreedores Presupuestarios	0	-5.175.316	-5.175.316
<b>Disponibilidad Neta</b>				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	20.088.344	-7.086.497	13.001.847
<b>Extrapresupuestario neto</b>				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	191.416.124	58.073.044	249.489.167
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	7.218	7.218
214	Depósitos a Terceros	-209.662.730	-39.783.129	-249.445.859
216	Ajustes a Disponibilidades	-10.083	-3	-10.086
219	Trasposos Interdependencias	0	-7.218	-7218

PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2009 <sup>58</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>				
<b>Carteras Netas</b>				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	0	0
<b>Disponibilidad Neta</b>				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	438.321	-438.320	1
<b>Extrapresupuestario neto</b>				

57 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

58 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	0	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Traspos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Traspos Interdependencias	0	0	0

### PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2009 <sup>59</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>				
<b>Carteras Netas</b>				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-1.814.477	-1.814.477
<b>Disponibilidad Neta</b>				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	16.089.075	3.555.760	19.644.835
<b>Extrapresupuestario neto</b>				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	361	-3.534.081	291.748
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Traspos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	19.623	19.281	-341.326
219	Traspos Interdependencias	0	0	0

<sup>59</sup> Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2009 <sup>60</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>				
<b>Carteras Netas</b>				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-63.182	-63.182
<b>Disponibilidad Neta</b>				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	1.491.002	422.310	1.913.313
<b>Extrapresupuestario neto</b>				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	537	-537	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	-64	-1	-65
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2009 <sup>61</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>				
<b>Carteras Netas</b>				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-13.430	-13.430
<b>Disponibilidad Neta</b>				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	1.994.985	494.720	2.489.705

60 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

61 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

### Extrapresupuestario neto

114	Anticipo y Aplicación de Fondos	8.179	508	8.687
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	-19.980	-288	-20.268
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

PROGRAMA 01: SECRETARÍA GENERAL Y ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidios al Transporte Regional	11.213.708	10.875.818	10.853.706.020	
Subsidio Transitorio - Transantiago		148.127.000	142.304.553.928	

PROGRAMA 02: EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Plan Trienal	33.962.760	33.962.720	33.962.720	

PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	967.428.071	4.819.430.861	2.923.057.526	
Servicios Informáticos	1.784.075	17.340.463	16.360.808	
Otros	17.211.207.944	11.363.806.378	10.180.551.477	

PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios Básicos	157.098	114.412	114.411	
Proyectos	5.266.036	3.790.507	3.658.269	

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Gastos en Personal	4.258.063	4.573.379	4.373.053	

f) Transferencias<sup>62</sup>

NO APLICA A NINGÚN PROGRAMA PRESUPUESTARIO

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2009 <sup>63</sup> (M\$)	Presupuesto Final 2009 <sup>64</sup> (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia <sup>65</sup>	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros					
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros <sup>66</sup>					
<b>TOTAL TRANSFERENCIAS</b>					

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

63 Corresponde al aprobado en el Congreso.

64 Corresponde al vigente al 31.12.2009.

65 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

66 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

g) Inversiones<sup>67</sup>

PROGRAMA 01: SECRETARÍA GENERAL Y ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTES

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>68</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>69</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>70</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>71</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Económico del transporte de Carga Nacional 30066266-0	149.693	137.056	92%	82.331	69.693	12.638	
Análisis determinación de Niveles de Calidad de Servicio del Transporte Pto. Montt- Pta. Arenas. Parte I 30066379-0	59.850	59.850	100%	29.925	29.925	0	
Análisis determinación Niveles de Calidad de Servicios de Transportes. La Serena-Temuco. Parte II 30066379-0	60.000	60.000	100%	30.000	30.000	0	
Análisis de las regulaciones sobre el transporte de carga urbana y su impacto logístico 30071208-0	55.500	44.400	80%	27.750	16.550	11.100	

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

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

69 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2009.

70 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2009.

71 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2009.

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>68</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>69</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>70</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>71</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis y diagnóstico de los servicios de buses urbanos y rurales concesionados en la ciudad de Rancagua 30071549-0	66.115	58.313	88%	32.133	24.330	7.803	
Análisis de la calidad de los servicios en subsidio al Transporte en Zonas Aisladas 300072231-0	66.200	65.793	99%	29.459	29.052	407	
Diagnóstico de la señalización urbana en Santiago 30072518-0	50.000	50.000	100%	20.000	20.000	0	
Análisis y mejoramiento de la gestión de tránsito en Illapel 30081557-0	71.000	14.200	20%	14.200	14.200	0	
Análisis ITS en Modo Ferroviario 3002701-0	88.000	0	0%	13.600	0	13.600	
Análisis e Impacto en transporte público urbano y Rural R.M., producto de la extensión del radio urbano 30082704-0	66.000	0	0%	13.200	0	13.200	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>68</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>69</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>70</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>71</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis de la modernización del transporte urbano y rural prestado con buses en las ciudades de Pto. Montt, Valdivia y Osorno 30082707-0	66.000	0	0%	13.200	0	13.200	
Análisis de medidas de calmado de tráfico 30082714-0	29.900	0	0%	3.588	0	3.588	
Análisis Integración bicicletas a los sistemas de transporte público masivo 30082715-0	57.000	0	0%	11.400	0	11.400	
Análisis Competitividad entre Transporte Caminero y Ferroviario del Acceso a Puertos 30083228-0	65.400	13.052	20%	13.080	13.052	28	

PROGRAMA 03: TRANSANTIAGO

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>72</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>73</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>74</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>75</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Actualización de información de viajes en buses y características operacionales 30043062-0	155.000	0	0%	5.000	5.000	0	
Análisis y asesoría del mejoramiento físico de la red vial de transporte público, II etapa 30059996-0	400.000	397.032	99.25%	25.880	22.912	2.968	
Análisis Ferias Libres en Región Metropolitana y Relación con Transporte 30074261.	118.732	0	0%	13.700	0	13.700	
Actualización modelo de uso de suelo de Santiago Mussa y evaluación de proyectos de tarificación vial por congestión en el marco de Transantiago. 30060979-0	260.316	255.110	86.47%	78.095	72.889	5.206	

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

73 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2009.

74 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2009.

75 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2009.

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>72</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>73</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>74</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>75</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Actualización de Programaciones de semáforos como parte del PTUS 20196226-0	1.040.226	932.020	89.59%	108.206	0	108.206	
---	-----------	---------	--------	---------	---	---------	--

**PROGRAMA 04: UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO**

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>76</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>77</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>78</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>79</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Análisis de Incorporación de Nuevas tecnologías de Transporte Inteligente al SCAT de Santiago 20193405-0	149.448	112.102	75.01%	60.656	60.656	0	
--	---------	---------	--------	--------	--------	---	--

Análisis y Definición de una Metodología para Evaluación Social de Proyectos ITS 30044261-0	50.492	41.974	83.12%	12.623	12.623	0	
---	--------	--------	--------	--------	--------	---	--

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

**77** Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2009.

**78** Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2009.

**79** Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2009.

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>76</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>77</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>78</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>79</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Comparativo de Herramientas de Microsimulación para ka	59.683	41.133	68.91	41.133	41.133	0	
Optimización de la Gestión de Tránsito 30058977-0							
Habilitación sistema de censo de flujos de tráfico de Santiago 30043760-0	241.412	247.627	102.57	53.408	53.270	138	
Proyecto Implementación, Operación y mejoramiento del Centro de Noticias de tránsito 20190081-0	182.087	103.566	56.87	103.851	103.191	660	
Construcción sistema control área de tráfico para Santiago, IV etapa 30044045-0	9.000.922	5.860.058	65.10%	2.336.545	2.336.513	31.8	
Ampliación sistema de control dinámico de semáforos de Santiago 30044090-0	239.708	216.856	90.46%	97.100	65.528	31.527	
Ampliación sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción 30064068-0	233.348	80.383	34.44%	80.392	80.383	9	
Mejoramiento de la Seguridad del Sistema de Control de Tránsito de Santiago, II Etapa 30062872-0	1.226.484	811.465	66.16%	566.173	566.158	5	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>76</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>77</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>78</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>79</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Instalación Semáforos Ejes SCAT - GV - V Región 30035378-0	409.469	133.561	32.66%	148.167	133.561	14.516	
Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco 30075435-0	686.951	0	0%	50	0	50	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta 30081864-0	350.000	0	0%	50	0	50	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Valparaíso 30085211-0	350.000	0	0%	50	0	50	
Instalación CCTV y Letreros VMS en Centro de Control Gran Concepción 30085203-0	150.000	0	0%	50	0	50	
Mejoramiento vialidad urbana de Santiago a través de medidas de bajo costo II Etapa 30085206-0	617.264	0	0%	50	0	50	
Mejoramiento vialidad urbana de Santiago a través de medidas de bajo costo 30043833-0	421.605	388.710	92.19%	76.442	74.322	2.120	
Habilitación nuevas cámaras de TV para el centro control de tránsito de Santiago 30044052-0	171.069	130.618	76.35%	35.246	35226	20	

**Cuadro 8**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>76</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>77</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>78</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>79</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Red de Semáforos Villa Alemana 30044028-0	754.071	210.107	27.86%	293.008	210.107	82.901	

PROGRAMA 05: FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>80</sup>	Ejecución Acumulada al año 2009 <sup>81</sup>	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 <sup>82</sup>	Ejecución Año 2009 <sup>83</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Reposición Celda Medición para laboratorio de Vehículos livianos 3CV. 30044204-0	629.077	260.112	41.34%	629.077	260.112	368.965	

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

**81** Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2009.

**82** Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2009.

**83** Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2009.

## Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009

Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2009

Cuadro 10										
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta "	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Normas que rigen el transporte	Porcentaje de buses de Transantiago equipados	(Buses de Transantiago equipados al año t/Buses de Transantiago inscritos al año t)*100	%		97.26%	97.64%	100.00%	SI	98%	
	Enfoque de Género: No			S.I.	(5969.00/6137.00)*100	(6414.00/6569.00)*100	(6400.00/6400.00)*100			
Normas que rigen el transporte	Porcentaje de puntos de carga BIP activos del Sistema de Transporte Público de Santiago	(Promedio mensual de puntos de carga Bip activos y con ventas en la última semana hábil del mes/Promedio mensual de puntos de carga Bip habilitados)*100	%			77.5%	79.8%	SI	97%	
	Enfoque de Género: No			S.I.	0.0%	(1313.0/694.0)*100	(1300.0/630.0)*100			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de rechazo de los buses interurbanos en la Región Metropolitana.	(Número de infracciones de buses interurbanos fiscalizados en RM en el año t/Número de fiscalizaciones a buses interurbanos en RM en el año t)*100	%		11.2%	11.4%	9.4%	SI	139%	4
	Enfoque de Género: No				(2093.0/8646.0)*100	(4622.0/0409.0)*100	(2539.0/7141.0)*100	(4680.0/6000.0)*100		

84 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2009 es igual o superior a un 95% de la meta.

85 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2009 en relación a la meta 2009 .

Cuadro 10

## Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta "	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de reincidencia de los buses interurbanos en la Región Metropolitana.	(Número de reincidencias de buses interurbanos en la RM en año t/Número de infracciones de buses interurbanos fiscalizados en la RM en el año t)*100	%	12.8%	14.7%	11.9%	15.0%	SI	126%	5
				(267.0/2093.0)*100	(678.0/4622.0)*100	(302.0/2539.0)*100	(810.0/5400.0)*100			
	Enfoque de Género: No									
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de rechazo de las Plantas de Revisión Técnica de la Región Metropolitana.	(Número de reportes de fiscalizaciones con observaciones a Plantas de Revisión Técnica de la RM en el año t/Número de fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica de la RM en el año t)*100	%	12.3%	13.5%	12.8%	15.0%	SI	117%	
				(527.0/4297.0)*100	(583.0/4317.0)*100	(580.0/4525.0)*100	(750.0/5000.0)*100			
	Enfoque de Género: No									
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de rechazo de los vehículos de transporte escolar a nivel nacional	(Nº de infracciones de vehículos de transporte escolar a nivel nacional en el año t/Nº de fiscalizaciones a vehículos de transporte escolar a nivel nacional en el año t)*100	%	14.0%	13.8%	11.8%	15.0%	SI	127%	6
				(707.0/5054.0)*100	(1670.0/12076.0)*100	(1739.0/14760.0)*100	(1350.0/9000.0)*100			
	Enfoque de Género: No									

Cuadro 10

Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta "	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de reincidencia de los buses Transantiago	(Número de reincidencias de buses Transantiago en el año t/Número de infracciones de buses Transantiago en el año t)*100	%	5.0%	5.7%	5.4%	7.5%	SI	140%	7
	Enfoque de Género: No			(1103.0/2105.0)*100	(267.0/470.0)*100	(215.0/400.0)*100	(360.0/480.0)*100			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por condiciones técnicas y de seguridad	(Número de infracciones de buses Transantiago por condiciones técnicas y de seguridad en el año t/Número total de fiscalizaciones a buses Transantiago en el año t)*100	%		5.8%	11.5%	12.0%	SI	104%	
	Enfoque de Género: No			S.I.	(4710.0/80626.0)*100	(4001.0/34757.0)*100	(2880.0/24000.0)*100			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de pasajeros de buses Transantiago fiscalizados y que evadieron la tarifa	(Número de pasajeros infractores por evasión de tarifas en el año t/Número total de pasajeros de buses Transantiago fiscalizados en el año t)*100	%		13.8%	15.0%	15.0%	SI	100%	
	Enfoque de Género: No			S.I.	(19654.0/142349.0)*100	(28491.0/189387.0)*100	(30000.0/200000.0)*100			

Cuadro 10

## Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta "	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por frecuencia	(Número de rechazos detectados por frecuencia en servicios de buses Transantiago en el año t/Número total de fiscalizaciones por frecuencia a servicios de buses Transantiago en el año t)*100	%		22.1%	7.1%	40.0%	SI	565%	8
	Enfoque de Género: No			S.I.	(5857.0/26509.0)*100	(2931.0/41399.0)*100	(12000.0/30000.0)*100			
Certificación y homologación vehicular	Tiempo promedio de ejecución de ensayos de homologación de vehículos	(Sumatoria N° de días de duración de ensayos de homologación a un vehículo en el año t/Total de vehículos sometidos a homologación en el año t)	días		6.4días	6.5días	6.5días	SI	100%	
	Enfoque de Género: No			(1439.0/226.0)	(1827.0/282.0)	(1222.0/189.0)	(1625.0/250.0)			
Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito	Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	número	5.9número	6.0número	4.7número	6.2número	SI	132%	1
	Enfoque de Género: No			(1641.0/2780854.0)*10000.0	(1788.0/2964477.0)*10000.0	(1508.0/3183151.0)*10000.0	(1911.0/3061158.0)*10000.0			

Cuadro 10

Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago.	(Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100	número	108número	103número	102número	107número	SI	105%	
				(163/151)*100	(168/163)*100	(171/168)*100	(180/168)*100			
Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	Promedio de días de demora en la verificación de denuncias	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias en el año t/Total de denuncias en el año t)	días	5.6días	50.8días	19.1días	15.0días	NO	78%	2
				(68350.0/12218.0)	(1063353.0/20925.0)	(265901.0/13916.0)	(375000.0/25000.0)			
Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	Porcentaje de tiempo disponible de los canales de atención a usuarios de Transantiago	(Número de horas de disponibilidad de canales de atención efectivas año t/Número de horas de disponibilidad de canales de atención comprometidas año t)*100	%		99.69%	99.82%	90.00%	SI	111%	
				S.I.	(20091.00/20154.00)*100	(19982.00/20019.00)*100	(18022.00/20024.00)*100			
	Enfoque de Género:	No								

Cuadro 10

Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta	Cumple SI/NO <sup>84</sup>	% Cumplimiento <sup>85</sup>	Notas
				2007	2008	2009	2009			
Desarrollo de políticas de transporte internacional	Tiempo promedio de demora en emitir documento que modifica la flota de empresa chilena o extranjera de transporte internacional.	Sumatoria de N° de días hábiles de demora en emitir documento que modifica la flota/N° total de solicitudes presentadas	días	3.4días	2.8días	2.0días	3.7días	SI	186%	3
	Enfoque de Género: No			5145.0/1 511.0	3162.0/1 122.0	2173.0/1 104.0	5050.0/1 380.0			
Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas	Porcentaje de cumplimiento de frecuencias contratadas en servicios subsidiados de transporte.	(Sumatoria de N° de viajes efectuados servicio i en período t/Sumatoria de N° de viajes contratados servicio i en período t)*100	%	110%	122%	108%	100%	SI	108%	
	Enfoque de Género: No			(345/314) *100	(382/314) *100	(363/335) *100	(344/344) *100			
Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas	Porcentaje de subsidios otorgados a servicios de transporte en zonas aisladas	(Número de servicios subsidiados en operación en período t /Número de servicios con solicitud de subsidio evaluados positivamente para el período t)*100	%	93.3%	92.9%	92.9%	93.3%	SI	99%	
	Enfoque de Género: No			(14.0/15.0)*100	(13.0/14.0)*100	(13.0/14.0)*100	(14.0/15.0)*100			

Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio: 95 %  
 Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas: 0 %  
 Porcentaje de cumplimiento global del servicio: 95 %

## Notas:

1.- El indicador presenta sobrecumplimiento con un resultado de 139%. La meta propuesta para 2009 suponía una base de 36.000 controles, sin embargo la planificación anual contempló finalmente una cantidad de 24.600, considerando que con 5 controles promedio por bus era adecuado. La diferencia entre lo planificado y lo ejecutado (27.141) se debió, por un lado, a la imposibilidad de distribuir adecuadamente los recursos durante cada mes, por prevalecer en el uso de recursos la fiscalización de vías exclusivas. Al fijar la meta, se supuso que aún existiría alto rechazo en el caso del dispositivo de velocidad y que se mantendrían acotados otros incumplimientos referentes a condiciones técnicas del vehículo y uso de elementos de seguridad. No aconteció lo previsto, observándose un cambio de conducta de las empresas de buses, influido por la mayor fiscalización, en verano y fines de semana extendidos, y también por la comunicación con representantes de las agrupaciones de empresarios de buses.

5.- El indicador presentó un sobrecumplimiento de un 126,1%. La meta se había proyectado en base a que la implementación del dispositivo velocidad que iba a tener alto rechazo y reincidencia durante 2009, lo que no fue así, lo que se explica por la fiscalización intensiva en época estival y en fechas de fines de semana largo y fiestas de fin de año, así como al número de veces que es fiscalizado el mismo bus, tanto en ruta como en los terminales; todo ello contribuyó a incentivar a los conductores y empresarios a respetar la normativa, y a no reiterar las conductas ilícitas. Adicionalmente, se coordinaron reuniones con agrupación de buses interurbanos para dar énfasis a la importancia del cumplimiento de la normativa, lo que en definitiva se demuestra en la tasa de reincidencia. Por otra parte, se revisaron los aspectos metodológicos del indicador y se concluyó que su interpretación resulta confusa, ya que mezcla conceptos de buses reincidentes, reincidencias e infracciones, siendo pertinente su reemplazo.

6.- El resultado del indicador representa un sobrecumplimiento de 127,3% respecto de la meta. El primer trimestre del año se controla preventivamente en febrero, es decir no se realizan notificaciones, y en marzo, cuando los escolares ingresan a clases, se comienza a fiscalizar fuertemente en los establecimientos educacionales. A contar de abril, la tasa de rechazo se aprecia con una tendencia decreciente, explicada principalmente por la caída de la tasa de rechazo en regiones, debido a un incremento en la fiscalización, producto de la mayor dotación de personas, que llegó a una cifra de aproximadamente 100 personas, entre inspectores, supervisores y personal administrativo; también hubo mayor cantidad de vehículos, además se implementaron las notificaciones a juzgados de Policía Local en otras cuatro regiones del país, llegándose a siete con este sistema, lo que incide en una menor tasa de rechazo, por la efectividad de la aplicación de una sanción, lo que antes no existía.

7.- El resultado del indicador presenta un sobrecumplimiento de 140%. Ello se explica por la capacidad de refiscalizar buses en la R. M., con una mayor dotación de recursos y trabajo en horas extra. También por la mayor preocupación de los operadores por tener los buses en condiciones aptas, reflejada en informes donde explican las medidas adoptadas en respuesta a las anomalías detectadas en las fiscalizaciones. También ha influido una mayor coordinación entre Fiscalización y Transantiago, enfocada en hacer cumplir el plan de mantenimiento de los buses; se han efectuado reuniones y adoptado acuerdos operativos entre los representantes respectivos. A lo anterior debe agregarse la utilización de GPS, del sistema de gestión de flota, y de cámaras del Programa de Fiscalización, para efectuar denuncias y aplicar sanciones. Además, se analizó el indicador determinándose que su interpretación es confusa, porque mezcla conceptos de buses reincidentes, reincidencias e infracciones, siendo necesario su reemplazo.

8.- El indicador presenta alto sobrecumplimiento con un resultado de 565%. La meta propuesta de 40%, era consistente con el dato efectivo a Junio de 2008 de 65,3%. Sin embargo, el segundo semestre de 2008 se detectó un error de cálculo, originado por medir frecuencias en períodos de menor duración, lo que provocó una tasa de rechazo mayor a la real. La tasa calculada correctamente, efectiva a Junio del 2008, fue de 28,7%. Al comparar los valores efectivos de tasa de rechazo por frecuencia, entre 2008 y 2009, de 22,1 y 7,1%, respectivamente, se puede concluir que hubo una mejora continua del sistema de transporte público, explicada por el aumento de la flota, implementación de nuevos servicios y extensión de recorridos, controles permanentes de frecuencia, y las medidas sancionatorias aplicadas. La continuidad del indicador no se estima necesaria siendo recogida la medición a través del Índice de cumplimiento de plaza-kilómetro-hora, sin perjuicio de mantener los controles de frecuencias.

1.- Los resultados obtenidos se pueden entender a la luz de las siguientes causas: El sobrecumplimiento se explica a raíz que el indicador estimado para el 2009 fue pensado manteniendo la tendencia que se había venido observando durante los últimos años (6.2; 5.8 y 5.9). Lo conservador de la proyección obedece fundamentalmente a que CONASET no es una entidad ejecutora, sino más bien coordinadora de acciones con otras instituciones, por lo tanto no tiene injerencia directa en los planes de fiscalización o prevención que podrían realizar otras entidades relacionadas con la Seguridad de Tránsito. Existen dos factores que se pueden mencionar y que fueron determinantes para conseguir los resultados: 1.-Trabajo coordinado con instituciones pública y privadas ligadas a la Seguridad de Tránsito. 2.-Ejecución de un adecuado programa de difusión comunicacional.

2.- No se logró la meta alcanzándose sólo un 78,5% de cumplimiento, que se explica por: a) Atomización de las denuncias por servicio y por horario, que impide contestar con una sola medición en terreno un conjunto amplio de denuncias. b) Reorientación de recursos utilizados en denuncias hacia fiscalización de vías exclusivas y corredores, con el fin de mejorar la velocidad comercial de los buses y disminuir los tiempos de viaje y espera de lo/as usuario/as. c) Dificultades en los procesos administrativos de tratamiento de denuncias, que implicaron duplicidad de trabajo. d) La necesidad de hacer cambios en la metodología de verificación de denuncias por frecuencia y generación de respuestas; el cambio consiste en que se deja de hacer la

verificación posterior, caso a caso, y se reemplaza por fiscalización diaria de frecuencias, con reportes que se envían a Transantiago y a OIRS. Lo señalado en c) y d) se tradujo en un acuerdo entre Fiscalización y OIRS, y en la propuesta de un nuevo indicador para el próximo año.

3.- El sobre cumplimiento se puede atribuir a las siguientes causas: a) No se produjo el aumento de solicitudes que se estimó como supuesto del indicador para el año 2009 y que naturalmente es un factor externo que no se puede predecir en cuanto a su ocurrencia; b) Se emitió un menor número de modificaciones de flota que tuvieron como fundamento permisos definitivos que son los que dan origen a resoluciones y no permisos provisorios que si bien son permitidos por la norma, dan origen a documentos que no tienen el carácter de resolución y que no son contabilizados en el indicador. Por otra parte es necesario consignar que del análisis efectuado se puede deducir que el otorgamiento de permisos provisorios ya mencionados, constituye una duplicidad del trabajo.

- Otros Indicadores de Desempeño medidos por la Institución el año 2009

Cuadro 10 Otros indicadores de Desempeño año 2009							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2007	2008	2009	
Fiscalización a los sistemas de transporte.	<u>Eficacia/ Producto</u> Porcentaje de procesos sancionatorios iniciados a plantas de revisión técnica en el período t, respecto del total de actas de fiscalización con observaciones que ameritan el inicio de procesos sancionatorios en el período t.	$[\text{N}^\circ \text{ de procesos sancionatorios iniciados en período } t / \text{N}^\circ \text{ de actas de fiscalización con observaciones que ameritan el inicio de procesos sancionatorios, en período } t] * 100$	%	100	100	100	1
Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Producto</u> Porcentaje de inspecciones efectuadas a establecimientos de la Región, respecto al N° de inspecciones planificadas en el documento Plan de Fiscalización 2009 (Programa Fiscalización).	$[\text{Número de visitas inspectivas efectuadas a establecimientos de la Región} / \text{Número total de visitas inspectivas a establecimientos comprometidas en el Plan de Fiscalización 2009 de la Región}] * 100$	%	100	100		2
Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Producto</u> Porcentaje de inspecciones efectuadas a Escuelas de Conductores Profesionales en el período t, respecto al N° de inspecciones planificadas en el documento Indicadores de Gestión 2009 (Programa Fiscalización).	$[\text{N}^\circ \text{ de inspecciones efectuadas a Escuelas de Conductores Profesionales en el período } t / \text{N}^\circ \text{ de inspecciones planificadas en el documento Indicadores de Gestión 2009 (Programa Fiscalización)}] * 100$	%	100	100	112,8	2
Desarrollo políticas de seguridad de tránsito	<u>Calidad/ Producto</u> Porcentaje de campañas de seguridad de tránsito realizadas por año con relación a la cantidad proyectada.	$[\text{N}^\circ \text{ de campañas realizadas} / \text{N}^\circ \text{ de campañas proyectadas}] * 100$	%	100	112,5	112,5	3
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	<u>Eficacia/ Producto</u> Número de modificaciones a las programaciones de los semáforos desde el sistema de control.	Número de modificaciones realizadas desde el sistema de control a las programaciones de semáforos predefinidas	Unidad	35582	42318	47005	

**Cuadro 10**  
**Otros indicadores de Desempeño año 2009**

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2007	2008	2009	
Desarrollo de políticas, medidas acciones de gestión de tránsito	Eficacia/ Producto Número de visitas al sitio Web de la UOCT (www.uoct.cl).	Número de visitas semestrales al sitio www.uoct.cl	Unidad	1958597	3252500	3975651	4
Desarrollo de políticas, medidas acciones de gestión de tránsito	Calidad/ Producto Promedio de días de demora en la respuesta de denuncias y consultas en el sistema Fono-tráfico.	[Sumatoria de días de demora en responder/ Sumatoria de denuncias o consultas respondidas por el sistema Fonotráfico]	días	0,4	0,4	0,82	
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Eficacia/ Producto Porcentaje de denuncias o consultas resueltas con respecto al total recibido en el sistema Fono-tráfico.	[Sumatoria de denuncias o consultas respondidas/ Sumatoria denuncias o consultas recibidas en sistema Fonotráfico] * 100	%	98	98,8	100%	

Notas:

1. Este mismo indicador se mide en las 15 Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (Seremitt). La información que se presenta corresponde a la Seremitt de la Región Metropolitana.
2. Este mismo indicador se mide en 14 Seremitt (Regiones I a XII, XIV y XV). La información que se presenta corresponde a la Seremitt de la I Región de Tarapacá.
3. Se desarrollaron en 2009 18 campañas de seguridad de tránsito y las planificadas fueron 16.
4. Este indicador tiene una medición anual a partir del año 2008, no así los años anteriores en que fue semestral. Por lo tanto, los valores anuales de 2007 corresponden a las sumas de los valores semestrales respectivos.

## Anexo 5: Programación Gubernamental

Cuadro 11 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009			
Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
Mejorar la calidad de los sistemas de transporte público mediante la formulación y aplicación de normas y regulaciones que aseguren estándares de calidad para los usuarios, en términos de: optimizar los tiempos de viaje, incrementar los niveles de seguridad y proveer mayor accesibilidad de sectores aislados.	PLAN TRANSANTIAGO. Componente ADMINISTRADOR FINANCIERO DE TRANSANTIAGO (AFT): Iniciar la implementación de la Solución tecnológica definitiva para el Sistema de Gestión de Flotas, mejoras a la red de comercialización y al sistema de pagos en su conjunto.	Normas que rigen al transporte.	<p><u>1º Trimestre:</u> ALTO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> ALTO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> ALTO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>Evaluación Final</u> MEDIO </p>
	PLAN TRANSANTIAGO. Componente INFRAESTRUCTURA (INF): Generar y/o gestionar los estudios de anteproyecto y/o ingeniería de detalle de 4 Corredores de Transporte Público de la Red Troncal del Plan Transantiago.	Normas que rigen al transporte.	<p><u>1º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>

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

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

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

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

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
	PLAN TRANSANTIAGO. Componente SISTEMA DE INFORMACION Y ATENCION DE USUARIOS (SIAUT): 1. Distribución de 5 millones de mapas zonales a usuarios de TS. 2. Despliegue información a usuarios, a través de la instalación de afiches informativos y cenefas en refugios y estaciones de trasbordo. 3. Realización de actividades informativas en terreno en las 34 comunas que abarca Transantiago 4. Actualización de la página web www.trasantiagoinforma.cl.	Normas que rigen al transporte.	1º Trimestre: <b>CUMPLIDO</b>   2º Trimestre: <b>MEDIO</b>   3º Trimestre: <b>CUMPLIDO</b>   4º Trimestre: <b>MEDIO</b>   Evaluación Final <b>MEDIO</b> 
	Licitación de vías a servicios urbanos del Gran Concepción.	Normas que rigen al transporte.	1º Trimestre: <b>INCUMPLIDO</b>   2º Trimestre: <b>INCUMPLIDO</b>   3º Trimestre: <b>MEDIO</b>   4º Trimestre: <b>INCUMPLIDO</b>   Evaluación Final <b>MEDIO</b> 

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
	Licitación complementaria de vías en el Gran Valparaíso.	Normas que rigen al transporte.	<p><u>1º Trimestre:</u> INCUMPLIDO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> INCUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> INCUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> MEDIO </p>
	Poblamiento de módulo de estadísticas de página Web de Subsidios, en todas las regiones del país.	Subsidio al transporte.	<p><u>1º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
	Extensión del Metro a Maipú	Normas que rigen al transporte.	<p><u>1º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>
Hacer más eficiente la utilización de las redes viales urbanas, prioritariamente en aquellas ciudades que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación, promoviendo el uso de modos de transporte más eficientes, implementando sistemas inteligentes de transporte y aplicando medidas de gestión para mejorar las condiciones de circulación de los vehículos y optimizar los tiempos de viaje.	Modernización de tecnologías asociadas a los semáforos de Santiago.	Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito.	<p><u>1º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
<p>Mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios motorizados y no motorizados que utilizan el espacio vial, con el objeto de reducir el número de accidentes y sus consecuencias.</p>	<p>Aprobar la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito (ENST) 2010-2014</p>	<p>Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u>  <b>CUMPLIDO</b> </p> <p><u>2º Trimestre:</u>  <b>INCUMPLIDO</b> </p> <p><u>3º Trimestre:</u>  <b>INCUMPLIDO</b> </p> <p><u>4º Trimestre:</u>  <b>CUMPLIDO</b> </p> <p><u>Evaluación Final</u>  <b>CUMPLIDO</b> </p>
	<p>Crear ocho Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito</p>	<p>Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u>  <b>CUMPLIDO</b> </p> <p><u>2º Trimestre:</u>  <b>MEDIO</b> </p> <p><u>3º Trimestre:</u>  <b>BAJO</b> </p> <p><u>4º Trimestre:</u>  <b>MEDIO</b> </p> <p><u>Evaluación Final</u>  <b>ALTO</b> </p>

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
<p>Convenir bilateral o multilateralmente el establecimiento de condiciones y normas internacionales para la prestación de servicios de transporte que faciliten el comercio, mediante la revisión y actualización de las políticas y las condiciones de operación del transporte internacional.</p>	<p>Presentar una propuesta de modificación al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en relación con la utilización de firma electrónica en los permisos de transporte internacional.</p>	<p>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de transporte internacional.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> INCUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>
<p>Promover la eficiencia e intermodalidad en el transporte de carga terrestre, transporte marítimo y transporte ferroviario, mediante la revisión y actualización de las políticas en el ámbito de estos sectores del transporte.</p>	<p>Elaboración de propuesta de reglamento de operadores de transporte multimodal e implementación del registro de dichos operadores.</p>	<p>Desarrollo de políticas en transporte de carga terrestre, políticas marítimo-portuarias y políticas de transportes ferroviario.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
	<p>Generación y poblamiento de una base de datos de las empresas ferroviarias que operan en el país, incluyendo información de la infraestructura y los servicios que prestan.</p>	<p>Desarrollo de políticas en transporte de carga terrestre, políticas marítimo-portuarias y políticas de transportes ferroviario.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u> MEDIO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>
	<p>Levantamiento de información de base para el desarrollo de políticas de transporte. La información a recabar corresponde al funcionamiento y características de los mercados de: transporte de carga internacional; transporte de carga nacional, y transporte de carga urbana.</p>	<p>Desarrollo de políticas en transporte de carga terrestre, políticas marítimo-portuarias y políticas de transportes ferroviario.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u> ALTO </p> <p><u>2º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3º Trimestre:</u> ALTO </p> <p><u>4º Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009**

Objetivo <sup>86</sup>	Producto <sup>87</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula <sup>88</sup>	Evaluación <sup>89</sup>
<p>Controlar la calidad de los servicios de transporte, las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos y el impacto ambiental de la operación del transporte, a través de acciones de fiscalización y de la certificación y homologación vehicular, de manera de asegurar el cumplimiento de las normas de emisión y de seguridad y las que regulan el transporte público.</p>	<p>Proyecto de adquisición de Equipo de Detección Remota de Emisiones, RSD.</p>	<p>Fiscalización a los sistemas de transporte.</p>	<p><u>1º Trimestre:</u>  <b>ALTO</b> </p> <p><u>2º Trimestre:</u>  <b>INCUMPLIDO</b> </p> <p><u>3º Trimestre:</u>  <b>MEDIO</b> </p> <p><u>4º Trimestre:</u>  <b>INCUMPLIDO</b> </p> <p><u>Evaluación Final</u>  <b>MEDIO</b> </p>

## Anexo 6: Informe Preliminar<sup>90</sup> de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas<sup>91</sup>

(01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2009)

Programa/Institución:	Subsidio al Transporte Regional
Ministerio:	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES
Servicio:	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES
Año evaluación:	2002

Compromiso	Cumplimiento
Revisión de Matriz de Marco Lógico e indicadores propuestos por panel evaluador y proposición de cambios.	<p>La División de Estudios y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes entregó los resultados finales del estudio denominado "Análisis de la calidad de los servicios que reciben subsidio al transporte en zonas aisladas", que consideró una encuesta a usuarios/as de los subsidios al transporte en distintos modos (marítimo, lacustre, fluvial, terrestre y aéreo) de las regiones de Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes. El estudio permitió avanzar en la determinación de indicadores que midan la calidad del servicio prestado y la percepción de los/as usuarios/as.</p> <p>Con esta base más la experiencia en terreno de los/as profesionales del Programa Subsidios al Transporte Regional, se desarrolló la versión final de la Matriz de Marco Lógico, la que se presenta para ser validada por la Dirección de Presupuestos.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u>                      Ord. N° 2418 de fecha 29.06.07                      Matriz de Marco Lógico                      Mail enviados a sectorialista                      Versión Preliminar de Matriz de Marco Lógico                      Versión Final Matriz de Marco Lógico (16.02.10)</p>
Identificación de información requerida por cada modo de transporte. Validación de indicadores finales, incluyendo una definición de la periodicidad de medición de cada uno de ellos. Definición de formato para la solicitud de información, por cada modo de transporte	<p>El compromiso está condicionado a la aprobación de la Matriz de Marco Lógico (compromiso pendiente anterior), por parte de DIPRES.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u>                      Capítulo III Estudio llamado "Construcción de la Metodología de</p>

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

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

Análisis al Transporte Público".

Base de datos aislamiento de localidades.

Muestra fichas de evaluación técnica de servicios I región, con el objeto de tener una referencia "visual" de los resultados.

Muestra datos CENSO 2002 (Norte Chico).

Mail enviados a sectorialista.

## Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009

### Programa de Mejoramiento de la Gestión

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión							Prioridad	Ponderador	Cumple	
			Etapas de Desarrollo o Estados de Avance										
			I	II	III	IV	V	VI	VII				
Marco Básico	Calidad de Atención a Usuarios	Gobierno Electrónico - Tecnologías de Información								O	Menor	5.00%	✓
	Administración Financiera	Administración Financiero - Contable				O					Menor	5.00%	✓
Marco Avanzado	Recursos Humanos	Capacitación				O					Mediana	6.00%	✓
		Evaluación del Desempeño		O							Mediana	6.00%	✓
		Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo	O								Mediana	7.00%	✓
	Calidad de Atención a Usuarios	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana			O						Alta	10.00%	✓
	Planificación / Control de Gestión	Auditoría Interna		O							Alta	10.00%	✓
		Planificación / Control de Gestión				O					Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Compras y Contrataciones del Sector Público			O						Alta	10.00%	✓
Marco de la Calidad	Estratégicas	Procesos de Gestión Estratégicos(- Planificación / Control de Gestión - Auditoría Interna)	O								Mediana	7.00%	✓
	Soporte Institucional	Procesos de Soporte Institucional (- Capacitación - Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo - Evaluación del Desempeño - Compras y Contrataciones del Sector Público)	O								Mediana	7.00%	✓
	Atención Ciudadana	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (ISO regiones)	O								Mediana	7.00%	✓
	Calidad de Gestión	Sistema de Gestión de la Calidad(- Gestión Territorial - Enfoque de Género)	O								Alta	10.00%	✓
<b>Porcentaje Total de Cumplimiento :</b>												<b>100.00%</b>	

## Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2009				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
División de Normas y Operaciones	32	5	100%	8%
División de Estudios y Desarrollo	7	3	100%	8%
Fiscalización y Control	38	5	100%	8%
Seremi RM	52	5	100%	8%
Seremi Región. Arica y Parinacota	9	5	100%	8%
Seremitt de Tarapacá	9	4	85%	4%
Seremitt Región de Antofagasta	9	4	100%	8%
Seremitt Región de Atacama	7	4	100%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	9	4	100%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	21	4	100%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	9	4	100%	8%
Seremitt Región del Maule	10	4	100%	8%
Seremitt Región del Bío-Bío	22	4	100%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	11	4	100%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	9	5	100%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	14	5	100%	8%
Seremitt Región de Aysén	8	5	100%	8%
Seremitt Región de Magallanes y Antártica Chilena	9	5	100%	8%
División Legal	12	3	100%	8%
Prensa y Gabinete Ministro	14	3	95,7%	8%
OIRS	12	3	99,8%	8%
Departamento Administrativo	29	3	100%	8%
Departamento de Contabilidad y Finanzas	21	3	97,2%	8%
Departamento Desarrollo de Personas	19	3	92,7%	8%
Gestión y Gabinete Subsecretario	19	3	99,3%	8%
Informática	8	3	100%	8%
Servicio de Bienestar	7	3	100%	8%

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

### **Boletín 5.077-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)**

Descripción: Crea La Autoridad Metropolitana de Transportes.

Objetivo: Crear organizaciones administrativas especializadas que coordinen y organicen en las áreas metropolitanas del país, los distintos servicios y recursos disponibles para la gestión del transporte público.

Fecha de ingreso: 13 de junio de 2007

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

Beneficiarios directos: Usuarios del transporte público terrestre.

### **Boletín 6586-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)**

Descripción: Incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta.

Objetivo: Contribuir a la disminución de la contaminación ambiental, lo que repercutirá positivamente en la salud pública y en la sustentabilidad del medio ambiente y establecer como deber del Estado, el promover en sus políticas, planes y programas el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Fecha de ingreso: 2 de julio de 2009

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

Beneficiarios directos: Los ciudadanos, en general.

### **Boletín 3.697-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)**

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

Objetivo: definir el servicio de transporte privado remunerado de pasajeros y crear un Registro Nacional, público y obligatorio que permita catastrar debidamente a los servicios que prestan transporte privado pagado de pasajeros, cualesquiera sea su modalidad.

Fecha de ingreso: 1 de octubre de 2004.

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

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

**Boletín 3.376-15 (Iniciativa de ley: Moción)**

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

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

Fecha de Ingreso: 2 de noviembre de 2004.

Estado de tramitación: Segundo trámite constitucional ante la Comisión de Transportes del Senado. Se presentaron indicaciones por parte del ejecutivo para perfeccionar el proyecto.

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

**Boletín N° 3.800-15 (Iniciativa de ley: Moción)**

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

Objetivo: hacer obligatorio el uso de artefactos limitadores de velocidad en los buses interurbanos que transitan a lo largo y ancho de todo el país y al mismo tiempo, imponer para los buses Inter Urbanos, la obligación -sancionada como infracción grave en caso incumplimiento de contar con cinturones de seguridad para los efectos de mejorar la seguridad en nuestras rutas interurbanas y de proteger eficazmente a las personas.

Fecha de ingreso: 3 de marzo de 2005.

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

Beneficiarios directos: Los pasajeros.

## Anexo 10: Propuestas Fondo de Modernización de la Gestión Pública

### 1. FONDO MODERNIZACIÓN 2009

Propuestas adjudicadas FMGP 2009

Nombre Propuesta Adjudicada	Monto Financiamiento Adjudicado para la elaboración de la propuesta durante año 2009
Sistema de Gestión Centralizada de Información para Secretarías Regionales de Transporte, Nivel Central y Ciudadanía	Adjudicado: \$24.705.882 Utilizado: \$21.150.000

Propuestas FMGP 2009 a implementarse año 2010 con recursos asignados en Ley de Presupuestos 2010

Nombre Propuesta a implementarse	Monto Financiamiento asignado en Ley de Presupuestos 2010
No Aplica	

### 2. FONDO MODERNIZACIÓN 2008

Propuestas adjudicadas FMGP 2008

Nombre Propuesta Adjudicada	Monto Financiamiento Adjudicado para la elaboración de la propuesta durante año 2008
No Aplica	

Propuestas FMGP 2008, implementadas en 2009 con recursos asignados en Ley de Presupuestos 2009

Nombre Propuesta implementada	Monto Financiamiento asignado en Ley de Presupuestos 2009
No Aplica	

Productos o componentes a implementar año 2009	Fecha Planificada de Cumplimiento de Producto o componente	Fecha real de Cumplimiento de Producto o componente	Medio de Verificación
Producto 1			
Producto 2			
Producto 3			
Producto N			

Propuestas FMGP 2008, a implementar en 2010 con recursos asignados en Ley de Presupuestos 2010

Nombre Propuesta FMGP 2008 a implementarse en 2010	Monto Financiamiento asignado en Ley de Presupuestos 2010
No Aplica	