

# BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2016

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y  
TELECOMUNICACIONES

SUBSECRETARÍA DE  
TRANSPORTES

Marzo de 2016  
Aunátegui 139, Santiago de Chile – Teléfono:+56224213000  
[www.subtrans.cl](http://www.subtrans.cl)

## Índice

1. Presentación Cuenta Pública de la Ministra del ramo.....	3
2. Resumen Ejecutivo Servicio .....	8
3. Resultados de la Gestión año 2016.....	12
4. Desafíos para el año 2017 .....	63
Anexo 1: Identificación de la Institución .....	84
Anexo 2: Recursos Humanos.....	92
Anexo 3: Recursos Financieros.....	101
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2016.....	133
Anexo 5: Compromisos de Gobierno .....	138
Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016) .....	142
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2016.....	148
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo .....	148
Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración en 2016. ....	154
Anexo 10: Oferta Programática identificadas del Servicio en su ejecución 2016.....	157
Anexo 11a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional.....	158
Anexo 11b: Leyes Promulgadas durante 2016.....	158

# 1. Presentación Cuenta Pública de la Ministra del ramo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Uno de los compromisos fundamentales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, es mejorar los sistemas de transporte público, garantizando el derecho a la movilidad, el desarrollo inclusivo y una mejor calidad de vida para los chilenos y chilenas en todas las regiones del país. En este sentido, las prioridades de la gestión del Ministerio en materia de transportes durante los 3 últimos años han estado focalizadas en el desarrollo de los siguientes ejes estratégicos:

- El fortalecimiento del transporte público en Santiago y en las regiones, garantizando una movilidad digna para todos los chilenos y chilenas, y que contribuyan a disminuir la congestión vehicular, la contaminación y los accidentes de tránsito;
  - Garantizar que los chilenos y chilenas que habitan en los rincones más apartados del país, tengan posibilidades de cercanías a sus familias y a los polos de desarrollo económico, educacional, social, médico y cultural, entre otros.
  - La movilidad de bienes y servicios es clave para el levantamiento de una economía sana y robusta, y por eso en materia de transporte de carga, hay un especial énfasis tanto en nuestros puertos como en el uso de las carreteras y vías férreas que cruzan el país, y;
  - La sana convivencia entre los distintos modos de transporte, buscando con ello acuerdos y orden en el espacio vial, cambio cultural, y también la prevención de accidentes de tránsito.
1. En el ámbito del **fortalecimiento del transporte público en las Regiones**, durante los últimos años, ha aumentado de manera sostenida los Subsidios al Transporte Público, con énfasis en las zonas aisladas y rurales operados en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo. De esta forma, los recorridos subsidiados aumentaron de 514 en el año 2014 a 645 servicios en 2016 a nivel nacional, beneficiando a más de medio millón de personas con mayor conectividad a sectores urbanos, para realizar trámites o acceder a prestaciones básicas que son propias para el normal desarrollo de sus vidas, como atención de salud, efectuar compras o adquirir servicios profesionales. En este contexto, también destacan los subsidios al Transporte Escolar Gratuito, pasando de 613 en 2014 a 782 al finalizar el año 2016, favoreciendo a 48 mil estudiantes con dificultades de traslado hacia sus escuelas y liceos; y el servicio subsidiado marítimo Puerto Yungay - Puerto Natales, que permitió en 2016 conectar por primera vez todo el territorio nacional.

Para este Ministerio avanzar en la modernización de los sistemas de transporte público de diferentes ciudades y localidades de regiones, es otra de las tareas relevantes de nuestra gestión. En este tenor se destacan los avances logrados en el programa de renovación de taxis - colectivos en conjunto con los Gobiernos Regionales, en el Programa Renueva Tu Micro y en la implementación del primer perímetro de exclusión en la ciudad de Villarrica, Región de La Araucanía. Proyecto que introdujo mejoras en el sistema de buses de la comuna lacustre, como más frecuencias durante el horario punta mañana, mayor regularidad en los servicios y una importante rebaja tarifaria para sus usuarios.

De la misma forma, en lo que respecta al fortalecimiento del transporte público de Santiago, hemos avanzando mediante el desarrollo de una serie de proyectos ligados a mejorar la movilidad de los usuarios que utilizan el transporte público. En este ámbito destacan las obras del plan de infraestructura de vías priorizadas, logrando a la fecha un crecimiento de un 40% de las pistas segregadas (Pistas Solo Bus, Corredores y Vías Exclusivas), pasando de 219 kilómetros el 2014 a 305 kilómetros el 2016. Para la fiscalización del uso de este tipo de vías se incorporó la tecnología de cámaras automáticas en varias arterias de la ciudad, a la fecha se cuenta con un total 352 dispositivos en funcionamiento. De forma paralela, se avanzó en la restauración y mejora de 3.232 paraderos en 10 comunas del Gran Santiago, siendo las primeras beneficiadas Recoleta y Peñalolén.

En cuanto a la operación y calidad de servicio, se logró aumentar la cobertura de los puntos de carga de tarjetas Bip!, alcanzando un total de 2.500 puntos y se concretaron 2 nuevas reasignaciones de servicios. Los aspectos señalados anteriormente, han contribuido a mejorar los niveles de percepción que tienen los usuarios respecto al sistema. Por ejemplo: los reclamos pasaron de 31.914 en 2014 a 30.579 en 2016, equivalente a una baja del 4.2%.

2. Otro aspecto relevante corresponde a la implementación de mejoras futuras al sistema, en 2016 el MTT, llevó a cabo el Plan de Participación Ciudadana “¿Cuál es tu parada? Sé parte de la solución”, que contó con más de 10.000 participantes gracias al despliegue de los distintos mecanismos. Los insumos levantados en estas instancias de participación y considerando que los contratos con los actuales Concesionarios del Transporte Público Metropolitano vencen el año 2018, fueron contemplados en la construcción de los “Contenidos Esenciales de las Nuevas Bases de Licitación del Transantiago” publicadas en diciembre de 2016.

En cuanto al eje **estratégico relativo a garantizar** que los chilenos y chilenas que habitan en los rincones más apartados del país les permitan la cercanía cotidiana a sus familias y a las zonas de desarrollo económico, educacional, social y cultural; el MTT ha trabajado intensamente en la forma de ver el transporte, avanzando hacia una mirada más amplia, inclusiva e integradora de todos los modos de transporte que existen en el país. Con este foco, al cierre del 2016 se ha logrado actualizar los Planes Maestros de Transporte Urbano de las ciudades de Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó, Coquimbo-La Serena, Temuco-Padre Las Casas, Valdivia, Osorno, insumos clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Además, en este mismo período se desarrollaron más de 100 estudios para abordar temáticas relacionadas a conectividad peatonal, infraestructura de ciclovías, metodologías de evaluación social de proyectos y conectividad vial, entre otros. A partir de estos resultados se formularán planes y proyectos en materia de conectividad y movilidad urbana.

Conjuntamente, en el área de **infraestructura de Transporte Público**, entre los años 2014 y 2016, se desarrollaron 80 iniciativas por un total de \$21.565.539.000 millones, relacionadas a medidas como “Pistas Solo Bus”, incorporación y mejora de paraderos, mejoramiento de las intersecciones críticas y proyectos de seguridad vial en todo el país. Por ejemplo, en el 2016 fueron implementadas vías priorizadas en las regiones de Coquimbo, Maule, Biobío, Araucanía y Los Lagos. Por otra parte, en materia de gestión de tránsito, a fines de 2016 se iniciaron los primeros trabajos para iniciar operaciones en Valdivia y adicionalmente se está avanzando en

Arica, Iquique, Copiapó, Coyhaique y Punta Arenas, para que cuenten con centros de control de tránsito en el futuro. Además, en el período 2014-2016, se han conectado a la red 584 intersecciones de semáforo, para llegar a un total de 4.327 a nivel nacional.

3. Otro ámbito importante de la función de la Subsecretaría de Transportes, es el **rol fiscalizador** que realiza el Programa de Fiscalización, al velar por el cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad a buses interurbanos, periféricos, rurales, urbanos, colectivos, taxis básicos y ejecutivos, vehículos de turismo y buses del Transporte Público Metropolitano; además de transporte de aeropuerto, transporte de carga, transporte escolar, etc. Estas operaciones han sumado en los últimos tres años más de 1.530.000 controles en la vía pública que se han traducido en más de 331.000 infracciones. Dentro de estas cifras destacan las fiscalizaciones a buses interurbanos, lográndose en estos tres años casi 195.000 controles en total, lo que se tradujo en casi 32.000 infracciones. En cuanto al transporte público de Santiago, se han realizado más de 79.000 controles para garantizar que el servicio de las empresas operadoras y así dar cumpliendo con estándares adecuados, cursándose alrededor 47.000 infracciones a la fecha.

Un foco sensible fiscalizado corresponde a la no detención de buses en paraderos, sólo entre 2015 y 2016, llegó a casi 2.500 fiscalizaciones, cursándose 312 infracciones a los conductores. En esta materia, también destaca la fiscalización a los usuarios del Transantiago, sólo en los tres últimos años se han realizado controles por evasión de pago a más de 4.586.000 usuarios. De igual forma, en 2016 se detectaron más de 2.182 Tarjetas Nacional Estudiantil (TNE) que estaban siendo mal utilizadas, las que fueron retiradas del sistema.

En materia de **plantas de revisión técnica (PRT)**, en el año 2012, se aprobaron las Bases de Licitación para otorgar concesiones para PRT de vehículos. Con este nuevo marco regulatorio, y sus posteriores modificaciones, se dio inicio en 13 regiones del país el proceso de licitación, con el objeto de renovar las concesiones de plantas revisoras que vencían en 2014. A la fecha, están operando 45 nuevas plantas revisoras de un total de 111 adjudicadas durante el período.

4. **La movilidad de bienes y servicios**, son prioritarios para el desarrollo económico del país y de una región, y es por eso que en materia de transporte de carga, hemos centrado nuestros esfuerzos en desarrollar una Red Logística de Gran Escala (RLGE), es decir, desde la conectividad marítima hasta la vial y ferroviaria. Ello implica una nueva forma de entender la planificación e implementación de los sistemas logísticos macrozonales.

Las macrozona se central en un estudio estratégico (iniciado en 2015 y finalizado en 2016), para estimar los escenarios futuros de una oferta naviera en los puertos nacionales; como por ejemplo: La ampliación del Canal de Panamá y del proceso de cambio que está ocurriendo en la industria naviera global. En el 2015 se firmó un acuerdo de colaboración con el International Transport Forum de la OCDE, que permitió la participación de sus expertos en el diseño del plan de implementación del Observatorio Nacional de Logística, el cual es parte de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento del Ministerio de Economía. En el 2016, se iniciaron nuevos estudios de análisis de los ámbitos social, económico y jurídico del Puerto a Gran Escala (PGE), los cuales nos permiten tener mayor claridad sobre los requisitos del proyecto, fortalecer

la relación del puerto con las comunidades, establecer los mejores mecanismos para el financiamiento de las obras, tener seguridad sobre la normativa aplicable para su desarrollo y la participación de los actores privados.

5. En cuanto a los logros y avances en el eje estratégico orientado a lograr la **sana convivencia entre los distintos modos de transporte**, buscando con ello acuerdos y orden en el espacio vial, cambio cultural y también prevención de accidentes de tránsito, en el 2016 en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se trabajó en la promulgación de la Ley N°20.958 (D.O. 15.10.2016), o Ley de Aportes, que modifica la norma de Urbanismo y Construcción, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a proyectos de construcción. En dicha Ley, todos los proyectos que conlleven crecimiento urbano, por extensión o por densificación, y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deben hacerse cargo de éstos mediante dos componentes: mitigación directa en el área de influencia del proyecto (medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos); aporte en dinero para financiar proyectos de mejoramiento de espacios públicos (vialidad, proyectos de transporte, áreas verdes, equipamientos, entre otros).
6. Por otra parte, en materia de **prevención de accidentes de tránsito**, en el 2016 se promulgó la ley N° 20.904 que modifica la Ley de Tránsito, con la cual se ha aumentado las exigencias en materia de seguridad para el traslado de niños en vehículos particulares, con el fin de reducir las muertes y lesiones en niñas y niños en siniestros viales; se amplió la edad de prohibición de traslado de menores en el asiento delantero hasta los 12 años, y por otro lado, se debe transportar a los niños/as en sistemas de retención infantil hasta cumplir los 9 años. La iniciativa pretende aumentar las sanciones, y en caso de incumplimiento de ambas normativas, pasan a ser una falta grave a una gravísima.

Asimismo, desde diciembre de 2016 todos los vehículos livianos que se comercialicen en el país deben contar con dos airbags frontales, uno para el conductor y otro para el copiloto. También - en el mismo año- entró en vigencia la obligatoriedad del porte de chaleco reflectante como parte del kit básico de seguridad, a fin de hacer más visible al conductor en caso de que éste deba descender para atender una situación de emergencia.

7. Para finalizar, desde el año 2014 el MTT a través de la Subsecretaría de Transportes ha impulsado la **participación ciudadana** como un proceso relevante para el diseño de sus políticas públicas. Es así, como a la fecha se han desarrollado 14 diálogos ciudadanos, en temáticas tales como propuesta de Plan de Formación Ciudadana de Educación Vial; Plan Nacional Seguridad Vial de niños y adolescentes de CONASET; Diálogo de Transporte Escolar en Biobío, y consultas virtuales sobre temáticas de transporte. Entre estas instancias destacan la consulta por la nueva Ley de Tránsito, con 1.374 participantes, y la consulta sobre paraderos en el Gran Concepción, con 10.549 participantes.

En relación al Consejo de la Sociedad Civil (COSOC), este Ministerio dio instrucciones para que se replique esta instancia de participación en todas las Secretarías Regionales Ministeriales del país. A nivel de política interna, en el año 2016 se instauró la **Comisión de Género**, cuyo

propósito es plantear los análisis técnicos con enfoque en esa línea, con el objeto de realizar un levantamiento de la percepción ciudadana respecto a ese tema.

Este año 2017 continuaremos con el avance en materias de movilidad, que nos permita contribuir a en la calidad de vida de muchos chilenos y chilenas, y avanzar en la construcción de un país más justo, equitativo y participativo.

Les saluda atentamente,

  
**Paola Tapia Salas**  
**Ministra de Transportes y Telecomunicaciones**

17



## 2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes (SUBTRANS) es un Servicio Público dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), que tiene por misión garantizar el desarrollo de sistemas de transporte accesibles, eficientes, seguros y sustentables, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo social y económico y asegurar servicios con altos estándares, que mejoren la calidad de vida de todos y todas quienes habitan el territorio nacional.

En este contexto, los objetivos estratégicos vigentes son los siguientes:

- Fortalecer el transporte público en Santiago y las Regiones, garantizando una movilidad digna para todos, y que se contribuya a disminuir la congestión vehicular, la contaminación y los accidentes de tránsito.
- Mejorar las condiciones para la operación e integración del Transporte Público a través de infraestructura prioritaria, con foco inicial en la mejora de los tiempos de viaje.
- Desarrollar planes y estudios que permitan definir políticas y normativas en los temas relevantes a transporte de carga.
- Dotar a las unidades ejecutoras de carteras de proyectos de transporte con impacto social, enmarcados en una visión sostenible de las ciudades y consistentes con los instrumentos de planificación vigentes.
- Velar por la accesibilidad, calidad, seguridad e impacto ambiental que entregan los servicios de transporte terrestre y otros modos.

La Subsecretaria se organiza en torno a sus principales procesos de provisión de bienes y servicios: Planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transportes, regulación, subsidios e iniciativas de inversión de los servicios de transporte público, fiscalización y certificación de servicios y sistemas de transporte, e Información, difusión y atención a la ciudadanía en materias de transporte. Este año 2017 la Subsecretaria dispone de un presupuesto M\$ 901.005.990., cuenta con una dotación efectiva de 1.686 personas, entre plantas, contratadas y honorarios, de ellos 636 son mujeres y 1050 son hombres

**Dentro de los principales logros alcanzados durante el año 2016 destacan los siguientes:**

- I. En el ámbito de los **Subsidios** al Transporte Público Regional, se desarrolló la implementación y continuidad de las diferentes líneas de subsidios, alcanzando un total de 5.255 servicios de transporte público para todo el territorio nacional, que consideran una ejecución presupuestaria de M\$ 154.620.488. De los cuales 3.847 corresponden a servicios con tarifas rebajadas, en zonas reguladas y no reguladas, y que beneficiaron a más de 5 millones de personas a nivel nacional.

Otro subsidio relevante por su impacto social es el de Zonas aisladas y de Conectividad rural, el cual alcanzó un total de 639 servicios operando en todas las regiones del país salvo la Metropolitana. En esta misma línea, se destaca por su importancia el Subsidio al



Transporte Escolar que, con 760 servicios a diciembre de 2016, benefició a más de 48 mil niños.

Durante el año 2016, se implementó el primer Perímetro de Exclusión, en la ciudad de Villarrica. Éste comenzó a operar en agosto de ese año entregándole subsidio a 5 servicios, más dos servicios extra que operan durante el período estival.

- II. En el ámbito del **Transporte Público** de Santiago, la Subsecretaría de Transportes a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano, continuó con el desarrollo e implementación del Plan de Mejoramiento del transporte público de la Capital, presentado en mayo de 2014 por la Presidenta de la República. Dentro de estos avances, destaca la entrega en el segundo semestre de 2016, del primer tramo del corredor Vicuña Mackenna, que corresponde a 1,8 kilómetros entre Mirador Azul y Vicente Valdés, y la incorporación (entre 2015 y 2016) de 24 nuevos kilómetros de **Pistas Solo Bus** en arterias de alto flujo de buses como, por ejemplo: Bellavista, La Paz y Exposición. En el marco del Plan Centro, se transformaron en ejes de transporte público las calles Compañía y San Antonio, cuyas obras se entregaron en enero y agosto de 2016 respectivamente. Actualmente, está en ejecución la obra de remodelación del eje Santo Domingo, convirtiéndola en una vía exclusiva para buses, además de la extensión de la peatonalización de calle Puente.

Otro aspecto central fue otorgar mayor cobertura a los puntos de carga de **tarjetas Bip!**, implementándose un plan de incremento de estas zonas de recarga, pasando de 1.620 lugares el año 2014 a más 2.500 el 2016, lo que representa un aumento de un 54% de estos espacios en el Gran Santiago. Paralelamente, se comenzó con la restauración y mejora de 3.232 paraderos en 10 comunas, siendo las primeras beneficiadas Recoleta y Peñalolén.

- III. En materia de **Plantas de Revisión Técnica (PRT)**, se llevaron a cabo los procesos de licitación en la Región de Valparaíso y Metropolitana, con el objeto de cubrir las concesiones que resultaron desiertas en procesos anteriores. En relación con la puesta en marcha de las nuevas plantas revisoras, durante el año 2016 se iniciaron 35 nuevas plantas, 11 de ellas en la Región Metropolitana.

En el ámbito de la **Fiscalización** de los servicios de transportes, se alcanzaron importantes niveles de cobertura a nivel nacional. La más alta cobertura de fiscalización con respecto a los parques existentes se obtuvo para Buses Transantiago con un 100%, seguido por los buses urbanos en regiones, con un 91%. En las coberturas de buses rurales, aeropuertos, periféricos e interurbanos, sobrepasaron el 80%.

- IV. En el ámbito de la **gestión de tránsito**, en septiembre de 2016 la UOCT comenzó el proyecto para la habilitación del nuevo sistema de control de tránsito de la Región de Los Ríos. Esto totaliza 10 centros de control en distintas regiones del país. Se integraron al sistema a nivel nacional 284 nuevos semáforos lo que representa un 7% del total integrado a diciembre de 2015. En los últimos cuatro años este incremento se elevó a un 16%, logrando integrar a la fecha un total de 606 semáforos a la red.

Otro elemento corresponde a los sistemas de detección de paso de vehículos por espiras, los que aumentaron desde el año 2013 al 2016, en 2.436 y el último año en 144, lo cual permite **monitorear el flujo vehicular en tiempo real y realizar una mejor gestión del tránsito**. Además, hubo un aumento respecto del año 2015 de instalación de cámaras de circuito cerrado, buscando facilitar el monitoreo y el control de tránsito, incrementándose en 69 a nivel nacional y en 334 respecto del año 2013.

En materia de Planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transportes, destaca la actualización de los Planes Maestros de Transporte Urbano de las ciudades de Arica, Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó, Coquimbo-La Serena, Temuco-Padre Las Casas, Valdivia, Osorno, insumos clave para diseñar e implementar proyectos de infraestructura. Cabe mencionar que estos Planes están conformados por un conjunto de proyectos, socialmente rentables, que responden a las necesidades de movilidad, actuales y futuras, de los habitantes de cada ciudad o conurbación.

V. En materia de **Seguridad de Tránsito**, cabe mencionar la significativa reducción de la tasa de mortalidad alcanzando un resultado efectivo de 3,3 muertes por cada 10.000 vehículos al cierre del año 2016; este resultado mantiene la tendencia a la baja registrada desde el año 2012. Los resultados obtenidos en parte se pueden explicar por las acciones realizadas por la Subsecretaría de Transportes a través de la CONASET, como:

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

Dentro de las normativas más destacadas publicadas en el Diario Oficial durante el 2016 en materia de seguridad de tránsito, están las siguientes:

- El reglamento que fija las características técnicas para los instrumentos que realizan prueba respiratoria evidencial sobre presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano, dado lo anterior, el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), trabajó en la obtención de los equipos Analizadores o detectores de Alcohol y en la licitación para la construcción del laboratorio de Etilómetro evidenciales.
- La Ley 20.904 que modifica la Ley de Tránsito, aumentando de 8 a 12 años la edad de traslado de menores en el asiento trasero, la edad de uso de sillas de retención infantiles para niños en vehículos livianos de 4 a 8 años inclusive y las penas por infringir estas dos medidas de falta grave a gravísima.
- El Decreto N° 7 el cual modifica el Decreto Supremo N° 155/2014, dispone entre otras cosas que los **sistemas o asientos de seguridad para niños** deben cumplir con las

condiciones de las pruebas o ensayos establecidos en las normas de certificación Europeas y Norteamericanas vigentes.

- VI. En el ámbito que rige el transporte de bienes, los proyectos emblemáticos del **Programa de Desarrollo Logístico**, se estructuran en torno al modelo de desarrollo de la Red Logística de Gran Escala (RLGE). Dicha visión integral es considerada el modelo de desarrollo válida para las distintas macrozonas del país, y tiene una primera aplicación sobre la zona central del Chile, particularmente en torno al proyecto conocido como Puerto de Gran Escala, en la V Región, y un corredor ferroviario para conectarlo con las zonas interiores del territorio.
- VII. En materia de Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte, cabe destacar el Plan de **Participación Ciudadana** “¿Cuál es tu parada? Sé parte de la solución”, que contó con más de 10.000 participantes gracias al despliegue de distintos mecanismos: una consulta online, 22 encuentros en diversas comunas y un Bus Centro que recorrió distintos puntos estratégicos de las zonas pertenecientes al sistema de transporte metropolitano y se finalizó el 13 de diciembre, con un Congreso Metropolitano en el Centro Cultural Palacio La Moneda, donde se presentaron algunos resultados preliminares de los distintos mecanismos de participación ciudadana.

Los llamados públicos de los “**COSOC**” Consejos Regionales de la Sociedad Civil en Atacama y Aysén, los cuales fueron publicados en la página oficial de la Subsecretaría de Transportes, formalizados a través de Resolución Exenta N° 3489 de fecha 21 de diciembre del 2016. La instauración de una “**Comisión de Género**”, cuyo propósito es plantear los análisis técnicos con enfoque en esta línea. También, se constituyeron mesas de trabajo sobre el **Acoso Callejero** en el Transporte Público, en Santiago, Valparaíso y Concepción, con el objetivo de realizar un levantamiento de la percepción ciudadana.

Respecto a los desafíos para el año 2017, se mantiene vigente el objetivo de consolidar el rol de la Subsecretaría en la planificación, diseño y desarrollo de los sistemas de transporte a lo largo del país, considerando las diferentes realidades y particularidades de cada ciudad y territorio, permitiendo y promoviendo la movilidad de todos los ciudadanos. Asimismo, se continuará en la necesidad de avanzar en los cambios normativos que el país requiere en materia de seguridad vial e innovación, elevando los estándares e indicadores a estas materias, incorporando las nuevas tecnologías que permitan consolidar la calidad del sistema de transporte público del país; y sobre todo, conformando en los equipos la capacidad de formular nuevas propuestas desde una perspectiva integradora e inclusiva para todos.



**Carlos Melo Riquelme**  
**Subsecretario de Transportes**

### **3. Resultados de la Gestión año 2016**

#### **3.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales del 21 de mayo y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio.**

##### **a) Mejoramiento del Transporte Público en Regiones**

Un compromiso fundamental del Ministerio es mejorar los sistemas de transporte público, garantizando el derecho a la movilidad, el desarrollo inclusivo y una mejor calidad de vida para los chilenos y chilenas en todas las regiones del país, y por eso ha sido esencial el alcance de los Subsidios al Transporte Público, que ha tenido un especial énfasis en las zonas apartadas y rurales. A través de dichos subsidios, cada año se eleva sostenidamente el número de servicios para zonas aisladas y rurales operados en los modos terrestre, marítimo, lacustre, fluvial y aéreo. De esta manera, los recorridos crecieron desde 514 en 2014 a 645 servicios en 2016 a nivel nacional. Más de medio millón de personas han sido beneficiadas con más conectividad a sectores urbanos para realizar trámites o acceder a prestaciones básicas para el normal desarrollo de sus vidas, como atención de salud o efectuar compras.

Un hito relevante en conectividad fue la puesta en marcha -en 2015- del servicio subsidiado aéreo entre Balmaceda y Punta Arenas, que devolvió la conectividad directa por este medio de transporte a más de 272.000 personas de las regiones de Aysén y Magallanes, interrumpida tras la suspensión en marzo de ese mismo año del vuelo comercial que unía ambas zonas extremas.

También destaca el servicio subsidiado marítimo Puerto Yungay - Puerto Natales, que permitió en 2016 conectar por primera vez todo el territorio nacional, mediante un recorrido de 770 kilómetros (415 millas náuticas), que une en alrededor de 41 horas de navegación a las regiones de Aysén y Magallanes.

Otro importante proyecto de conectividad es el programa de Transporte Escolar Gratuito. Si en 2014 existían 613 servicios de este tipo en el país; en 2016 el número de servicios llegó a 782, favoreciendo a 48 mil estudiantes con dificultades de traslado hacia sus escuelas y liceos.

Avanzar en la modernización de los sistemas de transporte público de diferentes ciudades y localidades de regiones, fue otra tarea relevante para la gestión, que partió con el programa de renovación de taxis colectivos, en conjunto con los Gobiernos Regionales. Sólo el primer año, 2015, se logró cambiar 888 vehículos antiguos por automóviles más modernos, eficientes y seguros para los usuarios, cifra que aumentó a 1.160 en 2016, totalizando 2.048 taxis renovados en todo el país. En tanto, con el Programa Renueva Tu Micro avanzamos en el reemplazo de los buses antiguos que circulan en regiones. Entre 2014 y 2015 se logró el recambio de 838 máquinas por vehículos más modernos y de mejor tecnología, mientras el 2016 se incorporaron 122 vehículos más, sumando en total 960 en diversos puntos del país.

Otro paso importante en 2016 fue la implementación del primer perímetro de exclusión en la ciudad de Villarrica, Región de La Araucanía. Este proyecto introdujo mejoras en el sistema de buses de la

comuna lacustre, como más frecuencias durante el horario punta mañana, mayor regularidad en los servicios y una importante rebaja tarifaria para sus usuarios.

#### **b) Mejoramiento del Transporte Público Metropolitano**

Durante el período 2014-2016, se desarrollaron una serie de proyectos ligados a mejorar la movilidad de los usuarios que utilizan el transporte público. En este sentido, en 2014 se retomaron las obras del plan de infraestructura de vías priorizadas, logrando un crecimiento de un 40% de las pistas segregadas (Pistas Solo Bus, Corredores y Vías Exclusivas), pasando de 219 kilómetros el 2014 a 305 kilómetros el 2016. Esto permite acortar los tiempos de viaje de todos los usuarios de buses en la capital. Dentro de estos avances destacan la entrega -en el segundo semestre de 2016- del primer tramo del corredor Vicuña Mackenna, que corresponde a 1,8 kilómetros entre Mirador Azul y Vicente Valdés, y la incorporación (entre 2015 y 2016) de 24 nuevos kilómetros de "Pistas Solo Bus" en arterias de alto flujo, como por ejemplo Compañía, Bellavista, La Paz y Exposición.

Para la fiscalización del uso de este tipo de vías se incorporó la tecnología de cámaras automáticas en varias arterias de la ciudad. A enero de 2017 existen un total 352 dispositivos en funcionamiento, siendo las más recientes las instaladas en los ejes Macul e Irrazábal correspondiente a la Etapa III de este proyecto. Cabe destacar que una vez finalizada esta fase en el primer semestre de este año, el número alcanzará las 515 cámaras.

Paralelamente, en 2016 comenzamos la restauración y mejora de 3.232 paraderos en 10 comunas del Gran Santiago, siendo las primeras beneficiadas Recoleta y Peñalolén.

Un hito en infraestructura e integración del transporte con su entorno es el Plan Centro -iniciado en 2015- y desarrollado en conjunto con la Municipalidad de Santiago en el casco histórico, donde circulan a diario más de 2.000.000 de personas. Sus objetivos son revitalizar varios puntos de la comuna y otorgar espacios exclusivos para el desplazamiento de buses. Se da especial énfasis a los peatones, mejorando veredas, plantando más árboles e integrando otros modos de transporte, como las bicicletas en el perímetro entre las calles José Miguel de la Barra, Manuel Rodríguez, Alameda y Santo Domingo.

En 2016, además, se transformaron en ejes de transporte público las calles Compañía y San Antonio, cuyas obras se entregaron en enero y agosto de ese año respectivamente. Actualmente, está en ejecución la obra de remodelación del eje Santo Domingo, convirtiéndola en una vía exclusiva para buses, además de la extensión de la peatonalización de calle Puente.

Un ámbito esencial en el funcionamiento del sistema dice relación con otorgar mayor cobertura de los puntos de carga de tarjetas Bip!, implementándose un plan de incremento de estas zonas de recarga, pasando de 1.728 lugares el año 2014 a más 2.966 el 2016, lo que representa un aumento de un 71,6% de estos espacios en el Gran Santiago. Factor importante de este incremento se explica por la incorporación -el año pasado- de nuevas alianzas con supermercados Ekono y empresas Shell, esta última con 29 locales que atenderán las 24 horas, a lo que se suman los compromisos existentes desde 2015 con Líder, Express, Acuenta y Unimarc.

La operación del sistema ha sido una preocupación constante para este Ministerio, específicamente la calidad del servicio que presentan las empresas concesionarias. Buscando mejoras en este

sentido, se readeció la flota en base a las capacidades de cada operador. Es así como en 2015 se realizó la primera reasignación del sistema, específicamente del servicio 213e, que pasó de SUBUS a ser administrado por STP.

Estas revisiones se repitieron en 2016, realizándose dos reasignaciones más: el servicio 112 de Alsacia pasó a manos de STP, bajo el recorrido 712, mientras que los servicios 424 y 416e -antes Express- ahora son operados por Metbus, este último denominado 546e.

Los buses que sostienen el sistema de transporte en la capital también son un factor en constante evaluación, desde que se iniciara el sistema el año 2007, y por eso la flota ha experimentado una constante renovación, con la inclusión de máquinas que cumplen las normas más eficientes a nivel de rendimiento, pero a la vez, más amigables con el medioambiente. De hecho, al 2016 el 20% de la flota cumple la norma Euro V, o incluso, Euro VI.

Un aspecto fundamental es la percepción que tienen los usuarios. Por ejemplo, los reclamos pasaron de 31.914 en 2014 a 30.579 en 2016, equivalente a una baja del 4.2%. También es clave para la industria tener personal para mantener en funcionamiento el sistema, y por ello se han fomentado políticas que buscan profesionalizar la labor de los conductores de buses, donde más de 1.000 choferes nuevos se han incorporado a Transantiago a través del programa "Más Capaz" implementado desde 2015 y desarrollado por el Servicio Nacional de Capacitación (SENCE), a lo que se suman charlas que permiten concientizar a los conductores sobre la importancia de su labor.

Respecto a la implementación de mejoras futuras al sistema, en 2016 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevó a cabo el Plan de Participación Ciudadana "¿Cuál es tu parada? Sé parte de la solución", que contó con más de 10.000 participantes gracias al despliegue de distintos mecanismos: una consulta online, 22 encuentros en diversas comunas y un Bus Centro que recorrió distintos puntos estratégicos de las zonas pertenecientes al sistema de transporte metropolitano.

Considerando que los actuales contratos vencen el 2018, en diciembre de 2016 fueron publicados los Contenidos Esenciales de las Nuevas Bases de Licitación. En ellas se encuentran 19 nuevos recorridos y 18 modificaciones, aumentándose la red del sistema en más de 500 kilómetros, a lo que se suma un aumento de flota en un 6,7%, equivalente 435 nuevos buses. También se considera el pago a empresas condicionados a la calidad de servicio; la creación del Índice de Detención de Parada (IDP); la carga remota de tarjeta de pago; la exigencia de buses con piso bajo para el 90% de la flota del sistema que entren en los nuevos contratos; cambios en el diseño interior del bus; cabinas para conductores mejorando las condiciones de seguridad de los choferes; y buses Euro VI, con nuevos incentivos para flota cero emisiones.

### **c) Movilidad Urbana**

***"Se está avanzando igualmente en los estudios del Plan de Inversiones en Transporte Urbano y Suburbano que beneficiarán a Valparaíso, Puerto Montt, Temuco, Concepción, Antofagasta e Iquique."***

Cabe señalar que en todas las ciudades anunciadas se ha avanzado con los estudios que buscan definir Planes de Transporte Urbano. Estos Planes están conformados por un conjunto de proyectos, socialmente rentables, que responden a las necesidades de movilidad, actuales y futuras, de los habitantes de cada ciudad o conurbación. En resumen los avances son los siguientes:

- En el caso de la conurbación Iquique-Alto Hospicio, se definió y evaluó el Plan y finalizó el anteproyecto del primer proyecto priorizado en dicho Plan en 2015 (Construcción Ejes Ricardo Lagos - Unión Europea). A su vez comenzó el desarrollo del anteproyecto de un segundo proyecto del Plan (Par Vial Héroes de la Concepción - Oscar Bonilla).
- En Antofagasta se encuentra definido y evaluado el Plan, generando una cartera de proyectos con énfasis en mejoras al transporte público. Actualmente se encuentra en desarrollo el anteproyecto de un proyecto definido en el Plan (Conexión Av. A. Sabella-Valdivia y Prolongación hasta Azapa-El Loa).
- En el Gran Valparaíso comenzó el desarrollo del Plan y este terminará el 2018. Junto con lo anterior, cabe destacar que durante el 2016 se finalizó la actualización de la Encuesta Origen-Destino y la calibración del modelo estratégico de transporte en la ciudad del Gran Valparaíso.
- Mientras que en el Gran Concepción se está desarrollando la Encuesta Origen-Destino y posterior calibración del modelo estratégico de transporte, la cual servirá como insumo para definir los proyectos que contenga el Plan.
- En el caso de la conurbación Temuco-Padre Las Casas, el 2016 finalizó el desarrollo del Plan de Transporte Urbano.
- En el caso de Puerto Montt el 2016 comenzó el desarrollo del Plan, esperando su finalización a finales del 2017.

Junto con lo anterior, durante el 2016 se ha trabajado en iniciativas de gran relevancia en las ciudades señaladas en el compromiso presidencial. En estos proyectos el Ministerio participa como contraparte técnica, o bien en apoyo en elaboración de los TDR. Estas se resumen a continuación:

- **Iquique**
  - Teleférico Alto Hospicio-Iquique: estudio en desarrollo de la Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (CCOP), en el cual se actúa como contraparte técnica.
- **Antofagasta**
  - Desarrollo de un Sistema de Transporte Público Masivo (STPM) en Antofagasta: se actúa como contraparte técnica del estudio en desarrollo, cuyo mandante es el GORE de Antofagasta.
- **Valparaíso**
  - Ascensores Valparaíso: apoyo en nueva evaluación social para obtener el RS de diseño.
  - Sistema de transporte por cable aéreo en Valparaíso: apoyo en los TDR. CCOP está pronto a licitar estudio para analizar alternativas de proyectos para la concesión de un sistema de transporte por cable aéreo en Valparaíso.
  - Habilitación Extensión Metro Valparaíso Quillota - La Calera: estudio finalizado en 2016, en que se analiza la extensión del Metro a las comunas de Quillota y La Calera.

- **Concepción**
  - Prefactibilidad Sistema de Transporte Público Masivo Ferroviario para el Gran Concepción: se actúa como contraparte técnica del estudio en desarrollo, cuyo mandante es FESUR.
- **Temuco**
  - Prefactibilidad Corredor Ferroviario de Transporte Público entre Temuco y Valdivia: se actúa como contraparte técnica del estudio en desarrollo, cuyo mandante es FESUR.
- **Puerto Montt**
  - Prefactibilidad Corredor Ferroviario de Transporte Público entre La Unión y Puerto Montt: estudio de FESUR finalizado, en el cual se actuó como contraparte técnica.

***“Iniciar estudios de desarrollo urbano y conectividad que permitan descongestionar zonas altamente saturadas, como por ejemplo La Florida, Puente Alto, Huechuraba, Talagante y Melipilla.”***

Como continuación del estudio de desarrollo urbano y conectividad que permita descongestionar zonas altamente saturadas en la comuna de Huechuraba, se inició el estudio “Mejoramiento Conectividad Oriente - Poniente, Huechuraba”, que da continuidad al estudio terminando en 2015, el cual desarrolla el prediseño de uno de los proyectos priorizados y que, posteriormente, SERVIU realizará el estudio a nivel de diseño de ingeniería.

#### **d) Convivencia de Modos**

Durante 2014 se conformó la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, instancia integrada por 26 personas entre políticos, expertos y ciudadanos, quienes presentaron propuestas para mejorar la movilidad y disminuir la congestión en las ciudades del país a través de un informe que se entregó en 2015 a la Presidenta de la República.

En línea con este documento se elaboró un proyecto de ley -ingresado en agosto de 2015- que busca incentivar una mejor convivencia entre los distintos modos de transporte y que se preparó junto a diferentes organizaciones ciudadanas. La iniciativa propone disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas de 60 a 50 kms./hora, formalizar las zonas de tránsito calmado y establecer materias de convivencia vial en las escuelas de conductores, entre otros tópicos.

Además, la Subsecretaría de Transportes, inició en 2014 un trabajo en conjunto con su Consejo de la Sociedad Civil y diversas organizaciones civiles representativas de usuarios de diferentes modos de transporte, en el levantamiento de nueve principios de convivencia vial, que llaman principalmente al respeto de todas las formas de movilidad, a mejorar la actitud al desplazarse por la ciudad y a la correcta utilización del espacio vial. Estos principios serán la base de la implementación de las políticas públicas referidas a la movilidad.

En relación con las mejoras de las condiciones viales, en 2016 en conjunto con el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, se trabajó en la promulgación de la Ley N°20.958 (D.O. 15.10.2016), o Ley de Aportes, que modifica la norma de Urbanismo y Construcción, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a proyectos de construcción, mientras que durante el primer



trimestre de 2017 ingresará en tramitación el reglamento de la metodología de los Informes de Mitigación Vial.

En dicha Ley de Aportes, todos los proyectos que conlleven crecimiento urbano, por extensión o por densificación, y que ocasionen impactos relevantes sobre la movilidad local, deben hacerse cargo de éstos mediante dos componentes: mitigación directas en el área de influencia del proyecto (medidas relacionadas con la gestión e infraestructura del transporte público y privado y los modos no motorizados, y sus servicios conexos); y aporte en dinero para financiar proyectos de mejoramiento de espacios públicos (vialidad, proyectos de transporte, áreas verdes, equipamientos, entre otros).

Esto posibilita un desarrollo más equilibrado entre impulso inmobiliario, la movilidad y los espacios públicos, beneficiando tanto a la ciudad al permitir la instalación de estos proyectos en condiciones más armónicas, donde se mitiga en base a los futuros flujos vehiculares y viajes de personas generados o atraídos por la iniciativa. Asimismo, fortalece a los municipios y la descentralización, generando recursos para elaborar y llevar a cabo los planes comunales de inversión en infraestructura de movilidad y espacio público, entre otros beneficios.

#### **e) Seguridad Vial**

La seguridad vial tuvo hitos importantes en estos últimos tres años. Uno de ellos fue la promulgación de la llamada “Ley Emilia” (Ley N° 20.770) en 2014, que endureció las sanciones a la conducción bajo los efectos del alcohol. Con ésta ley en vigencia, se sanciona con cárcel efectiva de, al menos un año, a los conductores en estado de ebriedad que generen lesiones gravísimas o la muerte. Además, ese mismo año se publicó el decreto que hace obligatorio que todas las sillas de niños que se comercialicen en Chile cumplan con las normativas de seguridad vigentes en Europa y Estados Unidos. Esto garantiza que los sistemas de retención infantil hayan sido sometidos a ensayos de comportamiento ante impactos, así como a pruebas de volcamiento, resistencia de los broches del arnés, seguridad ante rotación y pruebas de inflamabilidad del material.

En 2015, los focos de trabajo apuntaron a disminuir el número de fallecidos en accidentes provocados por el alcohol y el exceso de velocidad. Así, en lo referido al alcohol en la conducción, se avanzó en la elaboración del reglamento que permitirá la implementación de equipos para su medición en aliento con fines probatorios, lo que reemplazará a la actual toma de sangre o alcoholemia. Con respecto a la velocidad, como parte del Proyecto de Convivencia de Modos se considera una disminución en la velocidad máxima urbana de 60km/h a 50 km/h.

Con el fin de prevenir accidentes de tránsito de motociclistas y resguardar la integridad de los usuarios de ese tipo de medio de transporte, en 2014 se elaboró el primer Plan de Seguridad Vial especialmente pensado en esos conductores. Así también, y respondiendo a una de sus peticiones, en 2015 se trabajó en conjunto la eliminación de la exigencia de portar placa patente delantera y se desarrolló un plan piloto de Zonas de Espera Adelantada. Esto se implementó entre los años 2015 y 2016 en el eje Alameda, donde los cruces con Brasil, Cienfuegos y Cumming fueron demarcados especialmente.

Otro hito destacable, también en 2015, es la elaboración del primer Plan de Seguridad Vial de Niños y Adolescentes. Con este objeto, ese año se realizaron ocho diálogos ciudadanos con niños, adolescentes y adultos en Santiago y regiones, cuyas conclusiones fueron revisadas por expertos,

estableciendo la necesidad de abordar medidas en los siguientes seis ejes: educación vial, sistemas de retención infantil, transporte escolar, traslado de niños en el transporte público, niños peatones y ciclistas y atención post accidente.

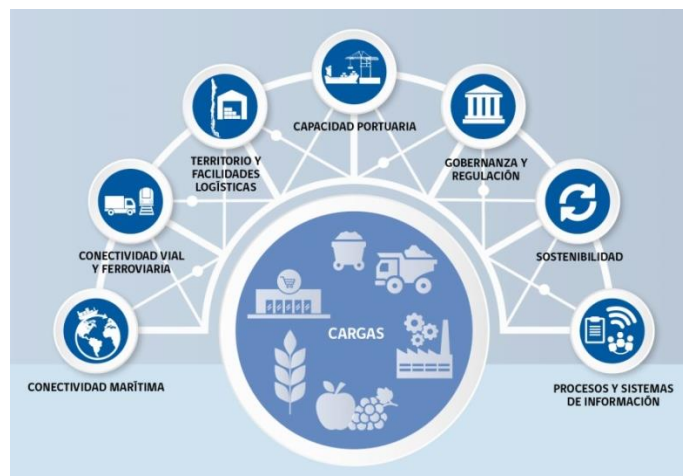
Por último, se puede señalar que en 2016 se promulgó la ley N° 20.904 que modifica la Ley de Tránsito, aumentando las exigencias en materia de seguridad para el traslado de niños en vehículos particulares, con el fin de reducir las muertes y lesiones en niñas y niños en siniestros viales. Por un lado, se amplió la edad de prohibición de traslado de menores en el asiento delantero hasta los 12 años, y por otro lado se debe transportar a los niños/as en sistemas de retención infantil hasta cumplir los 9 años. La iniciativa aumenta las sanciones, en caso de incumplimiento de ambas normativas, pasando de ser una falta grave a una gravísima.

Por otra parte, desde diciembre de 2016 todos los vehículos livianos que se comercialicen en el país deben contar con dos airbags frontales, uno para el conductor y otro para el copiloto. También -en el mismo año- entró en vigencia la obligatoriedad del porte de chaleco reflectante como parte del kit básico de seguridad, a fin de hacer más visible al conductor en caso de que éste deba descender para atender una situación de emergencia.

#### f) Desarrollo Logístico

Los proyectos emblemáticos del Programa se estructuran en torno al modelo de Red Logística. Dicha visión integral es considerada el modelo de desarrollo válida para las distintas macrozonas del país, y tiene una primera aplicación sobre la zona central del Chile, particularmente a en torno al proyecto conocido como Puerto de Gran Escala. La integralidad de la visión de red permite ordenar la mayoría de los proyectos de desarrollo (es decir, más allá de las responsabilidades legales ordinarias) que impulsa nuestro programa bajo una visión coherente, más aún, una visión centrada en la eficiencia del flujo de la carga.

De esta forma, los proyectos descritos en esta nota se agrupan de acuerdo a las siguientes componentes.



De esta forma se ha continuado en el desarrollo de estudios y análisis específicos para desarrollar un Puerto de Gran Escala en la V Región, y un corredor ferroviario para conectarlo con en

hinterland. En virtud de la importancia de ver este proyecto en todas sus dimensiones logísticas, el proyecto comenzó a denominarse Red Logística e Gran Escala. Un hito de gobernanza de este proyecto ha sido la instauración de un Comité Técnico conformado por MTT, MOP, Hacienda, SEP, Economía, EFE y las Empresas Portuarias San Antonio y Valparaíso, para la coordinación y control del avance en las diferentes componentes del proyecto, así como también la reactivación de la Comisión de Ministros CONALOG, creada por Decreto 298 de 2010, que ha permitido llevar a nivel de dicha comisión las decisiones relevantes sobre calendarios e hitos relevantes, y los requerimientos de información para toma de decisiones.

Asimismo, se impulsó la contratación por parte de Empresas Portuarias de auditorías de contratos de concesión que generaron diversos hallazgos sobre los cuales se han propuesto acciones de control.

También durante el 2016 se impulsó el fortalecimiento de las empresas portuarias en su rol de autoridad portuaria, instruyendo la conformación y sesión periódica del comité de coordinación de entes públicos y la definición de metas para los directorios de las empresas portuarias estatales para potenciar sus actuaciones en este sentido.

En términos del mejoramiento del sistema portuario nacional, se estableció el programa de proyectos del Fondo de Modernización Portuaria definido en la Ley 20.773. En el año 2016 fueron contratados estudios y proyectos por \$650 millones que buscan mejorar la eficiencia del sector portuario nacional, particularmente en lo referido a temas de información y operaciones.

Se contrató una revisión de pares en política e institucionalidad portuaria, realizada por el International Transport Forum de la OCDE. Esto consiste en un trabajo de diagnóstico y elaboración de propuestas en materia de regulaciones e institucionalidad del sector portuario y logístico, buscando solucionar problemas y hallazgos, para alcanzar mayor competitividad y eficiencia, imitando experiencias exitosas de países OCDE. Para este análisis se definió un comité de 5 expertos internacionales que visitaron nuestro país y sostuvieron reuniones técnicas con representantes de diversas instituciones, empresas y líderes de opinión. Adicionalmente revisaron antecedentes técnicos y regulatorios para posteriormente elaborar un documento de propuesta. Este documento será un antecedente para la posterior elaboración de un White Paper con lineamientos de política.

Por último, cabe señalar que en conjunto con Corfo se desarrolló un programa de fomento a acciones que mejoran la logística, llamado “Transforma Logística”. Dicho programa permitirá financiar acciones en los ámbitos de información, coordinación de operaciones, simplificación de trámites, la implementación de un instituto tecnológico, entre otras.

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

### **3.2.1 Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público**

#### **a) Transporte Público Regional**

Para el año 2016 se consideraron, de acuerdo a ley de presupuesto, 191 mil millones en Subsidios (Programa 06 de la Subsecretaría de Transportes).

En el subtítulo 31, el monto presupuestado para iniciativas de inversión fue de M\$10.703.224. Al finalizar el año, se tuvo un monto total identificado por la misma cantidad, para una cartera de 49 proyectos, que fueron financiados durante el año. De esa cartera, 3 iniciativas eran nuevas y tuvieron ejecución parcial, hubo otras 3 iniciativas nuevas que estuvieron identificadas, pero no alcanzaron a ejecutarse y quedaron como arrastre para el año 2017. El resto de las 43 iniciativas eran de arrastre desde el año 2015. El monto total ejecutado alcanzó a los M\$9.712.486, de los cuales 453 MM\$ financiaron las 3 iniciativas nuevas.

En lo que respecta al Subtítulo 33, se tuvo a inicios del año un presupuesto disponible de M\$6.314.093, el cual se aumentó en M\$114.000, para generar las transferencias de Capital al Sector Privado, en donde, al 28 de diciembre, se tuvo que transferir los recursos para ejecutar los pagos del crédito por la tercera cuota de los tres proyectos de las empresas filiales de EFE, por los convenios de transferencia firmados para inversión en infraestructura, por un monto total de más de MM\$73.089 a 20 años. La ejecución de las cuotas fue de M\$6.232.794 el presente año. Por otra parte, se firmó un nuevo convenio de iniciativas de inversión con la empresa MERVAL para que pudiera desarrollar 4 proyectos de su Plan Trienal, para lo cual se incrementó el presupuesto de este ítem, en M\$4.463.615. El monto total ejecutado para este subtítulo fue de M\$10.696.409. Los convenios financiados son para proyectos de infraestructura y material rodante para MERVAL, Trenes Metropolitanos y FESUB.

Por otro lado, el Subtítulo 24 de la Ley de Presupuestos cuenta con dos ítems de asignación, 511 y 512, con un presupuesto para el 2016 de M\$ 16.847.836 y M\$ 128.154.340 respectivamente, destinados a los subsidios al transporte público regional, en donde se tuvo una ejecución del 94% al 31 de diciembre de 2016. Dentro de los programas de subsidios, se destacan los servicios subsidiados de Transporte Escolar, los que han aumentado de 660 a 760. Igualmente, han aumentado los servicios de conectividad terrestre aislada y rural en un poco menos de 40 nuevos servicios. También se implementó un nuevo servicio subsidiado marítimo, Puerto Yungay - Puerto Natales, que permitió conectar por primera vez todo el territorio nacional mediante un recorrido aproximado de 770 kilómetros por sentido, que une en alrededor de 41 horas de navegación las regiones de Aysén y Magallanes. Finalmente, se incorporó la implementación de los Perímetros de Exclusión, con el primer perímetro implementado que fue en la ciudad de Villarrica. Este proyecto introdujo mejoras en el sistema de buses, como más frecuencias durante el horario punta mañana, mayor regularidad en los servicios y una importante rebaja tarifaria para sus usuarios.

Los Subsidios contemplaron las transferencias de recursos a operadores; apoyo a programas de conectividad del transporte en zonas extremas, aisladas y al transporte escolar; apoyo a programas

de renovación de buses y colectivos; y apoyo a estudios y proyectos de infraestructura para el transporte público.

De esta manera, durante el año 2016 se cumplió con lo siguiente:

- Ejecución del 98,55% del subtítulo 24 y subtítulo 33 del presupuesto del programa 06, de la Subsecretaría de Transportes, según se desglosa en la Tabla N°1:

**Tabla N°1. Ejecución al 31-12-2016 Programa 06 Subtítulos 24, 31 y 33 (\$M)**

Programa 06 Subtítulos 24 y 33	Ejecución al 31/12/2016	Presupuesto base modificado	% de Ejecución
Global Regional	241.497.486.654	251.278.534.000	96,1%
Global Transantiago	443.567.822.618	444.741.129.000	99,7%
<b>Total Ejecutado 2016</b>	<b>685.065.309.272</b>	<b>696.019.663.000</b>	<b>98,43%</b>

**Tabla N°2. Ejecución al 31-12-2016 de Subsidios por Región (\$M)**

Región	Zonas Reguladas	Perímetros	Zonas No Reguladas	Zonas Aisladas	Conect. Rural	Transporte Escolar	Zonas Extremas	Bono 3UTM	Bono 5UTM	TNE extendida	Servicio Elecciones	Total Región
Arica y Parinacota	0	0	267.097	166.212	0	491.314	0	35.786	905.598	131.328	10.648	<b>2.007.984</b>
Tarapacá	1.698.984	0	0	360.250	0	79.963	0	54.721	129.741	408.513	0	<b>2.732.172</b>
Antofagasta	3.695.836	0	500.736	314.796	22.332	192.149	0	127.099	1.601.484	1.068.415	865	<b>7.523.712</b>
Atacama	0	0	380.010	304.941	9.531	214.122	0	33.868	979.440	124.387	0	<b>2.046.299</b>
Coquimbo	0	0	2.127.480	531.495	255.915	296.461	0	109.970	2.114.932	916.904	0	<b>6.353.156</b>
Valparaíso	15.953.675	0	1.325.352	2.098.883	8.431	446.335	0	460.819	4.095.239	4.074.926	4.276	<b>28.467.936</b>
RM	0	0	0	55.286	52.152	1.943.906	0	257.916	5.834.303	1.323.703	4.433	<b>9.471.698</b>
O'Higgins	977.203	0	440.767	470.018	86.504	1.973.741	0	119.151	1.909.985	727.222	8.346	<b>6.712.938</b>
Maule	0	0	3.151.832	902.495	92.220	1.805.180	0	294.782	1.397.697	1.790.178	11.480	<b>9.445.863</b>
Biobío	11.489.568	0	4.466.679	2.618.783	160.676	1.164.281	0	523.348	2.056.764	4.411.384	6.680	<b>26.898.163</b>
Araucanía	47.070	45.575	3.159.908	2.719.370	653.302	2.500.688	0	221.150	962.988	1.513.201	71.454	<b>11.894.706</b>
Los Ríos	0	0	1.245.754	2.116.222	106.818	2.380.868	0	81.854	487.223	504.650	18.752	<b>6.942.141</b>
Los Lagos	0	0	2.185.380	11.694.032	231.809	3.451.138	0	220.211	1.498.276	1.148.184	0	<b>20.429.029</b>
Aysén	0	0	42.781	6.399.086	56.277	350.712	0	15.372	183.288	63.216	9.710	<b>7.120.441</b>
Magallanes y Antártica	0	0	86.867	3.155.392	117.795	107.121	2.468.932	11.394	571.152	48.881	6.715	<b>6.574.250</b>
<b>Total general</b>	<b>33.862.336</b>	<b>45.575</b>	<b>19.380.644</b>	<b>33.907.261</b>	<b>1.853.761</b>	<b>17.397.978</b>	<b>2.468.932</b>	<b>2.567.441</b>	<b>24.728.110</b>	<b>18.255.092</b>	<b>153.359</b>	<b>154.620.488</b>

La implementación y continuidad de las diferentes líneas de subsidios, llegó a un total de 5.255 servicios para todo el territorio nacional (sin incluir el sistema Transantiago). En la Tabla N°3 se puede observar el número de servicios por región y línea de subsidio.

**Tabla N°3. Cantidad de Servicios por Región y tipo de subsidio, año 2016**

Región	Zonas Reguladas	Perímetros	Zonas No Reguladas	Zonas Aisladas	Conectividad Rural	Transporte Escolar	Zonas Extremas	Total Región
Arica y Parinacota	0	0	19	7	0	18		44
Tarapacá	20	0	7	14	0	3		44
Antofagasta	12	0	7	13	1	9		42
Atacama	0	0	36	9	1	9		55
Coquimbo	0	0	162	37	20	12		231
Valparaíso	101	0	168	7	3	26		305
Metropolitana*	0	0	246	2	1	61		310
O'Higgins	18	0	129	30	10	103		290
Maule	0	0	631	27	8	85		751
Biobío	78	0	699	14	5	51		847
Araucanía	1	5	259	120	33	94		512
Los Ríos	0	0	435	56	7	110		608
Los Lagos	0	0	754	115	14	153		1.036
Aysén	0	0	61	56	5	22		144
Magallanes y Antártica	0	0	4	22	2	4	4	36
<b>Total</b>	<b>230</b>	<b>5</b>	<b>3.617</b>	<b>529</b>	<b>110</b>	<b>760</b>	<b>4</b>	<b>5.255</b>

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

La implementación, junto a los Gobiernos Regionales del Programa de Renovación de Buses, Taxi Buses y Trolebuses, llamado “Programa Renueva Tu Micro” y del Programa de Modernización de Taxis Colectivos, llamado “Programa Renueva tu Colectivo”, contemplado en el artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.378, ha permitido el recambio de los buses y colectivos antiguos que aún circulan en regiones por máquinas más modernas, de mejor tecnología y seguridad.

En cuanto al programa Renueva Tu Micro, respecto al Proceso 2015, se renovaron 370 buses, lo que considera un monto de M\$3.517.530.

Respecto del Proceso 2016, éste se inició en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, O'Higgins, Maule, Biobío, Araucanía, Los Ríos, Los Lagos y Aysén. Al 31 de diciembre de 2016 se habían renovado 295 buses por un monto total de M\$3.091.170.

**Tabla N°4. Estadística Programa Renovación de Buses 2016.**

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Renovados	Entrante	Saliente
Arica y Parinacota	7	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados		Renovados	Entrante
Tarapacá	23	12	167.090	2015	2001
Antofagasta	45	21	214.170	2012	1998
Atacama	5	1	3.900	2003	1996
Coquimbo	49	28	245.480	2011	1996
Valparaíso	S/P	S/P	S/P	S/P	S/P
Metropolitana	S/P	S/P	S/P	S/P	S/P
O'Higgins	62	53	601.160	2012	1997
Maule	124	88	984.170	2012	1998
Biobío	157	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Araucanía	112	49	477.920	2011	1997
Los Ríos	39	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Los Lagos	53	41	382.440	2011	1997
Aysén	2	2	14.840	2011	1997
Magallanes	S/P	S/P	S/P	S/P	S/P
<b>Total</b>	<b>678</b>	<b>302</b>	<b>3.172.180</b>	<b>2012</b>	<b>1997</b>

Pendiente: Regiones que están aún con proceso vigente.

S/P: Sin Programa

En relación al programa Renueva tu Colectivo, el Proceso 2015 fue convocado por 9 regiones, en donde se renovaron 888 taxis colectivos por un monto de M\$ 1.876.700. El proceso 2016 fue convocado por todas las regiones, logrando al 31 de diciembre de 2016 la renovación de 1.606 vehículos por un monto total de M\$ 3.357.400.

**Tabla N°5. Estadística Programa Renovación de Colectivos 2016.**

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados		Renovados	Entrante
Arica y Parinacota	176	Pendiente	Pendiente	2015	2000
Tarapacá	10	10	33.000	2016	2005
Antofagasta	480	331	687.400	2015	2007
Atacama	245	226	457.500	2015	2008
Coquimbo	824	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Valparaíso	1007	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Metropolitana	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
O'Higgins	728	483	974.000	2015	2007
Maule	391	273	583.100	2016	2006

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Renovados	Entrante	Saliente
Biobío	500	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Araucanía	286	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Los Ríos	181	169	373.700	2015	2006
Los Lagos	408	Pendiente	Pendiente	Pendiente	Pendiente
Aysén	51	48	112.300	2016	2007
Magallanes y Antártica	78	66	136.400	2015	2006
<b>Total</b>	<b>5.365</b>	<b>1.606</b>	<b>3.357.400</b>	<b>2015</b>	<b>2006</b>

Pendiente: Regiones que están aún con proceso vigente.

a) Detalles por línea de subsidio, para el año 2016

- Subsidio a la Oferta y Transitorio de Transantiago.  
Se realizaron correctamente las transferencias de recursos al sistema de transportes de la ciudad de Santiago, por un monto de M\$ 443.567.823, el cual es mayor en M\$18.123.861 respecto del año 2015.
- Subsidio a la Oferta en Zonas Reguladas.  
Durante el año 2016 el Subsidio a la Oferta en Zonas Reguladas se otorgó a un total de 75 empresas, que incluyen un total de 224 servicios, manteniéndose en las zonas de Iquique - Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua Urbano, Gran Concepción y Victoria-Temuco, así como de los servicios de ferrocarriles urbanos y de cercanía Merval (Valparaíso), Metrotren (O'Higgins/RM) y Fesub (Biobío) para sus tramos de Biotrén (Concepción) y Victoria-Temuco.

**Tabla N°7. Número de Empresas y Servicios Subsidiados 2016**

Subsidio a la Oferta en Zonas Reguladas

Región	N° de Empresas	N° de Servicios
Tarapacá	6	20
Antofagasta	12	12
Valparaíso	11	101
O'Higgins	7	18
Biobío	38	78
Araucanía	1	1
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>230</b>

Lo anterior se traduce en un aumento de un 7%, respecto de los montos durante el año 2015, como puede apreciarse en la Tabla N°8.



**Tabla N°8. Montos de Subsidio años 2015-2016**

## Subsidio a la Oferta en Zonas Reguladas

Región	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	Monto de Subsidio 2016 (\$M)	% Incremento respecto 2015
Tarapacá	1.625.656	1.698.984	4,5%
Antofagasta	3.479.829	3.695.836	6,2%
Valparaíso	14.187.736	15.953.675	12,4%
O'Higgins	1.094.161	977.203	-10,7%
Biobío	11.167.581	11.489.568	2,9%
Araucanía	43.936	47.070	7,1%
<b>Total</b>	<b>31.598.899</b>	<b>33.862.336</b>	<b>7,2%</b>

- Subsidio a la Oferta en Zonas No Reguladas.  
Habiéndose entregado este subsidio por primera vez el año 2010, en el año siguiente (2011) se registró un aumento en la adhesión buses, minibuses, urbanos y rurales de un 35% con respecto al año de aplicación inmediatamente anterior. Para el año 2016 se ha estimado un monto de \$M 19.380.644, que ha de ser distribuido en los 11.011 vehículos adheridos en las distintas regiones del país, postulados en el período establecido. De esta forma, el monto pagado aumenta en un 36% con respecto al proceso anterior. Esta información por región se encuentra en la Tabla N°9.

**Tabla N°9. Montos Subsidiados 2015-2016**

## Subsidio a la Oferta en Zonas No Reguladas

Región	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	Monto de Subsidio 2016 (\$M)	% incremento respecto 2015
Arica y Parinacota	330.174	267.097	-19,1%
Tarapacá	4.723	0	-100,0%
Antofagasta	313.295	500.736	59,8%
Atacama	503.962	380.010	-24,6%
Coquimbo	1.226.290	2.127.480	73,5%
Valparaíso	1.271.090	1.325.352	4,3%
O'Higgins	531.313	440.767	-17,0%
Maule	2.761.185	3.151.832	14,1%
Biobío	2.734.912	4.466.679	63,3%
Araucanía	1.915.585	3.159.908	65,0%
Los Ríos	864.738	1.245.754	44,1%
Los Lagos	1.627.816	2.185.380	34,3%
Aysén	55.534	42.781	-23,0%
Magallanes y Antártica	115.921	86.867	-25,1%

Región	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	Monto de Subsidio 2016 (\$M)	% incremento respecto 2015
<b>Total</b>	<b>14.256.538</b>	<b>19.380.644</b>	<b>35,9%</b>

- Subsidio a la Demanda en Zonas No Reguladas  
De acuerdo a lo expresado en la Ley N°20.378, el subsidio sólo se aplicará en las zonas en que existan los medios o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas de transporte público. Dado que en el año 2016 no se dieron estas condiciones, este subsidio no fue ejecutado.
- Subsidio en Zonas Aisladas.  
Durante el año 2016, se subsidiaron 639 servicios de Zonas Aisladas, localizados en todas las regiones del país, contemplando una ejecución total de \$M 35.761.022. En términos de servicios, la operación 2016 representa un aumento de un 5% respecto a los 607 servicios subsidiados durante 2015; en términos de ejecución, implicó un aumento de un 15,5% respecto a los M\$ 30.951.785 ejecutados durante 2015. Para la ejecución se consideran los servicios de Conectividad rural como parte del Subsidio de Zonas Aisladas. Lo anterior se evidencia en la Tabla N°10.

**Tabla N°10. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2015-2016**  
Subsidio en Zonas Aisladas

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2015	2016	% Incremento respecto 2015	2015	2016	% Incremento respecto 2015
Arica y Parinacota	11	7	-36,4%	154.303	166.212	7,7%
Tarapacá	15	14	-6,7%	320.298	360.250	12,5%
Antofagasta	10	14	40,0%	282.774	337.128	19,2%
Atacama	17	10	-41,2%	254.189	314.472	23,7%
Coquimbo	49	57	16,3%	666.870	787.409	18,1%
Valparaíso	4	10	150,0%	2.044.635	2.107.314	3,1%
Metropolitana	3	3	0,0%	136.293	107.438	-21,2%
O'Higgins	37	40	8,1%	542.147	556.522	2,7%
Maule	32	35	9,4%	828.147	994.714	20,1%
Bío Bío	16	19	18,8%	2.510.841	2.779.460	10,7%
Araucanía	147	153	4,1%	2.809.084	3.372.671	20,1%
Los Ríos	62	63	1,6%	1.942.364	2.223.040	14,5%
Los Lagos	113	129	14,2%	10.535.431	11.925.841	13,2%
Aysén	66	61	-7,6%	5.499.443	6.455.364	17,4%
Magallanes	25	24	-4,0%	3.122.778	3.273.187	4,8%
<b>Total</b>	<b>607</b>	<b>639*</b>	<b>5,3%</b>	<b>31.649.597</b>	<b>35.761.022</b>	<b>13,0%</b>

\*Servicios de Zonas Aisladas y Conectividad Rural.

- Subsidio en Zonas Extremas.  
Como se observa en la Tabla N°11, el monto del subsidio se vio incrementado en un 82%, manteniéndose el mismo número de servicios, los cuáles fueron prestados por la empresa "Movigas". Estos servicios permiten a todos los habitantes de la ciudad de Punta Arenas contar con transporte regular y a los estudiantes, acceder a la tarifa rebajada que les corresponde respecto al 33% del pasaje normal, dado que antes de que estos servicios se implementaran, en general, debían transportarse en taxi colectivo pagando la tarifa adulto. Para el año 2016 se realizó un nuevo proceso de licitación, con inicio de sus servicios en el año 2017.

**Tabla N°11. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2015-2016**

Subsidio en Zonas Extremas

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2015	2016	% Incremento respecto 2015	2015	2016	% Incremento respecto 2015
Magallanes y Antártica	4	4	0%	1.360.025	2.468.932	81,5%
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0%</b>	<b>1.360.025</b>	<b>2.468.932</b>	<b>81,5%</b>

- Subsidio Transporte Escolar  
Durante el año 2016 este subsidio continuo creciendo en cuanto a cantidad de servicios, confirmando la consolidación alcanzada el año 2013, luego de que en el año 2010 se realizara el proyecto piloto, logrando un muy buen recibimiento por parte de los colegios del país, alcanzando un total de 760 servicios a diciembre de 2016. Lo anterior se encuentra registrado en las Tablas N°12.

**Tabla N°12. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2015-2016**

Subsidio Transporte Escolar

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2015	2016	% Incremento respecto 2015	2015	2016	% Incremento respecto 2015
Arica y Parinacota	15	18	20,0%	400.430	491.314	22,7%
Tarapacá	2	3	50,0%	39.026	79.963	104,9%
Antofagasta	5	9	80,0%	93.584	192.149	105,3%
Atacama	2	9	350,0%	37.071	214.122	477,6%
Coquimbo	12	12	0,0%	235.013	296.461	26,1%
Valparaíso	9	26	188,9%	124.180	446.335	259,4%
Metropolitana	61	61	0,0%	1.730.260	1.943.906	12,3%
O'Higgins	103	103	0,0%	1.674.237	1.973.741	17,9%
Maule	72	85	18,1%	1.539.383	1.805.180	17,3%
Biobío	45	51	13,3%	959.621	1.164.281	21,3%
Araucanía	71	94	32,4%	1.844.198	2.500.688	35,6%

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2015	2016	% Incremento respecto 2015	2015	2016	% Incremento respecto 2015
Los Ríos	106	110	3,8%	2.171.201	2.380.868	9,7%
Los Lagos	134	153	14,2%	2.319.051	3.451.138	48,8%
Aysén	19	22	15,8%	277.974	350.712	26,2%
Magallanes y Antártica	4	4	0,0%	74.207	107.121	44,4%
<b>Total</b>	<b>660</b>	<b>760</b>	<b>15,2%</b>	<b>13.519.436</b>	<b>17.397.978</b>	<b>28,7%</b>

- Perímetros de Exclusión

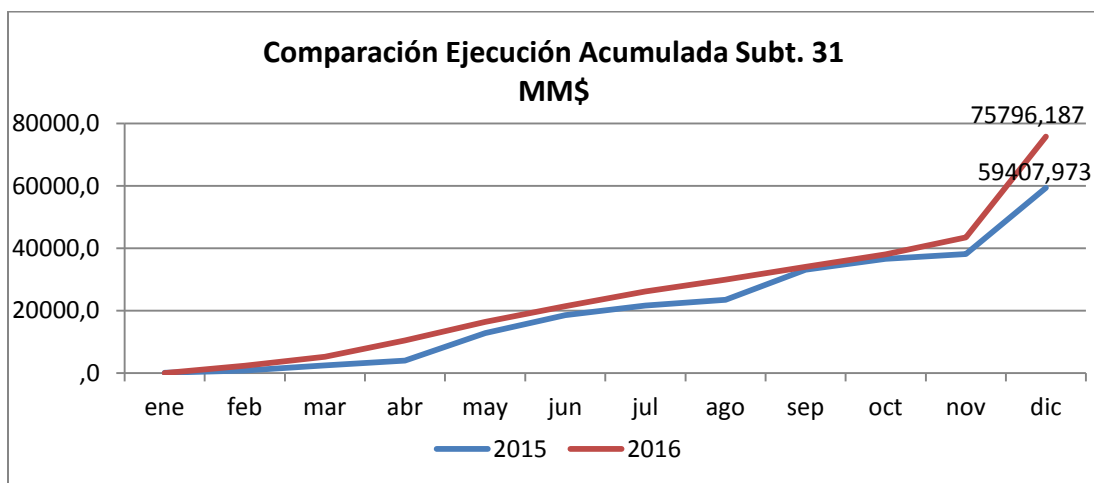
Durante el año 2016 se implementó el primer Perímetro de Exclusión, en la ciudad de Villarrica. Éste comenzó a operar en agosto de ese año entregándole subsidio a 5 servicios, más dos servicios extra que operan durante el periodo estival. A diciembre del 2016, se habían ejecutado \$ 45.575.347 por este concepto.

En este primer Perímetro se implementó el Sistema de Control y Cumplimiento del Programa operacional de esta ciudad, a través de tecnología AVL off line.

A través del sistema, se calcula el factor de cumplimiento de las exigencias a los operadores de transporte, referido a frecuencia y puntualidad, en base al cual se obtiene el factor de pago del subsidio asignado a cada unidad de negocio. Es así como se ha realizado el cálculo del monto de subsidio, para cada unidad de negocio, de manera exitosa desde la primera semana de septiembre a la fecha.

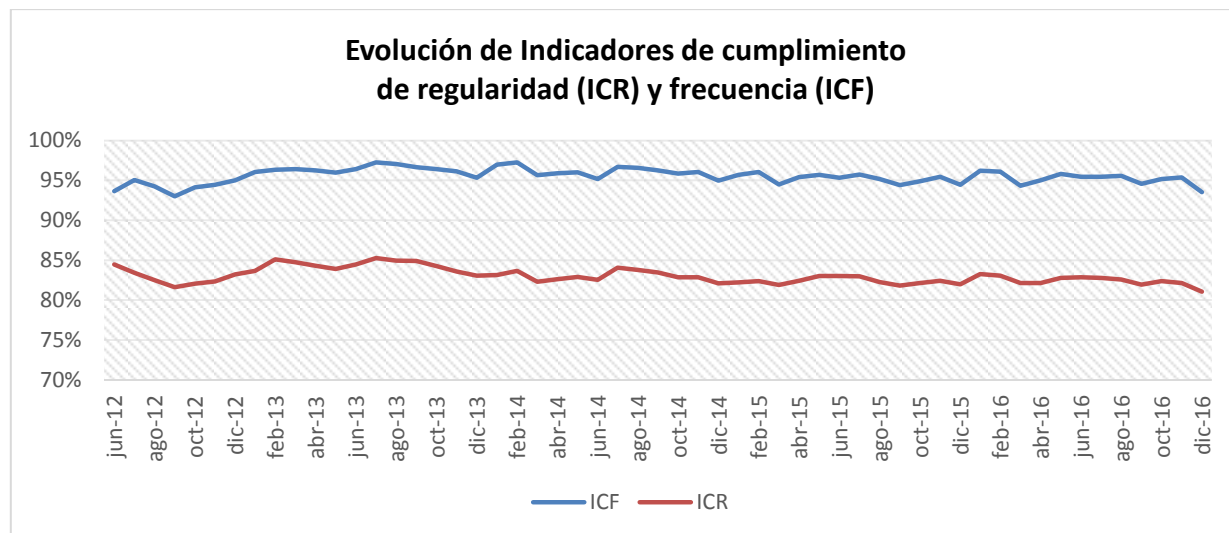
**b) Transporte Público Metropolitano**

Durante el 2016 el Directorio de Transporte Público Metropolitano asumió el compromiso de ejecutar en obras de Infraestructura un 26,63% más que el año anterior. Los recursos fueron invertidos en nuevas obras y en la conservación de la infraestructura del Transporte Público. La ejecución de los recursos respecto al año anterior fue la siguiente:



De esta manera se logró una ejecución del 97,9 % de los recursos de inversión destinados a infraestructura del Sistema de Transporte Público de Santiago.

Operacionalmente el sistema en sus indicadores de frecuencia y regularidad obtuvo los siguientes resultados:



A continuación, se presentan datos relevantes de la evolución del Sistema de Transporte Público:

**Tabla N°13. Situación del Transporte Público de Santiago**

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

(\*) Se cambia la forma de medición a partir del 2015, ya que desde año se considera la cantidad total de Km marcados, anteriormente se consideraban en un solo sentido. (\*\*) A partir del 2015 se incluye la incorporación de zonas pagas móviles.

### 3.2.2 Regulación que rige el Transporte

#### a) Realización de Concursos de Antecedentes para la Inscripción de Nuevos Taxis

Durante el año 2016 se continuó con la realización de Concursos de Antecedentes para la inscripción de nuevos taxis en las regiones siguientes:

1. Región de Antofagasta, llamando a 20 nuevas inscripciones de taxis ejecutivos, de las cuales 2 fueron destinadas a postulantes con discapacidad;
2. Región de Biobío, llamando a 15 nuevas inscripciones de taxis básicos en las comunas de Coronel y Los Álamos, destinándose una postulación a persona con discapacidad en la comuna de Coronel y 5 nuevas inscripciones de taxis colectivo urbano en la comuna de San Pedro de La Paz;
3. Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, se realizó un llamando a 14 nuevas inscripciones de taxis básicos en distintas comunas de la zona.

#### b) Transporte Internacional

Durante el año 2016 el Departamento de Asuntos Internacionales ha realizado las siguientes actividades a destacar:

1. Licitación de permisos de transporte internacional de pasajeros de tráfico bilateral con Argentina, en la Región de Magallanes.
2. Participación en calidad de expositores en la Conferencia de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas realizada en la ciudad de Ashgabat, Turkmenistán.
3. Reunión Bilateral de Transportes con autoridades de la Subsecretaría de Transporte Automotor de Argentina, Santiago de Chile.
4. Reunión Bilateral de Transportes con autoridades de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre de Brasil, Santiago de Chile.
5. Presidencia de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, Sao Paulo, Brasil.
6. Participación en la Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Chile, Buenos Aires.

#### c) Normativas dictadas en 2016

Tabla N°14. Leyes Publicadas en el año 2016

TIPO DE NORMA	NUMERO	DESCRIPCIÓN	DIARIO OFICIAL
Ley	N° 20.904	Modifica la ley de Tránsito, con el objeto de aumentar las sanciones por el no uso de dispositivos de seguridad para menores de edad en vehículos particulares.	16-03-2016
Ley	N° 20.958	Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción. MINVU - MTT	15-10-2016
Ley	N° 20.950	Ley que permite la emisión de medios de	29-10-2016

		pago con provisión de fondo por entidades no bancarias. Ministerio de Economía.	
Ley	N° 20.967	Modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica. Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción	17-11-2016

A continuación se da cuenta de las principales leyes publicadas en el diario oficial durante el año 2016:

**Tabla N°15. Reglamentos Publicados en el año 2016**

TIPO DE NORMA	NUMERO	DESCRIPCIÓN	DIARIO OFICIAL
Decreto	N° 191	Aprueba reglamento para solicitar reembolso establecido en el artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378, taxis colectivos	19-01-2016
Decreto	N° 172	Modifica Decreto N° 133, de 2011, que reglamenta inscripción de taxis al amparo de lo dispuesto en la ley N° 20.474.	26-01-2016
Decreto	N° 189	Modifica D.S. N° 44 de 2011, que aprueba reglamento para Programa especial de renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxibuses.	30-01-2016
Decreto	N° 199	Modifica D.S. N° 80, de 2004, del MTT, relacionada con exceptúa de la regulación a vehículos INE para censos y pre-censos.	15-02-2016
Decreto	N° 197	Modifica Decreto N° 38, de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el plan trienal de desarrollo 2014-2016, de la empresa de ferrocarriles del estado.	17-02-2016
Decreto	N° 181	Modifica D.S. N° 212 de 1992, incorpora PPU y denuncia, considerando D.S. N° 6, de 2016.	22-02-2016
Decreto	N° 160	Modifica D.S. N° 74 de 2009, reglamento sobre ingreso de vehículos antiguos. Ley N° 20.811.	04-03-2016
Decreto	N° 236	Aprueba reglamento que fija características técnicas para los instrumentos que realizan prueba respiratoria evidencial sobre presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano. Etilómetro Evidencial	29-03-2016

Decreto	N° 90	Modifica Decreto Supremo N° 1, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, Incorpora buses, minibuses y trolebuses (30 oct.- 01 dic.) Inscritos para subsidio	04-05-2016
Decreto	N° 7	Modifica Decreto Supremo N° 155, de 2014, subsecretaría de transportes - Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Compatibilizar exigencias de normas internacionales referidas a las sillas para niños menores a 4 años de edad.	17-05-2016
Decreto	N° 42	Modifica nómina de cruces ferroviarios públicos a nivel contenida en el Decreto N° 500, de 1962, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, actualizada por el Decreto N° 252, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	08-08-2016
Decreto	N° 47	Modifica Decreto Supremo N° 38, de 1986, de MTT, cruces públicos a nivel. Señalización.	24-08-2016
Decreto	N° 90	Extiende vigencia de los certificados de Revisión Técnica y de verificación de emisiones otorgados en la Región de La Araucanía (Temuco) – MTT.	24-08-2016
Decreto	N° 43	Modifica Decreto N° 231, de 2000, del MTT. Exigencia del casco de motos acreditación.	26-09-2016
Decreto	N° 75	Modifica Decreto 176 de 2006, incorpora categorías y clasificación de los SRI (Sistema de Retención Infantil)	17-11-2016
Decreto	N° 138	Extiende vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones otorgados en la región de La Araucanía, en los casos que indica.	18-11-2016
Decreto	N° 121	Modifica decreto supremo N° 38, de 2014, del MTT, que aprueba el plan trienal de desarrollo 2014 - 2016 de la empresa de los ferrocarriles del estado, en el sentido que indica.	23-11-2016
Decreto	N° 111	Modifica nómina de cruces ferroviarios públicos a nivel contenida en el Decreto N° 500, de 1962, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, actualizada por el Decreto N° 252, de 1994, del MTT	30-11-2016
Decreto	N° 107	Modifica Decreto N° 61, de 2012, del Ministerio de Energía, que aprueba reglamento de Etiquetado de Consumo energético de Consumo energético para vehículos motorizados livianos	28-12-2016

Durante el año 2016, se mantuvieron las reuniones de coordinación de la Agenda Normativa tanto interna como externa, generando con ello los compromisos de avance y desarrollo de las normas.

Para ello se realizaron las reuniones periódicas con los organismos participantes de las mesas técnicas: de Seguridad, Transporte Público, Transporte de Carga, Transporte Aéreo, Transporte Ferroviario y Transporte de Sustancias Peligrosas.

Además, se inició una mesa de seguimiento de normas dictadas, de manera de generar una metodología para la evaluación de éstos.



#### **d) Plantas de Revisión Técnica**

Continuando con los procesos de licitación de Plantas de Revisión Técnica (PRT) iniciados el año 2014, se llevaron a cabo durante el año 2016 los procesos de licitación en la Región de Valparaíso (5 concesiones, 2 adjudicadas) y Metropolitana (1 concesión desierta), con el objeto de cubrir las concesiones que resultaron desiertas en procesos anteriores.

En relación con la puesta en marcha de las nuevas plantas revisoras, durante año 2016 iniciaron operaciones 35 nuevas plantas, 11 de ellas en la Región Metropolitana

#### **e) Desarrollo Logístico**

En el ámbito de transporte por camión se estableció, en coordinación con Ministerio de Obras Públicas, un plan para implementación de Zonas de Descanso para camiones en la Ruta 5 entre las Los Vilos y Collipulli, que involucra la implementación de 15 nuevas zonas de descanso existentes y el mejoramiento de 13 zonas existentes.

Se realizó el lanzamiento de la aplicación web “Evítate un parte” que concentra información de regulaciones horarias de circulación y estacionamiento de camiones en la Región Metropolitana y permite sugerir rutas a los conductores.

En el marco de la campaña “La fatiga mata” se amplió la cobertura de la aplicación móvil que despliega la localización de zonas de descanso para camiones y sugiere estrategias de descanso, incorporando 5 nuevas rutas.

Se estableció una mesa de coordinación con MOP para actualizar un Plan de Accesibilidad Vial a puertos, que identifica el estado y el calendario comprometido para la implementación de diversos proyectos e iniciativas de gestión que fortalecen la calidad de la infraestructura y operaciones, así como mitigar los impactos.

Se gestionó la presentación por parte de EFE de su Plan Trienal de Desarrollo 2017-2019, verificando que dicha propuesta coincide con los lineamientos globales de desarrollo logístico, y el rol esperado del ferrocarril en ellos.

Se gestionó también el desarrollo de estudios por 700 mil dólares a través de una Cooperación Técnica No Reembolsable con el Banco Interamericano del Desarrollo denominada “Reforzamiento de las capacidades técnicas del MTT para el desarrollo de un Puerto de Gran Escala (PGE)”. Los estudios estaban orientados a fundamentar decisiones respecto al PGE y el momento óptimo para el inicio de la construcción, su demanda potencial, características técnicas en virtud de su relacionamiento con otros modos y con las cadenas logísticas, prospección del mercado naviero, etc. además de la definición del marco de competencia adecuado para el sector portuario y el desarrollo de la oficina de proyecto para ejercer el liderazgo técnico durante el proyecto.

- **Fondo de Modernización Portuaria**

El Fondo de Modernización Portuaria fue creado por el artículo 3° de la Ley N°20.773, promulgado el 15 de septiembre del 2014, con el objetivo de apoyar la ejecución de acciones para el

mejoramiento institucional en el sector portuario público y privado nacional, en aspectos tales como el perfeccionamiento de los sistemas de información y de estadísticas portuarias, con miras a mejorar sus niveles de eficiencia y competitividad.

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

Los proyectos y acciones que el Fondo puede financiar, según el artículo 6° de la respectiva Ley, son los siguientes:

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

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

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

El 28 de julio de 2015, se promulgó el Decreto Supremo N°121, que aprueba el Reglamento del Fondo de Modernización Portuaria de la Ley N°20.773. En este se solicita en su artículo 3° que el Ministerio:

- 1) Informe a la Dirección de Presupuestos de los proyectos a ser financiados por el referido Fondo

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

Consecuencia del punto 3 del artículo 3 del DS N°121 es que se realiza el presente informe de Balance de Gestión Integral del Fondo de Modernización Portuaria para el año 2016.

### Proyectos del Fondo de Modernización Portuaria 2016

En su artículo N°4, el DS 121 dictamina que la Dirección de Presupuestos recibirá hasta el día 30 del mes de agosto de cada año la información sobre los proyectos a financiar en el año. Es así que el Oficio N°6691 reglamenta el Fondo de Modernización Portuaria para el año 2016, informando los estudios que se tiene contemplado financiar. Los estudios a desarrollar junto con los montos requeridos son los siguientes:

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto \$M	Numeral del Art. 6 del DS N°121
Estudios para el mejoramiento institucional del sector portuario	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Expresión normativa de propuestas de Autoridad Portuaria</li> <li>▪ Propuestas de modelo institucional de administración del corredor de la RGLE</li> </ul>	48.000	1 y 4
Estudios para el diagnóstico y mejoramiento de los servicios de coordinación y apoyo a la operación portuaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Definición de estándares de servicios portuarios y logísticos en la RGLE</li> <li>▪ Análisis comparado de modelos de servicio de apoyo a la navegación: pilotaje, practicaje, remolcadores, faros, balizas</li> <li>▪ Análisis de la capacidad operativa portuaria nacional y de los requerimientos para maniobras de atraque y desatraque</li> <li>▪ Diagnóstico de los métodos y tiempos utilizados en la recepción y despacho de naves y otras inspecciones requeridas por las Autoridades locales</li> <li>▪ Segunda fase proceso de estandarización de Port Community System (PCS) en puertos nacionales</li> <li>▪ Catastro, caracterización y diagnóstico de plataformas y/o zonas logísticas de apoyo a la operación portuaria en la macrozona central.</li> </ul>	275.000	1
Estudios para el desarrollo de plataformas y sistema de información para mejorar eficiencia y competitividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Áreas costeras reservadas: actualización del levantamiento de bahías con aptitud para desarrollo portuario, al que se incluyen áreas terrestres y fajas para desarrollo de corredores</li> <li>▪ Compilación documental y técnica del sistema portuario nacional que incluya SIG</li> <li>▪ Estudio para la definición y levantamiento de KPI relacionados con la eficiencia y competitividad portuaria nacional, y para el diseño incremental de la plataforma tecnológica ad-hoc al Observatorio Logístico.</li> </ul>	120.000	2 y 3
Sistema Informático de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistema informático de Control de acceso y Permanencia en Puertos</li> </ul>	178.000	2

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto \$M	Numeral del Art. 6 del DS N°121
			Suma total: M\$ 621.000

A continuación se presentan los estudios a financiar el año 2016 según el convenio establecido con otras instituciones para su desarrollo.

### Convenio MTT – SEP

El objetivo del convenio entre este Ministerio y el Sistema de Empresas Públicas (SEP) es el desarrollo de estudios destinados al diagnóstico y mejoramiento de la información, operación e institucionalidad del sector portuario nacional. Para lograr tales fines, el MTT transfirió a SEP MM\$253. Los estudios a desarrollar son los siguientes:

PROYECTO	Adjudicado a oferente	BENEFICIARIOS	TRANSFERENCIAS DE RECURSOS
Expresión normativa de propuestas de Autoridad portuaria			\$ 18.000.000
Propuestas de modelo institucional de administración del corredor de la RLGE			\$ 30.000.000
Definición de estándares de servicios portuarios y logísticos en la RLGE			\$ 30.000.000
Partición modal socialmente óptima en acceso a los puertos del país	INECON	Empresas portuarias, empresas de ferrocarriles, ciudades puertos	\$ 50.000.000
Análisis comparado de modelos de servicio de apoyo a la navegación: pilotaje, practicaje, remolcadores, faros, balizas	Marítimo Portuario Ltda	Usuarios portuarios, en particular los navieros. Hacedores de políticas públicas como MTT	\$ 15.000.000
Análisis de la capacidad operativa portuaria nacional y de los requerimientos para maniobras de atraque y desatraque	Marítimo Portuario Ltda	Usuarios portuarios, en particular los navieros. Hacedores de políticas públicas como MTT	\$ 70.000.000
Estudio para la definición y levantamiento de KPI relacionados con la eficiencia y competitividad portuaria nacional, y para el diseño incremental de la plataforma tecnológica ad-hoc al Observatorio Logístico	Lazos S.A.	Cadena logística, academia y ciudadanía de la V región	\$ 40.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprueba, el cual tuvo como fecha el 10 de agosto del presente año.

## Convenio MTT – DIRPLAN

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas es el desarrollo del estudio “Levantamiento territorial de bahías con aptitud de desarrollo portuario en las regiones III y IV, y levantamiento de instrumentos para reserva de terrenos para corredores logísticos”, destinado al diagnóstico y mejoramiento de la información y operación del sector portuario nacional. Para tales fines el Fondo transfirió M\$ 75.978.

PROYECTO	Adjudicado a oferente	BENEFICIARIOS	TRANSFERENCIAS DE RECURSOS
Áreas costeras reservadas: actualización del levantamiento de bahías con aptitud para desarrollo portuario, al que se incluyen áreas terrestres y fajas para desarrollo de corredores	Qproject	El gobierno (transportes, Dirplan, Autoridades públicas relacionadas con puertos). Todo el país	\$75.978.000 (26 septiembre)

El presente convenio tiene una vigencia de 15 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que lo aprobó, el cual tuvo como fecha el 31 de agosto del presente año.

## Convenio MTT – DIRECTEMAR

El objetivo del convenio entre este Ministerio y la Dirección general del Territorio Marítimo y de Marina Mercante es el desarrollo de estudios destinados al diagnóstico y mejoramiento de la información, operación e institucionalidad del sector portuario nacional. Para tales fines, el Fondo transfirió M\$ 90.000.

Los estudios encomendados a la DIRECTEMAR son los siguientes:

- 3.1.1. Aplicación informática para la visualización de antecedentes técnicos de instalaciones portuarias nacionales.
- 3.1.2. Identificación de requerimientos, factibilidad de implementación y diseño de la Ventanilla Única Marítima (VUMAR), interoperable con Port Community System (PCS) y CISEX.

PROYECTO	Adjudicado a oferente	BENEFICIARIOS	TRANSFERENCIAS DE RECURSOS
Segunda fase proceso de estandarización de PCS en puertos nacionales		Puertos, Terminales y Navieras. Cadena logística en general.	\$50.000.000
Compilación documental y técnica del sistema portuario nacional que incluya SIG		Usuarios portuarios, en particular los navieros. Hacedores de políticas públicas como MTT	\$40.000.000

El presente convenio tiene una vigencia de 18 meses contados desde la total tramitación del último de los actos administrativos que se aprobó, el cual tiene fecha de 25 de noviembre del presente año.

### Convenio MTT – Dirección del Trabajo

El convenio entre la Subsecretaría de Transporte y la Dirección del Trabajo, tiene como objetivo desarrollar e implementar el sistema denominado: “Sistema de Control de Cumplimiento de la Normativa Laboral Portuaria”. Este sistema permitirá implementar un mecanismo efectivo que controle el acceso y permanencia de trabajadores comprendidos en el párrafo 2°, Capítulo III, Título II, del Código del Trabajo a los recintos portuarios. Para tales fines el Fondo transfirió M\$ 178.000.

PROYECTO	Adjudicado a oferente	BENEFICIARIOS	TRANSFERENCIAS DE RECURSOS
Sistema informático de Control de Acceso y Permanencia en Puertos			\$178.000.000 (16 de agosto)

El presente convenio tiene una vigencia hasta el día 30 de septiembre de 2017, tal como señala la Ord. 5895 de renovación de Convenio de transferencia de recursos entre la Subsecretaría de Transporte y la Dirección del Trabajo.

### Convenio MTT – INE

El convenio entre la Subsecretaría de Transporte y la Dirección del Trabajo, tiene como objetivo desarrollar el proyecto “Caracterización y evaluación del sistema de transporte carga portuario y terrestre de la región de Valparaíso”, con el objetivo de caracterizar y evaluar la logística portuaria, a través del levantamiento de información desde los terminales portuarios públicos y privados regionales y empresas de transporte de carga pesada, que operan con los terminales portuarios regionales. Con ello se busca obtener una primera línea base de la logística portuaria regional, permitiendo poseer más datos de los existentes hoy y cimentar las bases para futuras investigaciones.

PROYECTO	Adjudicado a oferente	BENEFICIARIOS	TRANSFERENCIAS DE RECURSOS
Catastro, caracterización y diagnóstico de plataformas y/o zonas logísticas de apoyo a la operación portuaria en la macrozona central	INE	Cadena logística, academia y ciudadanía	\$58.000.000 (13 septiembre)

El presente convenio tiene una vigencia hasta el día 31 de marzo del 2017.

### 3.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

#### a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

La Fiscalización de los Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones que tienen por objetivo la verificación y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público

de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga; establecimientos ligados al sector, como Plantas de revisión técnica, Escuela de conductores profesionales y Clase B, Gabinetes psicotécnicos y el control de los servicios subsidiados en las diferentes regiones del país.

- **Ejecución presupuestaria**

A continuación se muestra un detalle de la ejecución presupuestaria del Programa de Fiscalización, para el período 2016 en comparación con la asignación del período 2017:

**Tabla Presupuestos Comparados**

SUBTÍTULO PRESUPUESTARIO	2016	2017
<b>21. GASTOS EN PERSONAL</b>	<b>5.964.013.882</b>	<b>6.154.935.000</b>
<b>22. BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO</b>	<b>2.205.050.000</b>	<b>2.178.290.000</b>
Arriendos	977.302.000	972.432.000
Servicios Básicos	285.752.000	411.380.000
Servicios Generales	272.258.000	256.480.000
Textiles. Vestuario y Calzado	154.020.000	132.000.000
Combustibles y Lubricantes	250.089.000	156.600.000
Materiales de Uso o Consumo	115.359.000	92.300.000
Servicios Técnicos y Profesionales	78.104.000	98.494.000
Mantenimiento y Reparaciones	48.510.000	33.034.000
Servicios Financieros y de Seguros	11.977.000	14.330.000
Otros Gastos Bienes y Servicios	7.310.000	7.240.000
Publicidad y Difusión	4.369.000	4.000.000
<b>22. ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS</b>	<b>205.735.000</b>	<b>271.570.000</b>
<b>31.INICIATIVAS DE INVERSION</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8.374.798.882</b>	<b>8.604.795.000</b>

(Cifras en \$ de cada año)

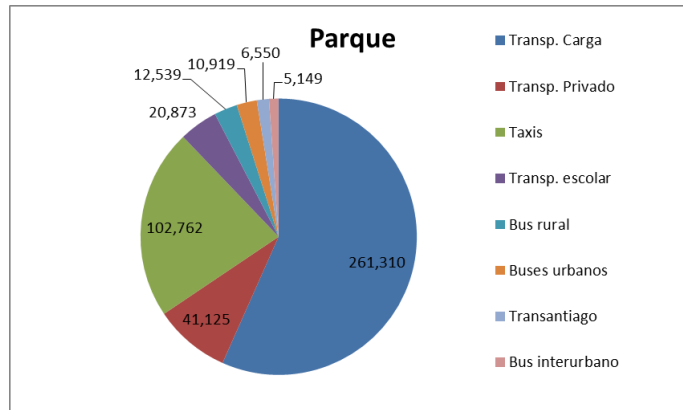
- **Evaluación de la gestión del Programa Nacional de Fiscalización**

A continuación se muestran los principales resultados por cada uno de los ámbitos de fiscalización y los logros alcanzados durante el 2016:

- **Fiscalización de vehículos:** este tipo de control, busca asegurar el cumplimiento de la normativa exigida al transporte terrestre que circula en la vía pública (transporte público, privado y escolar remunerado de pasajeros, el transporte de carga y vehículos particulares), de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley de Tránsito.

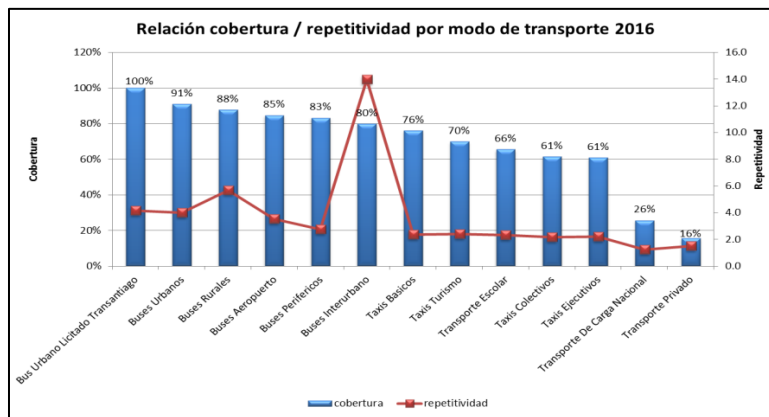
Durante el 2016 se realizaron cerca de 545 mil controles en vía pública a nivel nacional con casi 125.500 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por infringir la normativa vigente.

El parque total vehicular nacional, para el período 2016 sin considerar automóviles particulares, considera los siguientes modos de transporte:



Se presentan los resultados de cobertura y repetitividad alcanzados en la fiscalización a los diferentes modos de transporte a nivel nacional, en el siguiente cuadro:

**Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2016:**

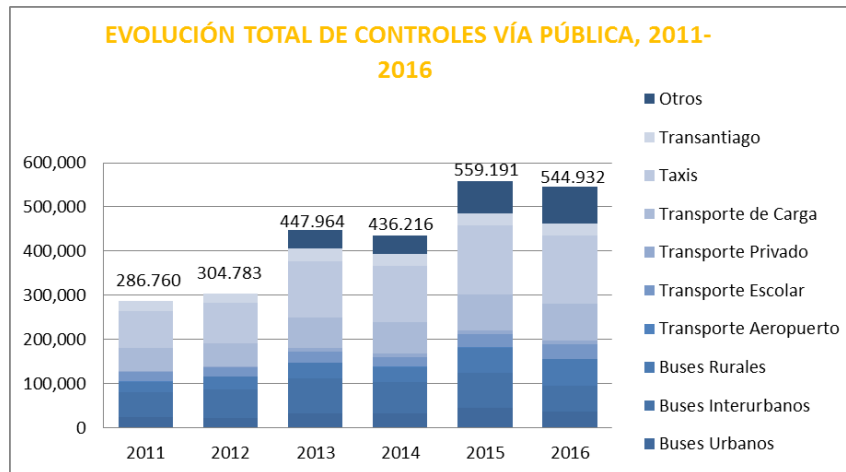


En el año 2016, se alcanzaron importantes niveles de cobertura en la fiscalización de los principales modos de transporte a nivel nacional. La más alta cobertura de fiscalización con respecto a los parques existentes, se obtuvo para Buses Transantiago con un 100%, seguido por los buses urbanos en regiones, con un 91%. Las coberturas de buses rurales, aeropuertos, periféricos e interurbanos, sobrepasan el 80%. Al igual que en años anteriores, la prioridad en la fiscalización estuvo puesta en el control a buses Transantiago, lo que permitió alcanzar el más alto nivel de cobertura. El resto de los modos de transporte, también presentan importantes niveles de cobertura a nivel nacional.

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

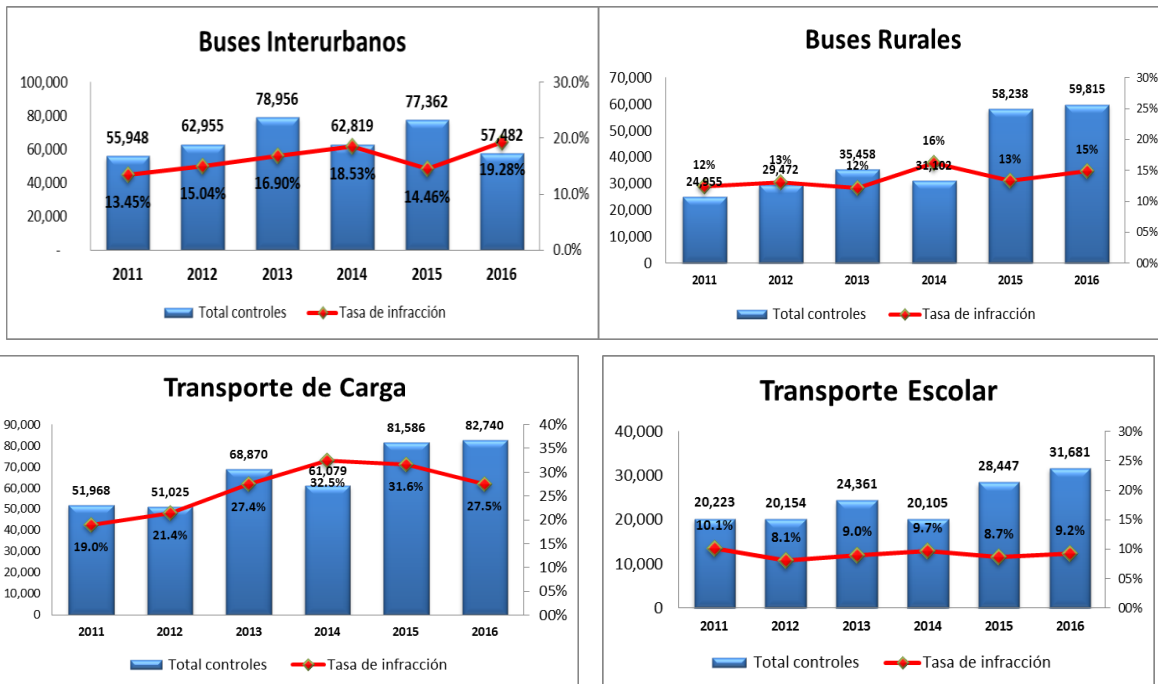


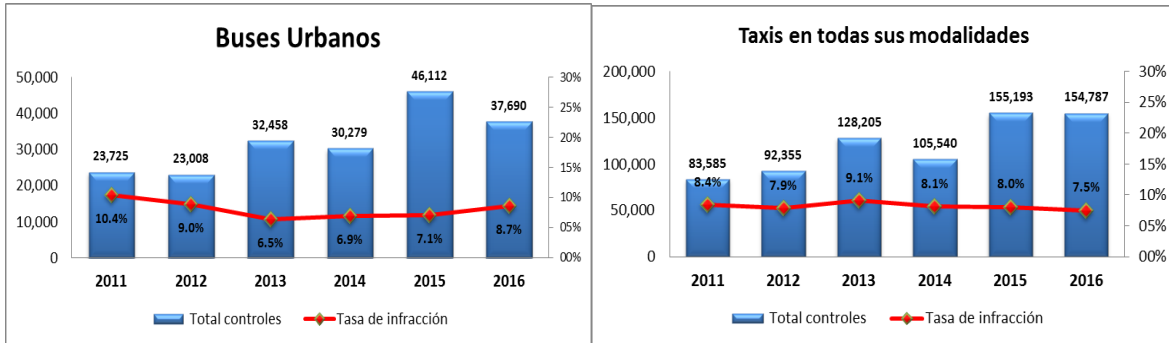
## Total de controles vía pública comparación periodos 2011-2016



Durante el año 2016, se realizaron alrededor de 545 mil fiscalizaciones con una leve baja con respecto al 2015.

A continuación se informa la evolución de controles e infracciones para el período 2011 al 2016, para los diferentes modos fiscalizados en vía pública a nivel nacional:





Durante el año 2016, la cantidad de controles para buses rurales, transporte de carga y transporte escolar, presentaron un alza con respecto al 2015, siendo este último el que alcanza el mayor aumento en el número de controles, con un 11%. El resto de los modos de transporte, disminuyen con respecto al 2015, pero en general, presentan alza si se los compara con años anteriores.

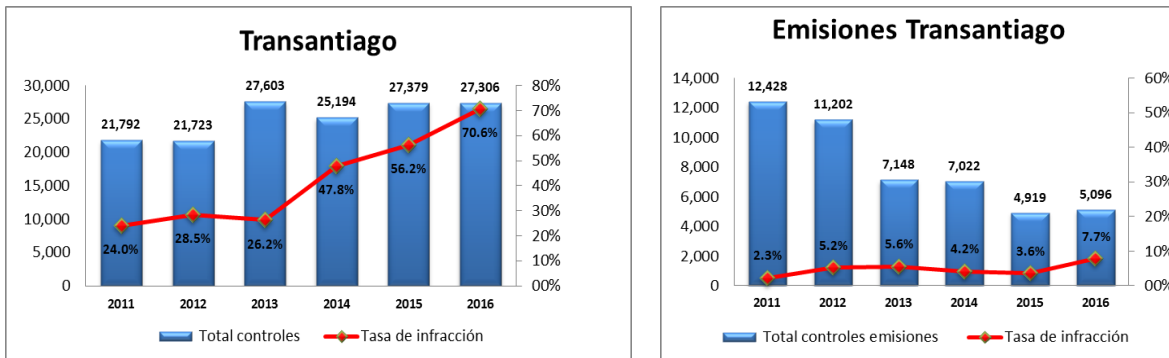
Con respecto a la tasa de infracción, esta disminuyó en Transporte de carga y taxis, aumentando en el resto de los modos controlados.

Se incorporó a nivel nacional, el control de inspector incógnito para buses rurales, urbanos y taxis colectivos. Este tipo de control ya existía para buses interurbanos con muy buenos resultados.

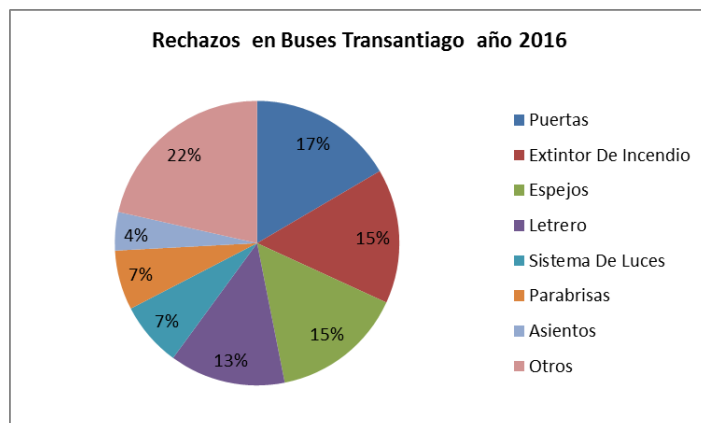
Durante el 2016, se efectuaron sobre 27 mil 300 controles a buses de Transantiago, cifra muy similar al 2015, y se cursaron más de 19 mil infracciones, aumentando considerablemente la tasa de rechazo a un 70%, fiscalizando el 100% de la flota existente y con un promedio de 4,2 controles por bus al año.

Además se intensificó el control por no detención en paradas, efectuando casi 1.300 visitas a los paraderos más denunciados y cursando por esta causa, 174 infracciones a conductores de buses Transantiago, un 25% más de infractores que el año anterior.

En cuanto al control de emisiones en Buses Transantiago, el número de controles presentó un leve aumento, junto con un alza importante en la tasa de infracción, con un 7,7%.



Durante el 2016, los principales rechazos detectados en la fiscalización de Buses Transantiago, fueron por puertas en mal estado con un 17% de rechazo, seguido por no portar extintor de incendio o descargado, con un 15%. A continuación, es posible apreciar el desglose de estos rechazos:



- **Fiscalización de subsidios:** en el año 2016 se efectuaron sobre 44 mil fiscalizaciones a los servicios subsidiados otorgados por el estado a lo largo del país, los que incluyen los subsidios de rebaja de tarifas, el transporte gratuito a escolares y los servicios de transporte en zonas aisladas y extremas.

En el siguiente gráfico se muestran los controles a Subsidios a nivel nacional:

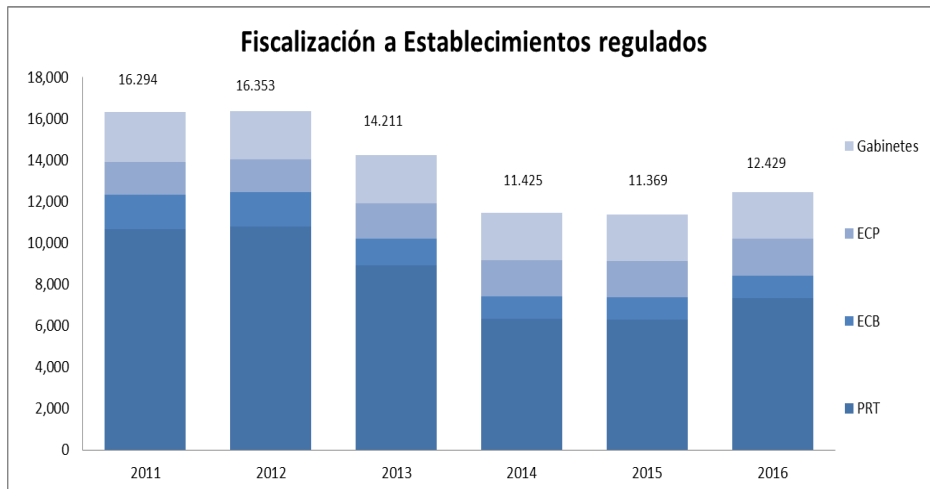


Las cifras alcanzadas en el 2016, se desglosan en 2.557 fiscalizaciones al subsidio al transporte en zonas aisladas a nivel nacional; 30.829 fiscalizaciones a la rebaja de tarifa escolar en un 33% con respecto a la tarifa adulto; 4.883 inspecciones a los subsidios al transporte escolar y 5.830 controles al subsidio a servicios regulados.

Además, se efectuaron casi 600 verificaciones a chatarrizadores adscritos al programa Renueva tu Micro a nivel nacional y sobre 1.400 al subsidio zona extrema (Punta Arenas).

- **Fiscalización Establecimientos:** la fiscalización de establecimientos relacionados al transporte, considera las visitas inspectivas a plantas de revisión técnica, el control de las escuelas de conductores, profesionales y clase B y la fiscalización de los gabinetes psicotécnicos municipales.

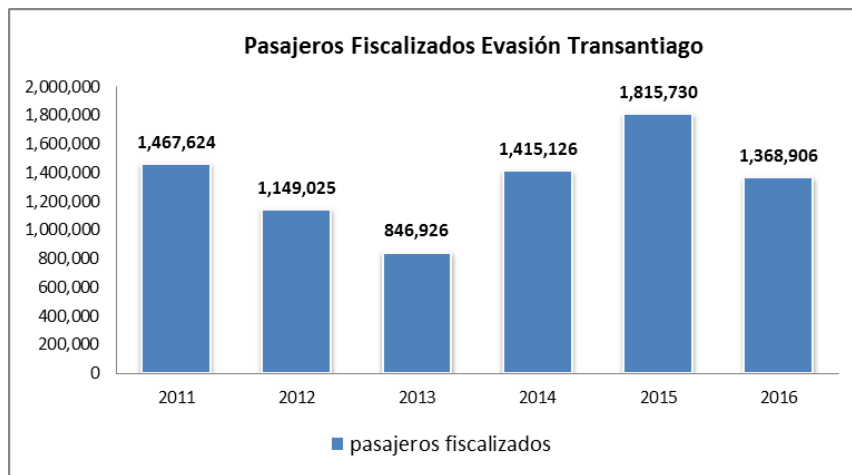
### Total de visitas establecimientos, período 2011-2016:



El 2016 se efectuaron 12.429 visitas a los principales establecimientos ligados al sector transporte a nivel nacional: 7.322 visitas de fiscalización a Plantas de Revisión Técnica, 2.248 a Gabinetes municipales, 1.769 inspecciones a Escuelas de Conductores Profesionales y 1.090 a Escuelas de Conductores No Profesionales o Clase B.

- **Fiscalización de pasajeros:** este ámbito de control, considera los controles a la evasión en el sistema de transporte público urbano de pasajeros de la Región Metropolitana, y la fiscalización del uso del cinturón de seguridad de pasajeros a nivel nacional, en buses interurbanos y en taxis en todas sus modalidades.
- **Fiscalización de evasión:** durante el 2016, se han fiscalizado 1.368.906 pasajeros por la evasión en el pago de tarifa en los Buses Transantiago, sancionando a más de 68 mil pasajeros por no pagar su pasaje.

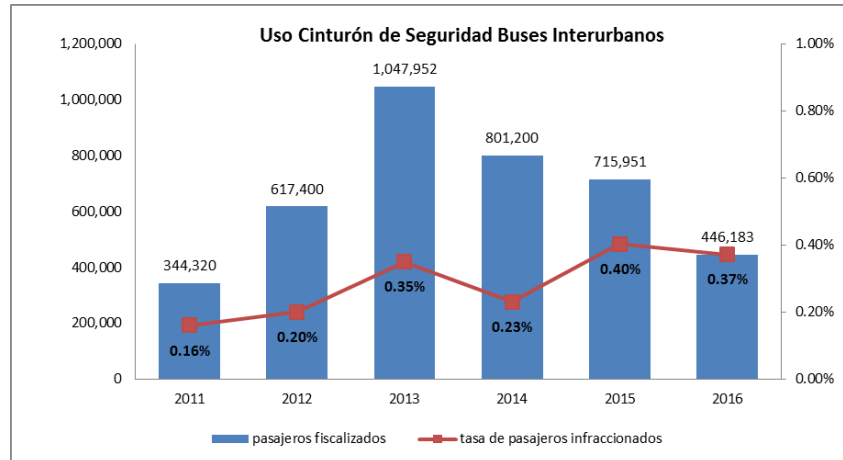
### Total Pasajeros fiscalizados por evasión a Buses Transantiago 2010 - 2016:



Además se detectaron casi 2.200 TNE que estaban siendo mal utilizadas, que fueron retiradas y enviadas a la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, JUNAEB.

- **Fiscalización de cinturón de seguridad:** en el periodo 2016, se controlaron 513.769 pasajeros por uso de cinturón de seguridad a nivel nacional, los que se desglosan en 446.183 pasajeros en buses interurbanos, 55.174 pasajeros en las diferentes modalidades de taxis y 12.412 pasajeros en otros modos.

**Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2011 – 2016:**



- **Fiscalización con tecnología:**

**Cámaras para la fiscalización de vías exclusivas y pistas solo bus:** El control automatizado de vías exclusivas y pistas solo bus para el transporte público, comenzó a operar el año 2012, contemplando en una primera etapa 18,07 kilómetros de vías y pistas fiscalizadas de manera automatizada; 30,82 kilómetros en una segunda etapa implementada el año 2014 y 49,84 km que se sumarán con la etapa III, implementada a partir de diciembre del 2016 en los ejes de Irrazaval y Macul, con un avance del 26%. El empleo de esta tecnología en la fiscalización, ha reportado aumentos importantes en las velocidades comerciales de los buses de Transantiago, de entre un 30%, hasta un 50% en algunos tramos.

**Cámaras de Fiscalización en Antofagasta:** El 2016 se dio inicio al Proyecto de Cámaras de Fiscalización en el acceso Salvador Allende en Antofagasta, para la restricción del ingreso de camiones a la ciudad. De esta manera se logró aumentar la fiscalización de esta medida, para disminuir los riesgos de accidentes en que se pueden ver involucrados camiones en el acceso a la ciudad de Antofagasta, a través de esta ruta.

**Cámaras Vías Exclusivas en Temuco:** Implementación de cámaras de Fiscalización en vías exclusivas en Temuco, en el eje Manuel Rodríguez entre Barros Arana y Vicuña Mackenna, en un tramo de 8 cuadras, de manera de ayudar a disminuir los niveles de congestión y mejorar los tiempos de desplazamiento de los buses en dicho sector.

Estos proyectos de fiscalización con cámaras, se suman a los ya existentes, para controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen los camiones que circulan en el sector de La Pirámide, en la Región Metropolitana y en el sector del Puente Llacolén, en la Región del Biobío, proyectos implementados el 2014 y el 2015, respectivamente. Gracias a esta fiscalización automatizada, se ha logrado descongestionar y reducir los riesgos de accidentes provocados por camiones en ambos sectores, junto con disminuir en forma importante el número de infractores, lo que muestra la eficiencia de este tipo de control.

- **Otros proyectos relevantes:**

#### **Sistema de Gestión de Calidad**

El Programa de Fiscalización cuenta con un Sistema certificado bajo el estándar internacional ISO 9001 desde el año 2009, que permite asegurar la calidad de los procesos que realiza el Programa en vía pública; establecimientos; informalidad; y denuncias, a nivel nacional. Durante el año 2016, este compromiso se renovó, aprobando satisfactoriamente la auditoría externa realizada por una empresa externa acreditada, para la mantención de la certificación del Sistema de Gestión de Calidad.

#### **Comunicaciones**

Durante el año 2016 se mantuvieron diversas actividades para fortalecer la comunicación interna y para posicionar al Programa a nivel nacional, con más de 360 apariciones en medios nacionales y sobre 400 apariciones en medios regionales. Por otro lado, los seguidores de la cuenta Twitter sobrepasaron los 25.600 seguidores.

#### **Descongestión de Juzgados**

Desde el año 2014, el Programa de Fiscalización implementó un proyecto para la notificación directa y cobro por internet, de las infracciones de vías exclusivas y pistas solo bus, cursadas por cámaras de Fiscalización, para los Juzgados de Policía Local de Providencia. Posteriormente se sumó el Juzgado de Policía Local de Huechuraba (Proyecto de cámaras en La Pirámide), con las infracciones a través de cámaras por restricción de circulación de camiones.

Durante 2015 y parte del 2016, se trabajó en incorporar este sistema de descongestión de juzgados en los 5 Juzgados de Policía Local de la comuna de Santiago que tramitan infracciones automatizadas por vías exclusivas y pistas solo bus. Posteriormente, se incorporó el Juzgado de Policía Local de Antofagasta (Proyecto de Cámaras en Salvador Allende, en la ciudad de Antofagasta), para restricción de circulación de camiones.

#### **Capacitación a los Inspectores**

Desde el 2014 el Programa de Fiscalización cuenta con una plataforma e-learning para capacitar a los inspectores a lo largo del territorio nacional. Durante el 2016 se realizaron dos nuevos cursos a través de dicha plataforma de e-learning: Fiscalización de Transporte de Carga y Subsidios para Zonas Aisladas, con más de 600 participantes a nivel nacional.

## b) Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2009 al 2016:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	407	284	303	451	383	329
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	150	91	78	59	63	70
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	224	330	282	255	195	287
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	52	84	67	109	130	51
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	129	125	104	89	88	133
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	662	633	633	646	638	624
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	950	936	445	488	280	621
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	275	382	181	8	4	4
Análisis combustible diésel.	Unidades	698	683	445	318	165	452

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	226	219	454	142	106	100
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	3	2	0	1	3	2
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	1	7	5	1	3	2
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	26	18	33	50	25	16
Control 1% Flota de Buses Transantiago	N° de Vehículos	160	147	170	162	167	176
Procesos para Autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de Talleres	66	12	13	20	8	7
Certificación de Seguridad Carrocería Buses Interurbanos	Unidades	16	19	55	38	70	39
Certificación Individual Emisiones Camiones y Tracto Camiones	Unidades	252	102	103	56	47	47
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de Buses	47	3	5	13	1	0
Acreditación Simuladores de Inmersión Total	Unidades	--	3	3	1	0	1



Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Ensayo de Calibración de Detectores de Alcohol en Aliento	Unidades	998	1.279	1.721	2.122	2.870	3.135
Certificación Sillas de Niños	Unidades	--	-	-	-	11	81

Durante el año 2016, la actividad global del 3CV se ha mantenido respecto de los valores observados en años anteriores, tanto en homologación y certificación de vehículos livianos, medianos y motocicletas, y como en el resto de los procesos de certificación, y de ensayos destacando los de calibración de detectores de alcohol en aliento. Las variaciones de cantidad de servicios de homologación realizados en homologación, mantienen las tendencias registradas en años anteriores. Donde se registra un aumento significativo de procesos de certificación de vehículos y motores pesados. Finalmente el control de opacidad a buses y camiones, registró un aumento significativo el año 2016, y esto depende directamente de la actividad fiscalizadora del Programa Nacional de Fiscalización, el cual una vez que infracciona por emisiones a estos vehículos en la vía pública, los cita al 3CV para dicho control.

### 3.2.4 Monitoreo y Control de Tránsito.

La Coordinación de Planificación y Desarrollo a través de la Unidad Operativa de Control de Tránsito tiene a cargo la gestión del tránsito en vías públicas que se realiza con los centros de control). La Unidades Operativas son organismos técnicos a nivel regional, que se encargan de administrar y operar los sistemas de control de tránsito y otros sistemas complementarios de apoyo, como circuitos cerrados de televisión, letreros de mensaje variable, estaciones automáticas de conteo vehicular, entre otras tecnologías ITS.

Las tareas principales asociadas a este producto estratégico (la Gestión de Tránsito) de la Subsecretaría de Transportes son gestionadas por la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y consisten en el estudio, diseño e implementación de medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana y proveer mejores condiciones de seguridad, para cuyo efecto se considera la ejecución de proyectos de mejoramiento de la gestión de tránsito, utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte. A continuación se mencionan los principales logros del año 2016:

- En septiembre de 2016 comenzó el proyecto para la habilitación del nuevo sistema de control de tránsito de la Región de Los Ríos. Con lo cual la UOCT contará con 10 centros de control de las 15 regiones del país. Además en septiembre de 2016 se dio inicio al proyecto de habilitación del nuevo centro de control de la región de Valparaíso, el que se tiene prevista su entrega en junio de 2017.

- Con respecto al año 2015 se integraron al sistema a nivel nacional 284 semáforos lo que representa un 7% del total integrado a diciembre de 2015. En los últimos cuatro años este incremento se eleva a un 16%, logrando integrar desde el año 2013, 606 semáforos a la red. Los semáforos integrados al sistema representan un 80% del universo de semáforos. Los semáforos integrados al sistema totalizan a nivel nacional los 4.349 y los no integrados alcanzan la totalidad de 1.071.
- Mientras que, los sistemas de detección por espiras aumentaron desde el año 2013 al 2016, en 2.436 y el último año en 144, lo cual permite monitorear el flujo vehicular en tiempo real y realizar una mejor gestión del tránsito. El número de sistemas de detección de espiras para el año 2016 alcanzo un total de 2.470
- Las cámaras de circuito cerrado de televisión también tuvieron un aumento respecto del año 2015, estas se incrementaron en 69 a nivel nacional y en 334 respecto del año 2013. En número de cámaras alcanza un total de 426 al año 2016.
- Los letreros de mensajería variable (Letreros VMS) en el año 2016 llegaron a totalizar 22 a nivel nacional, de estos 16 se encuentran en la región metropolitana
- Los estabilizadores UPS para regular la corriente en los semáforos alcanzaron en el 2016 a 319, estos permiten operar los semáforos ante cortes del suministro eléctrico.
- La optimización de la programación de un semáforo debe considerar un conjunto de restricciones que tienen por objetivo generar condiciones mínimas de seguridad y limitar la magnitud de las demoras a los distintos usuarios. Las condiciones de seguridad se establecen imponiendo valores mínimos de los tiempos de verde, de modo que los usuarios dispongan de un tiempo razonable para cruzar la intersección. Reprogramación de semáforos considerandos para personas con movilidad reducida. Alcanzo un total nacional de 2.427 en el año 2016.
- Con respecto a otras iniciativas sectoriales realizadas durante el 2016 se terminó con la ejecución, según lo programado, de los proyectos de; Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Coquimbo, Ampliación SCAT-GV: Conexión Reñaca y Concón, Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo Gran Valparaíso, Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, II Etapa, Ampliación del Sistema CCTV del Gran Concepción, I Etapa.

**Tabla 16: Resumen Infraestructura UOCT**

	Nuevo Centro de Control	TOTAL 2016			
		Semáforos Integrados	Letreros VMS	Cámaras CCTV	UPS
UOCT de Antofagasta		145	0	16	98
UOCT de Coquimbo		140	0	23	9
UOCT de Valparaíso		340	2	60	70
UOCT Región Metropolitana de Santiago		2965	15	222	92
UOCT de O'Higgins		137	1	35	14
UOCT de Maule		127	0	10	8
UOCT de Biobío		342	3	34	0
UOCT de la Araucanía		81	0	10	22
UOCT de Los Ríos	En construcción				
UOCT de Los Lagos		72	1	16	6

Finalmente, cabe destacar que según las Evaluaciones realizadas tras la implementación de nuevos sistemas de control de tránsito en regiones muestran que, entre otros beneficios, los tiempos de viaje se han reducido en un 22%.

Por otra parte, los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares, en el año 2016 en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago (en total 17), no se incrementaron en más de un 2% respecto del año anterior en los períodos punta mañana y punta tarde.

Gracias a una serie de medidas de gestión de tránsito implementadas por la UOCT, y a los cambios de programaciones de semáforos permanentes efectuados desde el sistema de control (en total, en el año se modificaron las programaciones<sup>1</sup> de 648 cruces semaforizados), la meta planteada logró cumplirse. Los resultados de dicho indicador en los 17 ejes considerados muestran los siguientes valores porcentuales durante los últimos años:

**Tabla 17. Resultados Tiempos de Viajes de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago**

Indicador	Resultado Año 2014	Resultado Año 2015	Resultado Año 2016
Porcentaje de aumento del promedio del tiempo de viaje con respecto al año anterior	101	103	102
<b>Meta</b>	<b>101</b>	<b>103</b>	<b>102</b>

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

En regiones donde no existe UOCT establecida (Arica y Parinacota, Tarapacá, Atacama, Aysén y Magallanes) se prestó, durante el año 2016, asesoría y apoyo técnico permanente desde Santiago en temas de gestión de tránsito y semáforos.

Además, durante este año se iniciaron los estudios mediante convenio mandato con el Gobierno Regional de Magallanes, permitiendo liderar y desarrollar a través de fondos locales, el diseño de un Sistema SCAT en la ciudad de Punta Arenas.

Finalmente, en cuanto a la ejecución presupuestaria el programa alcanzó a un 96,1% (M\$11.411.737), mientras que la ejecución del subtítulo 31 que comprende un 75% de los recursos asignados al programa, alcanzó una ejecución de 96,92% (M\$ 8.509.955).

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

La Coordinación de Planificación y Desarrollo, a través de su Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Sectra, y a partir de la consideración de criterios de carácter estratégico para el adecuado desarrollo y planificación de los sistemas de transporte urbano a nivel nacional, ha desarrollado una herramienta denominada "Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU)".

<sup>1</sup> Programaciones permanentes

Los PMTU, están conformados por un conjunto de proyectos, socialmente rentables, que responden a las necesidades de movilidad, actuales y futuras, de los habitantes de cada ciudad.

Dada la importancia de mantener esta herramienta de planificación actualizada, se incluyó dentro del conjunto de indicadores de desempeño de la Subsecretaría de Transportes (Formulario H), el indicador “Porcentaje de ciudades o conurbaciones con Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU), desarrollados por Sectra, con antigüedad menor o igual a 10 años”, que tiene por objetivo monitorear el aumento de la cobertura, a nivel nacional, de ciudades con PMTU actualizados.

De acuerdo a la programación establecida en el proceso de planificación de los sistemas de transporte urbano, se contempló concluir durante el año 2016, la actualización del PMTU en las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno.

Dicho trabajo se concluyó exitosamente para las ciudades comprometidas, por lo que se logró alcanzar la meta propuesta de contar, al cierre del año 2016, con un total de 21 sobre 25 ciudades con su PMTU actualizado bajo los criterios definidos, es decir, se logró contar con el 84% de las ciudades con su PMTU actualizado propuesto.

En resumen, las ciudades que cuentan con PMTU actualizados son las siguientes:

N°	Región	Ciudad/Conurbación
1	Arica y Parinacota	Arica
2	Tarapacá	Iquique-Alto Hospicio
3	Antofagasta	Calama
4	Antofagasta	Antofagasta
5	Atacama	Copiapó
6	Coquimbo	Coquimbo-La Serena
7	Metropolitana	Santiago
8	Del Libertador Bernardo O'Higgins	Rancagua-Machali
9	Maule	Talca
10	Maule	Linares
11	Bío Bío	Chillán
12	Bío Bío	Los Ángeles
13	Araucanía	Temuco-Padre Las Casas
14	Araucanía	Angol
15	Los Ríos	Valdivia
16	Los Lagos	Osorno
17	Los Lagos	Ancud
18	Los Lagos	Castro
19	Los Lagos	Quellón
20	Aysén	Coyhaique
21	Magallanes	Punta Arenas

## a) Otros Logros

### a.1 Creación del Área de Gestión de Proyectos (AGP)

De acuerdo a la diversidad de iniciativas tanto internas como multisectoriales fue necesario establecer una visión integrada en torno a la gestión de proyectos de la cartera de la Coordinación de Planificación y Desarrollo. Por esta razón, durante el 2016 se crea la nueva Área de Gestión de

Proyectos (AGP), la cual tiene por objetivo generar visibilidad de manera global de los proyectos de infraestructura de las unidades de la Coordinación (en todas sus etapas), además de planificar, ejecutar, monitorear y controlar la gestión de estos proyectos.

## **a.2) Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Sectra**

El Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Sectra, desarrolla su quehacer desarrollando proyectos de transporte urbano a lo largo del país, que buscan mejorar la calidad de vida de gran parte de la población.

Sectra ha incentivado a través de su injerencia como contraparte y mandante de estudios, en potenciar proyectos que mejoren la operación del transporte público, los modos no motorizados y en una distribución más justa del espacio público siempre velando por el uso eficiente de los recursos públicos. En este ámbito destacan los siguientes logros alcanzados durante el año 2016:

- Con el fin de mejorar la cobertura geográfica de SECTRA, comenzó a operar una oficina en la ciudad de Iquique, la que está a cargo de proponer y revisar estudios y proyectos de transporte para las regiones de Arica y Parinacota y de Tarapacá.
- Se cuenta con la actualización del modelo de emisiones MODEM en las conurbaciones del Gran Santiago, Gran Valparaíso, Rancagua-Machalí y las ciudades de Valdivia y Osorno; la determinación de la demanda de conductores para el sistema de buses de Transantiago; la determinación de los montos asociados a un eventual subsidio para la tarifa del adulto mayor en los servicios de transporte público mayor en el país (bajo 10 escenarios distintos y tanto para el transporte urbano como para el transporte rural) y, por último, el contar con las simulaciones de transporte a nivel estratégico (año 2016) para 22 ciudades del país.
- El inicio del desarrollo metodológico de la valorización económica de la reducción del ruido para planes y proyectos de transporte urbano para el Gran Santiago y el inicio de la actualización del modelo ESTRAUS con la información de la Encuesta Origen y Destino de Viajes del 2012.
- Se validó por el MDS el nuevo Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU). Además, se aprobó por el MDS la metodología de Evaluación Social de la Reducción de Accidentes Urbanos.
- Se conformó una mesa de trabajo liderada por Sectra, el Ministerio de Desarrollo Social y la Academia, con el fin de revisar el estado del arte y actualizar las metodologías de evaluación social
- Se actualizó el sistema de información de transporte urbano al año 2015, información con la cual se provee una panorámica nacional de oferta y demanda de los sistemas de transporte urbano.
- En las ciudades azotadas por catástrofes naturales, se realizaron las siguientes acciones en 2016: comenzó el desarrollo de estudios cuyo fin es realizar un diagnóstico acabado del transporte público en las zonas altas de la ciudad de Valparaíso y en toda la comuna de Copiapó, en ambos casos se realizan y evalúan propuestas para mejorar el transporte público.
- Se desarrollaron los análisis técnicos para la construcción de 8,6 km de ciclocalles en la ciudad de Provenir, los cuales serán financiados por el CORE.

- Se inició el estudio “Análisis y Desarrollo Plan Estratégico de Estaciones Intermodales en la Región Metropolitana”, en el marco del avance en el mejoramiento de las condiciones de operación del transporte público. Este estudio forma parte del trabajo que lleva a cabo la mesa de terminales y estaciones intermodales liderada por Sectra en conjunto otros organismos públicos de la Región Metropolitana.
- En relación a la actualización de otros planes maestros de transporte urbano (PMTU), cabe destacar que el 2016 se finalizó el Plan para la ciudad de Osorno. Mientras que en el caso de Valdivia se actualizó el PMTU durante el 2016. En cuanto a las ciudades de San Antonio y Rancagua-Machalí comenzó el desarrollo de los estudios de actualización del plan, correspondiente a la primera etapa, es decir, la realización de encuestas origen-destino de viajes y calibración del modelo estratégico de transporte.
- Para finalizar, se quiere destacar que se realizó una estimación<sup>2</sup> de los montos de inversión asociados a la construcción de los proyectos estudiados por Sectra. El resultado, para los estudios que se desarrollaron durante 2016 (entre finalizados y en desarrollo), fluctúa aproximadamente entre las 200.000.000 de UF y las 230.000.000 de UF.

### **a.3) Unidad de Gestión de Corto Plazo (UGCP)**

Durante el año 2016, la UGCP desarrolló diversas labores, entre las cuales se destaca la elaboración de estudios, y la ejecución de la cartera de proyectos y diseños propios de la unidad. Así mismo, y debido a temas administrativos, la UGCP debió asumir la cartera de proyectos de la Unidad de Gestión de Proyectos de Infraestructura (UGPI). A continuación se presentan las labores desarrolladas por esta unidad durante el año 2016 y los desafíos para este año 2017, enmarcados dentro de las 3 grandes líneas de trabajo:

#### **Contingencia**

- Coordinación Operativa Plan Marzo a nivel nacional
- Coordinación Operativa Ejes Ambientales
- Mesas de trabajo: Plan de velocidades Transantiago; Localización de Puntos y Ejes Congestionados.

#### **Estudios**

- En el 2016 se concluyó con el desarrollo de 7 Estudios de Puntos Congestionados, que abarcaron las ciudades de Alto Hospicio, Valparaíso, La Ligua, Calera de Tango, Padre Hurtado, Lama, Til Til, Chanco, Maule, Chillán, Los Ángeles, Arauco, Angol, Gorbea, Loncoche y Puerto Montt. Como resultado de los estudios, se obtiene una cartera de 148 proyectos y 19 tramos de infraestructura menor a nivel de diseño de ingeniería.

---

<sup>2</sup> Las estimaciones realizadas son aproximadas, considerando que los estudios que desarrolla Sectra son a nivel de preinversión.

- Durante este año 2016, también se dio inicio a este mismo tipo de estudios, y que a la fecha se encuentran en desarrollo en las ciudades de Arica, Copiapó y Vallenar. Los resultados que se esperan de estos 3 estudios en desarrollo es contar con una cartera de al menos 91 proyectos.
- Así mismo esta Unidad se encuentra a cargo de la elaboración y coordinación del Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), para las Áreas Metropolitanas de Gran Valparaíso, Gran Concepción y Conurbación La Serena-Coquimbo, cuyo buen desarrollo tiene asociado Indicadores.

## **Infraestructura**

- De la cartera de proyectos se cuenta con proyectos terminados de conservación vial de infraestructura para el transporte público en las regiones de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, Biobío y Los Lagos. El monto total de los proyectos de conservación terminados es de MM\$ 3.915 aproximadamente.
- Apoyo y asesorías por parte del equipo técnico de la unidad, a nivel país, en temas tales como: Diseño de Pista Solo Bus, Soluciones de rápida implementación, entre otras
- Finalizaron las obras de dos Planes de Gestión de Tránsito (proyectos provenientes de Sectra). Esto proyectos se realizaron en las ciudades de Melipilla y San Fernando. Además, comenzaron las obras correspondientes al Plan de Gestión de Tránsito de La Unión. El monto total de los proyectos asociados a Planes de Gestión de Tránsito es de MM\$ 2.658 aproximadamente.
- En síntesis, con los recursos sectoriales de la Ley 20.378, se ejecutaron un total de 22 iniciativas de inversión en 7 regiones del país.

### **a.4) Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI)**

La UCI está encargada de concretar y coordinar mejoras en innovación y tecnología que permitan optimizar los procesos de operación, gestión y planificación del transporte así como los servicios de información a usuarios, teniendo como centro a las personas y desde una mirada integral del transporte y de la ciudad o región. Además, cumple una labor de prospección para explorar las nuevas tendencias de la movilidad.

Para conseguir estos objetivos, la UCI cuenta con 3 herramientas esenciales, siendo estas, la colaboración, la innovación y las tecnologías. Así, durante 2016, se ha logrado lo siguiente:

#### **Innovación**

- Se visitó a empresas tecnológicas que se encuentran desarrollando vehículos autónomos para conocer la tecnología y comenzar el trabajo preparatorio para que estas tecnologías puedan ingresar en un futuro al país.

## Proyectos estratégicos

- Inmersión de la UCI en la Secretaría técnica de Estrategia y Planificación (STEP) de DTPM, para apoyar a la elaboración de los anexos técnicos y requerimientos de los servicios tecnológicos complementarios para el Sistema de Transporte Público de Santiago.
- Levantamiento de un Observatorio de Logística Urbana, en conjunto con la Universidad Andrés Bello y con el apoyo de recursos de Corfo a través de instrumento de bien público (150 millones de pesos).
- Creación, a través de un bien público de Corfo y en colaboración con la fundación Mario Molina, de un consorcio de Electromovilidad, que busca co-crear un marco que contribuya al desarrollo de la Electromovilidad en Chile.
- Después de la creación de una comunidad de emprendedores en movilidad en enero de 2015, se amplió durante 2016, para potenciar la búsqueda de sinergias entre el Ministerio y el ecosistema de emprendimiento en movilidad para el desarrollo de soluciones innovadoras.

## Estudios

- Se realizó el estudio denominado “Análisis para el desarrollo de una Arquitectura ITS” cuyo objetivo fue Identificar, describir y priorizar las necesidades de interoperabilidad del sistema de transporte del país y diseñar un plan de implementación de una arquitectura ITS a nivel nacional.
- Se realizaron los estudios “Análisis para el desarrollo de una ciudad Smart Mobility” y “Análisis de especificaciones técnicas Modelo Smart Mobility”, los cuales abordaron el estado del arte en el desarrollo de una plataforma integral de datos de movilidad desde una mirada Estratégica-Funcional y Técnica, respectivamente.
- Se iniciaron los estudios “Levantamiento de Ecosistemas Smart City Regionales”, que busca obtener un diagnóstico del potencial de Smart City en 6 ciudades del país, “Análisis teórico-práctico de cohesión social vinculado a la movilidad urbana”, que busca desarrollar nuevos indicadores vinculados con la cohesión social para los proyectos de movilidad, y el estudio “Actualización de la Estrategia de Ciudad Inteligente para el Transporte y Estrategia Comunicacional”, cuyo objetivo es incluir nuevas temáticas en la Estrategia de Ciudad Inteligente para el Transporte a través de un proceso participativo.

## Activaciones

- Convenio de colaboración con Waze.
- Trabajo de innovación con universidades, UNAB, PUC, UBB, UTFSM, U. Chile, UACH, USACH, UFRO, etc. Apoyo en proyectos Fondecyt. Uno de los ejemplos emblemáticos de ese trabajo es la colaboración con la Universidad Federico Santa María, en la cual la Unidad, desde 2015, participa como mentor al programa de Memorias Multidisciplinarias, el cual reúne estudiantes de distintas carreras para que trabajen en la elaboración de soluciones tecnológicas innovadoras a



desafíos reales propuestos por los mentores, quienes acompañan técnicamente durante todo el año y la duración del programa.

- Apoyo y mentoring Hackathon Y4PT organizado por UITP en el marco de Transurbano. El rol de UCI ha sido de co-organizador, patrocinador, haciendo mentoring. Con este trabajo se pudo instalar a la movilidad como una posibilidad para innovar y emprender.

### **Posicionamiento**

- El estudio de arquitectura ITS desarrollado por la Unidad entre los años 2015 y 2016 ha permitido iniciar un trabajo colaborativo con INN (Instituto Nacional de Normalización) para el desarrollo de estándares ITS a través de comité espejo TC 204.
- A raíz de dos estudios realizados por UCI en el 2015 respecto a una plataforma de ciudad inteligente, interés de Corfo por financiar la construcción de una plataforma para la ciudad de Santiago en el marco del PER.

### **Proyectos tecnológicos**

- Proyecto en Arica para la construcción de un paradero inteligente con la colaboración de operadores de transporte público, integrador tecnológico, Telefónica I+D y Seremi de Transportes y Telecomunicaciones.
- Fomento de la publicación de los feed GTFS de las principales ciudades del país en el portal de datos abiertos del Estado [datos.gob.cl](http://datos.gob.cl), en el marco del proyecto de la instalación de planificadores de viajes iniciado en 2015, en colaboración con GOOGLE y Moovit.
- Realización de un piloto para el desarrollo de una aplicación de caminabilidad (Walkonomics)

### **Proyectos de innovación social**

- El proyecto de Calles compartidas, liderado por la ONG Ciudad Emergente, con fondos del gobierno de Reino Unido, y patrocinado por la Subsecretaría, que durante el mes de septiembre buscó, a través del uso de herramientas de urbanismo táctico, probar nuevas formas de convivencia vial y de nuevos usos del espacio público.

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

### **a) Seguridad de Tránsito**

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

Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la tabla

siguiente se aprecia que la meta proyectada para el año 2016 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 3,7 y el resultado efectivo fue 3,3.

**Tabla N°01 Indicadores de Desempeño<sup>3</sup>**

Indicador Global	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	4,6	4,4	4,4	3,9	3,9	3,8	3,8	3,5	3,7	3,4	3,7	3,3

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET

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

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

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

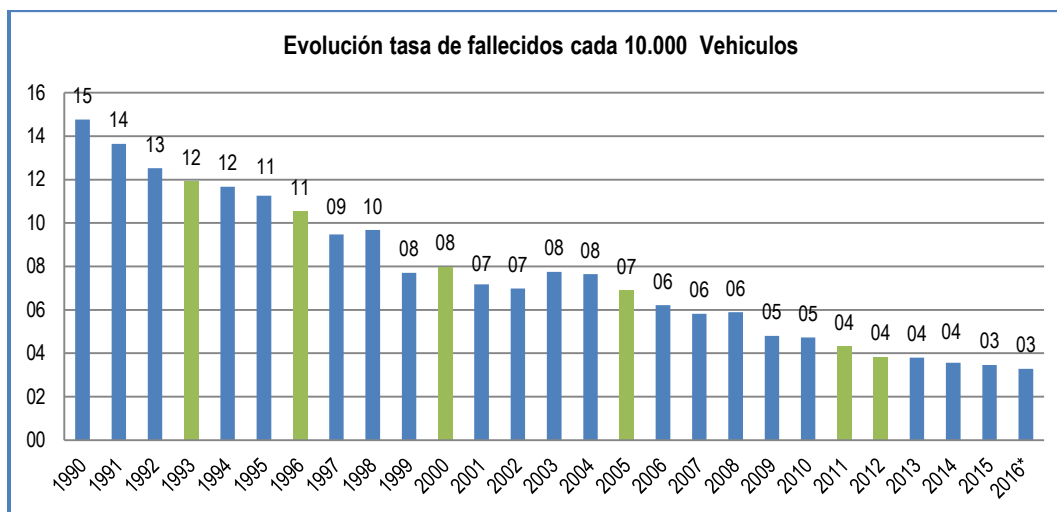
- Ley Tolerancia Cero, con un aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol.
- Implementación del nuevo examen teórico para las clases **B, C y profesionales**, donde cada test es único en una selección de preguntas al azar de un banco de más de 800 preguntas, de no conocimiento público.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

<sup>3</sup> Los valores de la tabla corresponden a los reportados a la Dirección Nacional de Presupuesto (DIPRES) con cierre al 31 de diciembre de cada año.

- Incremento en la fiscalización de Carabineros y MTT durante el año.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 26 años:

**Figura N°2: Evolución tasa de mortalidad<sup>4</sup>**



Fuente: Elaboración CONASET.

**1993** Creación de CONASET.

**1996** Introducción de alcoholtest como instrumento de fiscalización.

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

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

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

**2012** Ley Tolerancia Cero.

**2013** Nuevo examen teórico es único para cada postulante

**2014** Ley Emilia.

**2015** Plan de Seguridad Vial para Motocicletas

Las principales acciones llevadas a cabo y avances en esta área en el año 2016 son los siguientes:

1. El 29.03.2016 se publicó en el diario oficial el reglamento que fija las características técnicas para los instrumentos que realizan prueba respiratoria evidencial sobre presencia y dosificación de alcohol en el organismo humano, dado lo anterior, el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), trabajó en la obtención de los equipos Analizadores o detectores de Alcohol y en la licitación para la construcción del laboratorio de Etilómetro evidenciales.

2. El 16 de marzo del 2016, se publicó la Ley 20.904 que modifica la Ley de Tránsito, aumentando de 8 a 12 años la edad de traslado de menores en el asiento trasero, la edad de uso de sillas de

<sup>4</sup> Los resultados del gráfico corresponden a las tasas reales, calculadas con las cifras oficiales del parque vehicular, otorgadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), excepto para el año 2016, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2017.

retención infantiles para niños en vehículos livianos de 4 a 8 años inclusive y las penas por infringir estas dos medidas de falta grave a gravísima. También se publicó el Decreto N° 7 el cual modifica el Decreto Supremo N° 155/2014 que dispone entre otras cosas, que los sistemas o asientos de seguridad para niños deben cumplir con las condiciones de las pruebas o ensayos establecidos en las normas de certificaciones europeas y norteamericanas vigentes. De lo anterior se realizaron variadas actividades en terreno, capacitaciones, difusión en redes sociales, etc., dando a conocer a los usuarios de las vías, fiscalizadores, Carabineros de Chile los cambios de la normativa.

3. Se elaboró el Plan Nacional de Seguridad Vial de Niños y adolescentes: con el fin de visibilizar la necesidad urgente de mejorar la seguridad de niñas y niños en las vías y generar acciones que aumenten su seguridad al desplazarse como peatones, ciclistas o pasajeros de auto, transporte escolar o transporte público, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de CONASET.

4. Respecto al trabajo en educación vial:

a. Se hicieron los ajustes finales a la propuesta de curriculum de seguridad vial de 1° a 6° básico elaborado por CONASET con la finalidad de estructurar los contenidos de seguridad vial y facilitar el trabajo pedagógico .

b. En el marco de la incorporación del nuevo curso de formación ciudadana para estudiantes de 3° y 4° medio impulsado por MINEDUC, CONASET elaboró el perfil del estudiante de enseñanza media en temas de seguridad vial bajo una metodología de taller aplicada en varias regiones y en zonas urbanas y rurales de nuestro país.

c. Se avanzó en el diseño de un Plan de Capacitación a profesores en Seguridad Vial, que tiene como objetivo sensibilizarlos en la importancia de trabajar la temática en el aula.

5. Se puso en marcha el primer Fondo de Fortalecimiento de Organizaciones de Interés Público (FFOIP) que financia proyectos de seguridad o educación vial gestionados dentro del convenio de transferencia de recursos entre la Subsecretaría de Transportes y la Subsecretaría General de Gobierno; conforme a la anterior, se llamó a postular a estas organizaciones entre el 6 de junio y el 11 de julio del año 2016, contando con un monto para este primer año de 100 millones de pesos para los proyectos de seguridad o educación vial, se evaluaron 25 proyectos, de los cuales se adjudicaron 5 proyectos nacionales, por un monto de \$ 49.990.000. Estos proyectos impactan a las siguientes comunas: Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Talca, Los Ángeles, Puerto Montt, La Serena, Coquimbo, Colina, Buin, Paine y Coyhaique, y 12 proyectos regionales y locales por un monto de \$33.407.000. Las regiones beneficiadas por estos últimos proyectos serán las siguientes: Arica y Parinacota, Coquimbo, O'Higgins, Maule, Araucanía, Los Lagos, Aysén y Metropolitana.

6. Se continuó haciendo el trabajo de mejoras al proyecto de Modernización del Sistema de Recolección de datos de Accidentes de Tránsito, cuya implementación y puesta en marcha sigue proyectada para el 2017 y permitirá dar inicio al trabajo de integración de los datos de Carabineros con otras instituciones (MINSAL, Registro Civil, entre otros).

7. Se desarrolla y moderniza el mini sitio web del área de Observatorio de Datos con mayor disponibilidad de datos para la ciudadanía y posible interacción. El sitio contiene además de

estadísticas, un visor de mapas y un repositorio de documentos con informes realizados por Conaset.

8. Durante el 2016 se participó en distintas misiones internacionales:

- a) Participación en Segunda Reunión del Proyecto IRTAD- OISEVI Benchmarking Latinoamérica y Conferencia de Seguridad Vial en los Cinco Continentes, Rio de Janeiro, Brasil.
- b) Participación en la V Reunión de la Asamblea General de OISEVI, Cartagena de Indias, Colombia.
- c) Participación en la V Reunión Anual de Coordinadores de Datos y Tercera Reunión del Proyecto IRTAD- OISEVI Benchmarking Latinoamérica. Lima, Perú.
- d) Participación en Programa de Formación para Técnicos en Seguridad del Niño Pasajero, Chicago, Estados Unidos
- e) Participación en la Reunión de la asamblea general de IRTAD, Roma, Italia.
- f) Participación en la Conferencia Regional sobre Alcohol, Drogas y Conducción (OMS), Washington DC, Estados Unidos.
- g) Participación en Segundo Congreso Iberoamericano de Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad Vial Laboral, Asunción, Paraguay.
- h) Participación en la 21ª Conferencia Internacional sobre Alcohol, Drogas y seguridad Vial, Porto Alegre, Brasil.

9. En materia de seguridad vehicular, con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de un vehículo en caso de accidentes, desde enero de 2016 se aumentaron las exigencias a los vehículos medianos, como furgones y minibuses, los que deberán acreditar el cumplimiento de normativas de manera similar a los vehículos livianos respecto de elementos de seguridad como cinturón de seguridad, vidrio de seguridad para parabrisas, apoyacabezas, anclajes de asientos y columna de dirección retráctil.

10. Durante los últimos años el parque de motocicletas en Chile ha crecido de forma exponencial; por otra parte, los usuarios de este modo de transporte son más vulnerables y presentan tasas de accidentabilidad mayores que otros medios de transporte. Con el fin de prevenir los accidentes de tránsito de motociclistas y resguardar la integridad de los usuarios de motos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de Conaset, elaboró el primer Plan de Seguridad Vial para Motocicletas, presentado en abril de 2015, que contiene una serie de medidas para mejorar las condiciones de seguridad, tanto en el ámbito de la prevención y educación como en exigencias técnicas para los vehículos y sus ocupantes. Dentro de los logros conseguidos el 2016 se cuenta la publicación de un decreto que actualiza las condiciones técnicas y de seguridad que deben cumplir los cascos protectores para motociclistas, y establece la obligatoriedad de acreditar el cumplimiento de estándares internacionales ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, previo a la comercialización de éstos en el país; se realizó la campaña “Que no se te arranque la moto” con el deportista Francisco “Chaleco” López, y se difundieron temáticas asociadas a la seguridad en

motocicleta a través de la página web y redes sociales; se encuentra en tramitación legislativa el proyecto de ley que establece una subclasificación de la licencia de conducir clase C, especifica condiciones para los conductores de motocicleta novatos y regula el traslado de niños en motocicleta.

11. Durante el año 2016, los ejes principales del trabajo comunicacional fueron la nueva normativa de sistemas de retención infantil, el alcohol en la conducción y las imprudencias de los conductores y los peatones. Para concientizar a las personas sobre estas temáticas, se realizaron tres campañas comunicacionales:

a) Fiestas Patrias 2016: Para las Fiestas Patrias se realizó un spot de concientización que buscaba generar conciencia y educar acerca de los riesgos y las consecuencias que provoca el consumo de alcohol en los conductores.

b) Campaña Muévete Con Responsabilidad: El año 2016 se creó la campaña #MuéveteConResponsabilidad como campaña paraguas y lema que enmarcó todas las campañas de seguridad vial del Gobierno y que ha sido el marco comunicacional en el cual se han realizado actividades de prevención en terreno y una difusión masiva en redes sociales de Conaset y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones durante los fines de semanas largos y las fiestas de fin de año. El objetivo de la campaña fue generar conciencia y educar acerca de los riesgos y las consecuencias que provocan las principales causas de los accidentes fatales.

c) Campaña Ley Sistemas de Retención Infantil: El objetivo de la campaña fue informar sobre la nueva normativa de sillas y crear conciencia sobre la importancia de llevar a los niños/as en silla de retención infantil siempre, con el fin de cambiar las “malas prácticas” de los padres y así contribuir a prevenir muertes en el tránsito. La campaña consistió en un spot de concientización para televisión, un spot radial, 6 cápsulas educativas y una estrategia digital.

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

El proceso de Participación ciudadana para el re-diseño de las bases de la licitación del Transantiago, comprendió un periodo de 10 meses (febrero a noviembre de 2016). Desde febrero de 2016 se comenzó a publicitar el mecanismo de la Consulta Web; el funcionamiento oficial de la plataforma empezó en abril, siendo el puntapié inicial del proceso de participación ciudadana. Los Encuentros Zonales se realizaron entre junio y noviembre de 2016, mientras que el funcionamiento del Bus Centro se efectuó entre el 9 de agosto y 10 de noviembre de 2016.

Como finalización del proceso de participación, se realizó el día 13 de diciembre de 2016 un Congreso Metropolitano en el Centro Cultural Palacio La Moneda, actividad en la cual se presentaron algunos resultados preliminares de los distintos mecanismos de participación ciudadana.

Se realizó a su vez los llamados públicos a conformar Consejos Regionales de la Sociedad Civil en Atacama y Aysén, los cuales fueron publicados en la página oficial de la Subsecretaría de Transportes, formalizados a través de Resolución Exenta N° 3489 de fecha 21 de diciembre del 2016.

Respecto a la gestión en la atención ciudadana y de transparencia, se logran mejoras en término de acotar los tiempos y medir la calidad de la atención en relación a la gestión interna.

## **4. Desafíos para el año 2017**

### **4.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales del 21 de mayo y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio.**

#### **a) Mejoramiento del Transporte Público en Regiones**

Se trabajará en fortalecer el transporte público de buses en diferentes ciudades del país, como Castro-Quellón, Quintero, Calama, entre otras, mediante el mecanismo de perímetro de exclusión que debutó en Villarrica el 2016, servicios que serán monitoreados por sistemas tecnológicos operados por terceros previamente acreditados por el Ministerio, asegurando el cumplimiento de los estándares de servicio para la mejora de cara a los usuarios.

Esta herramienta de control de cumplimiento también será implementada en el nuevo sistema de buses transporte público de Tocopilla y adoptada por el nuevo operador de buses en Punta Arenas, y se espera que gradualmente esta tecnología sea incorporada al resto de los servicios.

Se implementarán 50 nuevos servicios de zonas aisladas, de conectividad rural terrestre y marítima. Esta última modalidad, que comenzó a operar en 2016, buscará satisfacer de mejor forma los requerimientos de conectividad de las personas residentes en los diversos archipiélagos e islas. Un importante hito en esta área será la licitación del servicio Bimodal en la Provincia de Palena, Región de Los Lagos, proceso que busca dar continuidad a este importante recorrido por más de seis años.

Asimismo, se espera incorporar 50 nuevos servicios de transporte escolar gratuito, que permitirán elevar a más de 830 los recorridos de este tipo a lo largo del país, aumentando la cantidad de niños y niñas beneficiados.

#### **b) Mejoramiento del Transporte Público Metropolitano**

Este año se trabajará en mejorar la relación con los usuarios y la comunidad, la sustentabilidad del Sistema de Transporte Público, en aumentar y mejorar la infraestructura especializada y en reducir la evasión.

En el contexto de Mejorar la Relación con los Usuarios y la Comunidad, se dará énfasis a las herramientas de interacción con los usuarios a través de una mejor utilización de las plataformas existentes y el desarrollo de nuevas herramientas de base tecnológica. Al mismo tiempo, se profundizarán las actividades de intervención territorial, con miras a establecerlo como actividad regular. En concreto, se espera ejecutar acciones en los siguientes ámbitos:

- Mejor utilización de plataformas propias del sistema como buses para campañas informativas.

- Implementación de nuevas herramientas tecnológicas del sistema para usos en buses como, por ejemplo, aplicaciones, chat, Facebook, entre otras.
- Desarrollo de campañas sobre avances y mejoramiento del sistema.
- Plan de campaña de buenas prácticas.
- Continuar con programas exitosos de integración vecinal a través del arte.
- Campañas de buenas prácticas en colegios y redes sociales.

En relación al Desarrollo y Sustentabilidad del Sistema de Transporte Público (STP) se trabajará en:

1. Proyectos de priorización del Transporte Público:
  - Presentación de nuevos proyectos de priorización de vías y evaluación de los que están en funcionamiento.
  - Planificación y análisis de la cuarta etapa de cámaras de fiscalización.
  - Desarrollar, entregar y cierre del Plan Centro.
2. Plan de mejora de velocidades y servicios con itinerarios:
  - Aumentar y mejorar la malla nocturna y sumar más servicios con itinerarios.
  - Plan de análisis, mejoramiento de velocidades y nudos conflictivos en la ciudad.
3. Proyectos prioritarios:
  - Presentación e integración de nueva línea 6 de metro y trenes suburbanos (Rancagua y Nos). Además, iniciar la planificación del ingreso de la futura línea 3.
  - Realizar la entrega e inauguración de nuevos corredores.
  - Piloto de buses eléctricos.

En relación a la Infraestructura del Sistema de Transporte Público (STP) se continuará con el desarrollo del plan de mantenimiento de vías y mejoramiento de paradas y la continuidad a los proyectos de corredores. En 2017 se espera poner en operación los corredores Vicuña Mackenna, Rinconada de Maipú, Dorsal e Independencia (tramo 1).

En lo relacionado con la Evasión, se trabajará para crear una unidad especializada en el tema, y en la implementación de un plan especial que contempla:

- Avanzar en el proyecto de ley que fortalece las sanciones para evasores.
- El desarrollo de nuevas y mejores zonas pagas.
- Plan para aumentar la red de buses con torniquetes.
- Continuar con el aumento de la red de carga en puntos sin cobertura.



### **c) Convivencia de Modos**

Para 2017 se contará con el Plan Maestro de Transporte Urbano actualizado para la ciudad de Puerto Montt, gracias a la cual sumarán 10 las ciudades en que se haya actualizado un Plan Maestro bajo esta administración. Además, en la ciudad de Curicó, comenzará el desarrollo del estudio que define el Plan Maestro.

Respecto del desarrollo de una encuesta origen-destino de viajes y la calibración del modelo estratégico de transporte, se tendrán los siguientes avances:

- En el caso del Gran Concepción finalizará el estudio, completando de esta forma ocho las ciudades en que se ha desarrollado una encuesta origen-destino de viajes bajo esta administración.
- En las ciudades de Rancagua-Machalí, Talca, Linares y Punta Arenas (este caso mediante FNDR) comenzará el desarrollo de los estudios.

Continuarán los estudios de desarrollo urbano y conectividad en las comunas de Talagante y Melipilla, y comenzará el desarrollo de las prefactibilidades priorizadas en cada uno de ellos.

Un desafío relevante es continuar con la actualización del Plan Maestro de Transporte de Santiago, que busca en esta etapa generar un plan coordinado de inversiones con enfoque en proyectos de transporte público.

### **d) Seguridad Vial**

Con el objetivo de aumentar los elementos de seguridad de los vehículos que circulan en las vías nacionales, y así disminuir los índices de accidentabilidad y fatalidad de tránsito, se trabajará en una propuesta sobre nuevas exigencias para los vehículos livianos para modificar el DS 26/2000 del MTT e incorporar el sistema antibloqueo de frenos (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESP) como elementos de seguridad obligatorios en los vehículos livianos.

Se trabajará en el Manual de Señalización de Tránsito para incorporar las señales relativas al uso de bicicletas y las nuevas facilidades para motociclistas, como, por ejemplo, la zona de espera adelantada, entre otras actualizaciones.

Se proyecta implementar exigencias a buses interurbanos en cuanto a la disponibilidad de cinturón de tres puntas, que permita el traslado de menores en Sistema de Retención Infantil (SRI). También se proyecta fortalecer las exigencias específicas de seguridad para camiones y tracto camiones, incluyendo características de los parachoques, vidrios de seguridad, desempeño de frenos, depósito de combustible, asientos y anclajes, dispositivos anti proyección y dispositivos de protección lateral.

### **e) Desarrollo Logístico**

Respecto al proyecto emblemático Red Logística de Gran Escala, se concluirá el desarrollo de estudios y antecedentes fundamentales para una definición del Estado sobre la secuencia de inversiones portuarias de largo plazo en terminales de contenedores en la Región de Valparaíso, los que serán fundamentales para enfrentar el crecimiento de nuestro comercio exterior.

Entre los estudios más relevantes, se identifican las ingenierías básicas de las alternativas y la evaluación social de su secuencia de construcción; el modelamiento operacional de terminales para optimizar su productividad; la definición de estándares de servicio; el análisis de capacidad vial; la identificación y localización de centros de intercambio modal en coordinación con corredores ferroviarios; el diseño del modelo de negocios y de gobernanza para conformar nuevos corredores logístico-ferroviarios a los puertos; la integración de sistemas de información y coordinación de trámites y logística de comercio exterior tipo PCS; el desarrollo de la línea base medioambiental y avance de los Estudios de Impacto Ambiental; y el modelo de negocio de obra de abrigo y de los terminales. Con la definición de los proyectos que iniciarán dicha secuencia, comenzarán durante este año los trámites habilitantes de un posterior proceso licitatorio de obras de abrigo y de terminales.

Cabe destacar que entre los compromisos de Programa de Gobierno está el desarrollo de instrumentos para reserva de áreas costeras para uso portuario. En este proyecto, haciendo uso de recursos de la Ley 20.773 y en coordinación con MOP, se está generando una metodología y una experiencia piloto en las regiones II y IV para el levantamiento de bahías con aptitud portuaria y corredores logísticos.

## 4.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

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

#### a) Transporte Público Regional

**Tabla N°01. Desafíos 2017 Transporte Público Regional**

Desafíos 2017	Resultados esperados	Recursos de acuerdo a ley de ppto 2017
Fortalecimiento de los servicios de CTE	Licitación de 81 servicios de continuidad	M\$ 2.270.000
Reforzar rebaja tarifaria en zonas reguladas (tarifa adulto y estudiante)	Lograr un cumplimiento por parte de los operadores de transporte de 95%, de acuerdo a lo establecido en los indicadores asociados a los productos estratégicos	M\$ 37.315.870
Reforzar rebaja tarifaria en zonas no reguladas (tarifa estudiante)	Lograr un cumplimiento por parte de los operadores de transporte de 93%, de acuerdo a lo establecido en los indicadores asociados a los productos estratégicos	M\$ 29.394.195
Aumento de servicios de Conectividad	80 servicios nuevos	M\$ 960.000
Aumento de perímetros de Exclusión	Implementar Perímetros en 4 zonas	M\$ 1.000.000
Automatización en la gestión de los contratos	Incorporación de los servicios CTE en plataforma	Se encuentra considerado dentro de la planificación original del proyecto de automatización
Entregar información a los usuarios respecto de los servicios de conectividad existentes	Georreferenciar servicios ZAOM y CTE e incorporarlos a plataforma Webmapping	Se encuentra considerado dentro de la planificación original del proyecto
Implementación de servicios de	22 servicios a implementarse	M\$ 312.000

Desafíos 2017	Resultados esperados	Recursos de acuerdo a ley de ppto 2017
catástrofes para Transporte Escolar		
Implementación de GPS para servicios rurales	Programa piloto implementado en una región	M\$ 2.000
Actualización de metodologías de zonas aisladas y conectividad terrestres, y transporte escolar	Estudio con metodologías nuevas	M\$ 40.000
Implementación de servicio de conectividad rural con bus de acceso universal	Servicio implementado en la ciudad de Tocopilla	M\$ 111.600
Estudio de impacto Renueva tu Micro	Informe de Evaluación	M\$ 100.000

## b) Transporte Público Metropolitano

Entre los principales desafíos para este año con el propósito de continuar potenciando el Sistema de Transporte Público, se dará un especial énfasis en el proyecto de ley que fortalece las sanciones para los evasores, se continuará con los proyectos de mejoramiento de infraestructura, se integrará al sistema un nuevo modo de transporte, el servicio de Metrotren Alameda-Nos, la nueva Línea 6 de Metro y se aumentará la malla de servicios nocturnos y los con itinerarios.

Junto con el avance en el proyecto de ley que fortalece las sanciones para evasores se implementaran nuevas y mejores zonas pagas, un plan para aumentar la red de buses con torniquetes y continuar con el aumento de la red de carga en puntos sin cobertura.

Dentro de los proyectos de infraestructura se contempla continuar con el plan de mantenimiento de paradas y vías y la continuación y finalización de los proyectos de corredores contemplados que sumarán 17 Km de nuevas vías al Sistema de Transporte Público. Además, se continuará con el Plan Centro, incluyendo el proyecto de Mac-Iver y el diseño de Avenida Bandera.

Dentro de las medidas de priorización del transporte público para un ahorro de horas en bus, se presentarán nuevos proyectos en donde se dé la priorización de vías y se definirán los proyectos para la IV etapa de cámaras de fiscalización.

Respecto a las mejoras de los servicios, se dispondrá una malla de servicios nocturnos reorganizada y optimizada, incluyendo a todas las unidades de negocio en julio 2017. Además, se implementarán 39 nuevos servicios con itinerarios (15 nocturnos y 24 diurnos).

### 4.2.2 Regulación que rige el Transporte

#### a) Generación de nuevas inscripciones de taxis

Para el 2017, se planea continuar con nuevos Concursos de Antecedentes en la medida de que existan necesidades de la población y los estudios técnicos así lo demuestren.

## b) Transporte Internacional

1. Llevar a cabo Reunión Bilateral de Transportes con Perú y con Uruguay.
2. Participar de Reunión sobre aspectos aduaneros del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.
3. Participar en las reuniones del Sub Grupo 5 Transportes de Mercosur.
4. Continuar la negociación de Convenio de Reconocimiento de licencia de conducir con Japón.

## c) Normativas en Desarrollo y en Trámites en 2017

De acuerdo a la agenda normativa año 2017, es que se estará trabajando de las normas priorizadas. Se entrega un extracto de las normas más relevante que se están desarrollando y generando los informes correspondientes:

**Tabla N°02. Leyes priorizadas para el año 2017**

Materia	Tema Específico	Estado
Tránsito	Moderniza legislación sobre transporte remunerado pasajeros (plataformas) Boletín 10.937-15	Mensaje 25.10.2016 Primer trámite Constitucional – Diputados.
Transporte Público	Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Boletín 10.217-15	Mensaje 04.08.2015 Segundo trámite Constitucional – Senado.
Transporte Público	Modifica la Ley de Tránsito y la ley N°18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales Boletín 10.125-15	Mensaje 16.06.2015. Primer trámite Constitucional – Senado. Aprobado en general y particular pasa a Comisión de Hacienda.
Tránsito	Regular la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica. Boletín 10.184-15	Moción 08.07.2015 Primer trámite, Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

## d) Plantas de Revisión Técnica

Licitación de las concesiones de plantas en las regiones de Tarapacá (por definir) y de Arica y Parinacota (por definir) y concluir las nuevas licitaciones de Valparaíso (4 concesiones) y la Región Metropolitana (1 concesión). Por otra parte se espera el inicio de operaciones de 65 nuevas plantas a lo largo del país.

## e) Desarrollo Logístico

Los proyectos para el año 2017 buscan generar un cierre al trabajo realizado en los últimos tres años, con entregables concretos y que consoliden acciones, regulaciones o inversiones impulsen la competitividad o disminuyan las barreras logísticas tanto del comercio exterior como del transporte doméstico.

### **i. Red Logística de Gran Escala en la V Región**

Se realizará el cierre a los análisis técnicos para informar la decisión por la autoridad sobre una secuencia priorizada de inversiones en obras de abrigo y terminales en la V región. Además, se acompañará a la(s) empresa(s) portuaria(s) en el ingreso del proyecto portuario priorizado al Sistema de Evaluación Ambiental.

Por último se evaluará el ingreso de consulta al TDLC para licitación de obra de abrigo del proyecto priorizado.

### **ii. Definición de lineamientos de política en puertos y logística**

En línea con las recomendaciones de la OCDE emanadas del informe ITF publicado en diciembre 2016, el MTT prepara un documento con lineamientos en materia de puertos y logística. Dicho documento tomará las recomendaciones del informe ITF más otros antecedentes generados en los últimos años, para definir principios rectores, los cuales serán sometidos a un proceso de discusión público privada durante 2017. Estos principios guiarán futuras modificaciones a la institucionalidad y normativa con el fin de impulsar competitividad, fortalecer la planificación y mejorar la competencia.

### **iii. Consolidación del Observatorio Logístico**

El proyecto pone a disposición información de transporte de carga y logística para las mejores decisiones de instituciones del Estado, para el sector privado, los centros de estudio y la ciudadanía en general.

En línea con la instrucción de la autoridad de establecer un equipo dedicado en la Subsecretaría para la gestión y desarrollo del Observatorio Logístico, en 2017 se abordará el levantamiento de líneas bases de información y el diseño de canales de despliegue de los datos en formato amigable y con filosofía open data.

Se pondrá en marcha del nuevo sitio web por MTT, y el Sistema de Información Estadística Logístico-Portuaria (SIELP), en conjunto con Sistema de Empresas SEP y Empresas Portuarias Estatales, que facilitará el proceso de captura y análisis de datos.

Concluirá la primera fase del trabajo con INE Valparaíso para caracterizar los sectores portuarios, de almacenes aduaneros y de transporte por camión de la región de Valparaíso, y se desarrollará una metodología para la evaluación del desempeño logístico nacional, y obtención de línea base.

### **iv. Desarrollo de Port Community Systems (PCS)**

Los PCS constituyen plataformas de colaboración que conectan distintos actores que constituyen la cadena logística portuaria, agregando valor a la coordinación entre los actores públicos y privados involucrados en las operaciones de comercio exterior, contribuyendo con ello a disminuir brechas de eficiencia que se han detectado en los sistemas existentes.

El rol que ha asumido el Estado es asegurar que dichos sistemas sean estandarizados e interoperables, asegurando que los beneficios de contar con sistemas de apoyo a la coordinación y gestión se transfieran a todos los usuarios, independiente del sistema portuario al que pertenecen.

Los principales desafíos 2017 son:

- Lanzamiento de estándares de interoperabilidad PCS
- Publicación de guía de buenas prácticas para Comunidades Portuarias (en coordinación con Corfo)
- Lanzamiento del diseño del sistema de enrolamiento de camiones de comercio exterior (en coordinación con Corfo)
- Diseño de ventanilla única marítima basada en SIAN (en coordinación con Directemar)

**v. Redacción de un reglamento para la incorporación acotada y bajo condiciones de vehículos de alta productividad (VAP)**

Para alcanzar niveles de eficiencia y reducir costos logísticos el MTT explora la introducción paulatina de vehículos de alta capacidad. Esto requiere generar un reglamento para solicitar y autorizar permisos de operación puntuales sobre rutas específicas para ciertos generadores de carga, y el seguimiento y control de experiencias piloto

**vi. Lanzamiento de un Plan de Accesibilidad Vial a Puertos**

Se trata de una actualización de la componente de accesibilidad vial del “Plan de Desarrollo Portuario” de MTT 2013. El documento contiene fichas con el plan de implementación de proyectos viales vinculados a cada empresa portuaria estatal. Esto a través de un trabajo conjunto con MOP.

**vii. Gestión del decreto de Plan Trienal EFE 2017-2019 y seguimiento a implementación de proyectos**

El Plan Trienal de Desarrollo de EFE es un instrumento definido en su Ley Orgánica y establece los proyectos a implementar por la empresa en un periodo de tres años.

**viii. Gestión una Cooperación Técnica No Reembolsable con el Banco Interamericano del Desarrollo**

Como continuación de una Cooperación Técnica desarrollada en 2015-2016, se tiene una segunda cooperación técnica por 300 mil dólares. El desafío 2017 será la contratación de los análisis en las áreas de efectos de red del PGE, análisis económico de los mercados de destino navieros y sobre efectos de competencia.

**Fondo de Modernización Portuaria**

Para el año 2017 se desarrollarán los siguientes estudios, junto con sus montos, reglamentados en el Oficio N°37576 del 25 de enero de 2017:

Línea de Acción	Proyecto Específico	Monto M\$	Numeral del Art. 6 del DS N°121
Sistema Informático de Control de Acceso a Puertos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistema de control de cumplimiento de la normativa laboral portuaria.</li> </ul>	222.000	2
Plataformas y sistemas de información para el conocimiento, eficiencia y competitividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Primera etapa del diseño de un módulo base de Sistema de Comunidad Portuaria (PCS) interoperable con SICEX, para facilitar la coordinación de los actores de la cadena logística y mejorar la eficiencia de sus procesos.</li> <li>▪ Implementación de una interfaz informática, denominada Ventanilla Única Marítima, interoperable con Sistemas de Comunidad Portuaria (PCS) y SICEX.</li> <li>▪ Catastro y caracterización de plataformas y/o zonas logísticas de apoyo a la operación portuaria, y levantamiento de información sobre su contribución a la eficiencia y competitividad portuaria nacional, para identificar de oportunidades de mejoramiento.</li> </ul>	338.000	2 y 3
Institucionalidad y planes estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Estudio de adecuaciones normativas, legales o reglamentarias para viabilizar propuestas para una nueva política e institucionalidad portuaria.</li> <li>▪ Desarrollo un plan estratégico del sistema portuario de la Zona Norte.</li> <li>▪ Reforzamiento de la institucionalidad laboral portuaria a través del levantamiento de los riesgos operacionales y seguridad en faenas, vinculados a los perfiles laborales del sector portuario.</li> </ul>	161.000	1 y 5
Suma Total		M\$ 721.000	

### 4.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

#### a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

Los desafíos más relevantes de la gestión del Servicio para el año 2017:

- **Proyecto Cámaras de Fiscalización Vías Exclusivas y Pistas Solo Bus:** Se fortalecerá la fiscalización a través de medios tecnológicos, continuando con la implementación de la etapa III de cámaras de Vías Exclusivas y Pistas solo Bus, de manera de privilegiar el transporte público y mejorar los tiempos de viaje de los Buses Transantiago. Iniciada el 2016 con los ejes Irrazaval y Macul, el 2017 se incluirán las arterias de Los Leones, Bilbao, Américo Vespucio y Pajaritos al control automatizado, alcanzando casi 50 kilómetros adicionales y completando de esta forma, 80 km de vías controlados con tecnología. Para ello se cuenta con recursos por MM\$2.183.

Asimismo en la ciudad de Temuco, durante el año 2017 se iniciará la implementación de la Etapa II del Proyecto Cámaras de Fiscalización de Vías Exclusivas de la ciudad de Temuco

Por otro lado, en la ciudad de La Serena, se licitará y comenzará la implementación de un sistema automatizado de control con cámaras en el eje Colón, recientemente habilitado como vía exclusiva para el transporte público (buses y taxis colectivos) de la ciudad.

En la ciudad de Valdivia, se apoyará en la elaboración del proyecto que permita habilitar pista solo bus en ejes Chacabuco, Independencia y Arauco y su correspondiente sistema de control automatizado.

Adicionalmente, se espera contar con el diseño de la etapa IV de cámaras de vías exclusivas y sólo bus en la región metropolitana.

Una nueva aplicación de esta tecnología, permitirá una mejor fiscalización de la restricción vehicular a través de cámaras, medida que está contemplada en forma permanente en el nuevo Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica, PPDA, de la Región Metropolitana, pronto a ser publicado. Se destinarán para las actividades a desarrollar, MM\$105, recursos aprobados en la Ley de Presupuestos 2017.

- **Fiscalización de taxímetros:** Se incrementará la fiscalización de taxímetros, mediante un instrumento que permita detectar de forma inmediata los taxímetros que se encuentren adulterados y cuyas tarifas no corresponden a las reales.
- **Fiscalización de las Tarjetas Nacionales Estudiantiles, TNE:** Se aumentará la fiscalización del correcto uso de las Tarjetas Nacionales Estudiantiles, TNE, para garantizar que los estudiantes puedan acceder a la tarifa rebajada en buses urbanos y rurales a lo largo del país, y a su vez, verificar el adecuado uso de este instrumento entregado por el Estado.
- **Fiscalización a los servicios subsidiados:** Asimismo, se continuará fiscalizando a los servicios subsidiados en sectores apartados y de difícil acceso, de manera de verificar el cumplimiento de las condiciones de operación de los servicios de transporte de pasajeros que reciben subsidios a través de los Fondos espejo del Sistema Transantiago y que benefician a miles de ciudadanos en regiones.
- **Sedes Provinciales:** Durante el 2017, se espera inaugurar una nueva sede de fiscalización en la ciudad de Chillán, de manera de contar con mayor presencia en la región del Biobío. Esta sede se sumará a las ya existentes en Calama, Chiloé, Osorno y San Felipe.
- **Certificación ISO:** En el ámbito de la certificación ISO, el gran desafío para el año 2017, será la implementación en la nueva versión de la norma ISO 9001:2015, que establece nuevos requisitos para los procesos de fiscalización ya certificados, como son la fiscalización de vía pública, establecimientos, subsidios y denuncias, tanto en regiones como en Región Metropolitana.

## b) Certificación y Homologación Vehicular



El Centro de Control y Certificación Vehicular tiene como desafío para el año 2017, concluir la implementación del Laboratorio de Calibración de Etilómetros Evidenciales, considerando que está en construcción el mismo, y generar las condiciones técnicas y operativas dada la adquisición del equipo de verificación y calibración, este último equipo será puesto en marcha y operativo durante el primer cuatrimestre de 2017.

#### **4.2.4 Monitoreo y Control de Tránsito.**

En relación con la gestión de tránsito que se aborda desde las unidades operativas de control de tránsito, para 2017, se han planteado los siguientes desafíos:

- Mejorar la gestión de tránsito a través de la optimización de semáforos y operación de Sistemas de Control de Tránsito y otros dispositivos.
- En relación con la optimización de semáforos, durante el año 2017 se realizarán estudios de actualización de programaciones de semáforos en Magallanes (74), Villarrica (20), Coquimbo (43).
- Además se comenzarán a realizar estudios de Actualización de Programaciones de Semáforos de Villarrica, Magallanes, Conurbación Coquimbo-La Serena, Biobío, Chillan, Comunas Periféricas de la Región Metropolitana, Rancagua, Machalí y Rengo, además de las comunas de Calama, de Antofagasta, de la región de los Lagos, de Temuco y Padre las Casas y Coquimbo-La Serena en su II etapa. Con una inversión total de M\$1.459.042. También se iniciará la licitación de un estudio para la definición de protocolos de comunicaciones, por un monto aproximado de M\$120.000.
- En Santiago, en todas las rutas donde se mide periódicamente tiempos de viaje (17 rutas) se instalarán sensores bluetooth. Asimismo se evaluará la factibilidad de implementar proyectos pilotos con drones para monitoreo de tránsito y dispositivos de prioridad para buses en intersecciones semaforizadas.
- En cuanto a semáforos nuevos durante el 2017 está previsto instalar cuatro nuevos semáforos en comunas de menores ingresos y un letrero de mensaje variable en un punto crítico de la ciudad. Además de 80 UPS.
- Consolidar el proceso de habilitación y operación de las UOCT regionales que conforman la actual red a nivel país.
  - Durante el 2017 se concluirá el estudio de factibilidad y diseño de un centro de control en la región de Magallanes.
  - Además continuará desarrollándose también el proyecto de normalización de semáforos de la red centro de Iquique (46 semáforos existentes y dos dispositivos nuevos). Además durante el año 2017 se entregará el nuevo centro de control de la región de Valparaíso.

- Implementar el plan estratégico, que permita definir el modelo de crecimiento de las actuales y futuras UOCT, considerando los recursos para la operación, la dinámica de crecimiento de las redes semafóricas y el crecimiento urbano.
  - En una primera reunión regional con los encargados de la UOCT se determinarán los hitos relacionados con el modelo de crecimiento.
  - Este modelo será presentado en el proyecto de presupuesto para el año 2018, para cubrir los aspectos financieros del plan.
  - Se monitorearán los hitos más relevantes de la implementación del modelo a nivel central.
- Para abordar estos lineamientos estratégicos se considera la realización de los siguientes proyectos y estudios:
  - Se finalizará y abordarán los resultados del estudio “Diagnóstico Sistemas de Control de Tránsito del País” destinando para ello M\$34.381, además de ejecutar las conservaciones de los sistemas de control de tránsito de las regiones de; O’Higgins, Araucanía, Los Lagos, Antofagasta, Coquimbo, Maule, Valparaíso, Biobío y Metropolitana.; Normalizaciones e integraciones de semáforos de las ciudades de Ovalle, Coquimbo-La Serena, San Fernando, Rancagua, Villarrica; Caupolicán-Temuco, Puerto Montt y Castro. Y ampliaciones de los sistemas de control de tránsito de la Región de Valparaíso y Antofagasta. Por un monto de M\$8.659.899.
  - En el año 2017 se trabajará en el desarrollo a nivel regional de un proyecto piloto de un centro de control integrado, que reúna los centros de control de la UOCT, Fiscalización y DTPR, lo que permitirá realizar una gestión de tránsito coordinada a nivel sectorial. Esta iniciativa comprenderá el desarrollo de protocolos conjuntos de operación y posibilitará generar economías de escala en inversión de comunicaciones y dispositivos de monitoreo.

Por último, durante 2017 se iniciará un estudio de diseño de un Sistema SCAT en la ciudad de Coyhaique, firmado mediante convenio mandato con el Gobierno Regional de Aysén.

#### **4.2.5 Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.**

##### **a) Sectra**

Para el año 2017, Sectra se ha trazado los siguientes desafíos:

- **Planes Maestros:** Se contará con otro plan maestro actualizado, esto para la ciudad de Puerto Montt. En la conurbación del Gran Valparaíso continuará el desarrollo del estudio, mientras que en la ciudad de Curicó comenzará el desarrollo del estudio que define el plan maestro de transporte.
- **Encuesta Origen Destino:** Respecto del desarrollo de una encuesta origen-destino de viajes y la calibración del modelo estratégico de transporte, se tendrán los siguientes avances en este

año: el estudio finalizará para la conurbación del Gran Concepción. En el caso de las ciudades de San Antonio y Rancagua-Machalí continuarán los estudios avanzando (en San Antonio comenzará el desarrollo de las encuestas). En las ciudades de Linares y Talca-Maule comenzará el desarrollo de los estudios, lo mismo que en el caso de Punta Arenas, estudio que se desarrollará a través de fondos regionales. En el caso de Coyhaique, se está buscando financiamiento para desarrollar dicho estudio.

- **Prefactibilidades:**

- Finalizarán más de 20 estudios en diferentes ciudades del país, entre los que destacan algunos provenientes de los planes maestros de transporte con énfasis en realizar mejoras al sistema de transporte público y a mejorar la conectividad entre diversos sectores de las ciudades. En otros casos, se contará con estudios que consoliden ejes que sean alternativa a vías congestionadas, con facilidades para el transporte público. Las ciudades que se abarcan estos estudios son: Iquique, Antofagasta, La Serena, Coquimbo, San Antonio, Valparaíso, Viña del Mar, Santiago, Rancagua, Santa Cruz, Linares, Concepción, San Pedro de La Paz, Talcahuano, Hualpén, Chiguayante, Los Ángeles, Temuco, Valdivia y Puerto Montt.
- Se iniciarán los estudios de prefactibilidad de proyectos definidos en los planes maestros de transporte de Arica (Mejoramiento Sistema Linderos – Azolas y Conexión al centro de Arica) y de Rancagua (Ampliación Avenida La Compañía), los que presentan facilidades para el transporte público.
- A su vez, para este año, como continuación de los estudios de desarrollo urbano y conectividad en las comunas de Talagante y Melipilla, comenzará el desarrollo de las prefactibilidades priorizadas en cada uno de ellos, es decir, “Mejoramiento Avda. Bernardo O’Higgins, comuna de Talagante” y “Mejoramiento diversos ejes, comuna de Melipilla”. Para el caso de Huechuraba, el estudio “Mejoramiento Conectividad Oriente - Poniente, Huechuraba” finalizará durante este año.

- **Intermodalidad:** se continuará con el trabajo iniciado en 2016 con el fin de mejorar las condiciones de operación del transporte público en la Región Metropolitana.

- **Modernización de las Metodologías:**

- Se avanzará en oficializar en el Sistema Nacional de Inversiones la metodología de los modelos de cálculo de emisiones (MODEM) y valoración económica (MODEC). Además, se seguirá avanzando en la línea de mejoras metodológicas que se plantearon en mesa de trabajo, en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social.

- Proyecto BID: Iniciativa de Cooperación Técnica formulada entre el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (con la participación de MINVU y MMA), la cual está orientada a optimizar los instrumentos, los procesos y las metodologías que permitan la retroalimentación entre la planificación urbana y la planificación de transporte. Esta Iniciativa debe finalizar en 2017.
- Contraparte en el CNDU (Estándares Normativos): Aplicación de una Política Nacional de Desarrollo Urbano, la que busca contar con una serie sistémica de indicadores que permitan caracterizar el desempeño de las ciudades en el ámbito urbano: En el caso de Ministerio corresponde definir estándares de movilidad. Este trabajo debe finalizar, y estar en condiciones de aplicarse, durante 2017.

- **Modos no motorizados**

- Por otro lado, comenzará el desarrollo -para los sectores Altos de Valparaíso- un estudio que contempla un plan integral de movilidad y espacio público, considerando las circulaciones peatonales y la red de escaleras, utilizando la metodología ocupada en el estudio de Interterrazas en Puerto Montt. Utilizando la misma metodología, comenzará el desarrollo de un estudio para la ciudad de Lota.
- Al igual que en Provenir, se espera contar con los análisis técnicos para la construcción de ciclocalles en la ciudad de Cochrane.
- Convenio con MINVU para el desarrollo de 16 km como parte del estudio, a nivel de diseño de ingeniería, "Construcción de Ciclovías Intercomunales en el Gran Santiago, Etapa I".
- En el caso de existir recursos, debiera comenzar la actualización del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago.

## **b) UGCP**

Para el año 2017, UGCP se ha trazado los siguientes desafíos:

### **Contingencia**

- Apoyo Operacional del Plan Marzo
- Mesas de trabajo: Plan de velocidades Transantiago; Localización de Puntos y Ejes Congestionados. Además se contempla la realización de 3 nuevas mesas de velocidades de Transporte Público en regiones.
- Temas Normativos a nivel de señalización y demarcación especializada en regiones.
- Apoyo y asesorías por parte del equipo técnico de la unidad, a nivel país, en temas tales como: Diseño de Pista Solo Bus, Soluciones de rápida implementación, entre otras.

### **Estudios**

- En relación a mejorar intersecciones conflictivas, comenzará el desarrollo de este tipo de estudios en las ciudades de Los Vilos, Salamanca, Ovalle, Futrono, Los Lagos, Panguipulli, Puerto Natales y Punta Arenas. Los resultados que se esperan en estos estudios es contar con una cartera de al menos 72 proyectos.
- En este mismo ámbito comenzará el desarrollo de estudios en La Unión.

- Así mismo esta Unidad se encuentra a cargo de la elaboración y coordinación del Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público (PMITP), para las Áreas Metropolitanas de Gran Valparaíso, Gran Concepción y la conurbación La Serena-Coquimbo, cuyo buen desarrollo tiene asociado Indicadores.

### **Infraestructura**

- En el caso de financiamiento para obras, se finalizarán las obras actualmente en ejecución, que corresponde a 7 Iniciativas de conservación vial en las regiones de: Valparaíso, Maule, Biobío, La Araucanía, Los Lagos; Plan de Gestión de Tránsito en La Unión.
- Las nuevas iniciativas serán en las regiones de Antofagasta, Copiapó, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, Los Ríos y Los Lagos. Las Iniciativas se concentrarán en el desarrollo de infraestructura menor especializada para el Transporte público.
- En resumen, el monto total de los proyectos para el año 2017 es de MM\$ 7.600 aproximadamente.

### **c) UCI**

Para el año 2017, UCI se ha trazado los siguientes desafíos:

- Ampliación de la cobertura de los planificadores de viaje en las ciudades de Talca, Iquique, Copiapó, Vallenar, Huasco, y Aysén, y adicionalmente en zonas rurales, (, en colaboración con DTPR.
- Desarrollar un trabajo de colaboración público-privado que permita generar capital social y co-crear una estrategia para el desarrollo de electromovilidad en el país.
- Apoyar el desarrollo y supervisar la puesta en marcha del programa Estratégico Regional de Smart City SE Santiago, en particular, en relación con el eje de movilidad del programa.
- Contribuir en el desarrollo de proyecto de plataforma Smart City Gran Concepción (Bien público Corfo).
- Ampliar y fortalecer las redes de cooperación locales e internacionales en torno al desarrollo de Ciudades Inteligentes.
- Fortalecer el trabajo de colaboración con el ecosistema de innovación y universidad para desarrollar soluciones que mejoren la movilidad de los ciudadanos en las diferentes ciudades del país.
- Fortalecer el liderazgo de la Subsecretaría de Transportes en el desarrollo de ciudades inteligentes a nivel local e internacional.

- Promover el desarrollo de una cultura de movilidad y un plan de transporte accesible a través de un trabajo de colaboración con actores públicos, privados y la academia, desde un enfoque de cohesión social.
- Avanzar en el desarrollo de una arquitectura ITS, articulando un trabajo público-privado para la definición de estándares de interoperabilidad.

#### **d) AGP**

En términos generales, los desafíos de la AGP para el 2017 serán los siguientes:

- Generar sinergia entre las unidades de la coordinación: Lógica de Portafolio
- Generar paneles de control de proyectos, roadmap de acción que finalmente se traducen en una mejor toma de decisiones a nivel coordinación/país.
- Generar una plataforma de datos abierto a nivel subsecretaría de manera de permitir a la comunidad conocer la información que genera la subsecretaría de transportes.

#### **e) TRANSPORTEINFORMA**

En términos generales, los desafíos de Transporteinforma para 2017 son los siguientes:

- Incrementar el número de alianzas con medios de comunicación masivos, que amplifiquen la presencia de los contenidos informativos de movilidad que guíen y alerten a los usuarios; y que permitan la consolidación de la marca Transporteinforma. Las alianzas consideran radios en FM y AM, canales de televisión, medios web y servicios multiplataformas.
- Avanzar en el desarrollo y mejora de la estructura del soporte web de Transporte informa, donde la presentación de los contenidos, permita adaptada a múltiples plataformas, pudiendo soportar una diversidad de productos y recursos, como mapas, audios, fotografías y videos, entre otros.
- Generar las condiciones favorables que propicien nuevas iniciativas de Transporteinforma por lo menos en 3 regiones.

Ampliar y fortalecer las redes de cooperación locales para enriquecer la información que es elaborada y publicada por los Transporteinforma de cada región.

### **4.2.6 Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.**

#### **a) Seguridad de Tránsito**

1. Respecto al proyecto Etilómetros evidenciales durante el 2017 corresponde la etapa de certificación de estos instrumentos para posteriormente poder ser licitados por Carabineros de Chile y terminar la construcción del laboratorio de calibración en el Centro de Control y certificación vehicular (3CV).

2. Trabajar junto a la mesa técnica en las modificaciones normativas al examen médico, el cual aumenta y actualiza el nivel de exigencia para la obtención de licencia de conducir, dicha renovación contempla la incorporación de un manual orientador.
3. Ejecutar las medidas del Plan de seguridad vial de niños y adolescentes, el cual se encuentra en la etapa de aprobación final.
4. Ejecutar segunda etapa del Fondo de Fortalecimiento de Organizaciones de Interés Público (FFOIP), para la gestión de proyectos de seguridad o educación vial.
5. Elaborar propuestas de educación vial para programas de estudio de las bases curriculares del MINEDUC para los cursos de 7° a 2° año de enseñanza media.
6. Actualización reglamento de otorgamiento de licencias de conductor en lo relativo a las exigencias de salud que deben cumplir los conductores para obtener la licencia de conductor.
7. Se preparará una propuesta para modificar los cuerpos legales y reglamentarios asociados a la formación y acreditación de conductores, entregando los ajustes razonables y procedimientos para examinar a personas con discapacidad que desean postular a licencia de conductor.
8. Modernización e implementación de los Sistemas de Recolección de Datos:
  - a. En conjunto con Carabineros de Chile, se está mejorando el sistema de recolección de datos de Accidentes de Tránsito e iniciar la posible integración de otras instituciones relevantes como MINSAL y Registro Civil.
  - b. También se está trabajando en la ficha de recolección de datos de Bomberos de Chile al asistir a un siniestro de tránsito logrando así mejor información disponible de estos siniestros.
  - c. Prontamente se publicará el trabajo realizado en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Social y Planificación y Desarrollo del MTT, el análisis del Costo de los accidentes, cuyo objetivo estimar un cálculo real de cuánto le cuesta al país un accidente de tránsito.
9. Llevar a cabo mediciones para detectar la existencia en la población de conductas que estén relacionado con la conducción segura o aquellas que, por el contrario, impliquen riesgos importantes para la población. En particular, la utilización de elementos de seguridad, como el cinturón de seguridad, sillas de retención infantil y casco, como también la prevalencia de distractores presentes en la conducción.



10. Como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas, se actualizará la evaluación teóricas y práctica de los postulantes a licencia clase C, con el propósito de homogeneizar la prueba en todo el país.
11. Durante el año 2017 se actualizará el Manual de Señalización de Tránsito para incorporar señales relativas al uso de bicicletas, nuevas facilidades para motociclistas, como, por ejemplo, la zona de espera adelantada, estacionamientos para motos y señales relacionadas con otros medios de transporte público, entre otras actualizaciones. La actualización considera también la incorporación de una nueva metodología para la fijación de velocidades máximas tanto urbanas como no urbanas., que reemplace a la actualmente vigente.
12. En el 2017 se actualizará la normativa asociada a los elementos de seguridad de los camiones y tracto camiones. Entre las nuevas exigencias, se incluyen dispositivos de protección lateral y anti proyección (guardabarros, faldilla posterior), y la acreditación de cumplimiento de normativa internacional para los vidrios, cinturón de seguridad, asientos y anclajes, entre otros.
13. Continuando con los avances en materias de seguridad vehicular, se evaluarán nuevas medidas como por ejemplo la exigencia de sistemas antibloqueo de frenos ABS en motocicletas y una actualización a las características técnicas de los asientos y sistemas de retención en el transporte escolar.
14. Plan Comunicacional 2017:
  - a. Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: En mayo 2017, Conaset se sumará a la celebración de la semana mundial de la ONU, realizando una campaña en redes sociales enfocado especialmente en los riesgos de conducir a exceso de velocidad.
  - b. Campaña Distracciones al Volante: La distracción en la conducción es una de las principales causas de los accidentes de tránsito y el uso de las Redes Sociales ha sido catalogado como distractores tecnológicos de alta peligrosidad. Por lo anterior, se realizará una campaña de concientización para evitar las distracciones al volante.
  - c. Campaña Fiestas Patrias 2017: El año 2016, 35 personas perdieron su vida en el fin de semana largo de fiestas patrias. Aparte del alcohol en la conducción, se registra el exceso de velocidad como otra de las principales causas de accidentes con resultados fatales. Por lo anterior, se siguen realizando campañas de concientización sobre las principales causantes de los accidentes fatales, el alcohol en la conducción y el exceso de velocidad, de manera constante.

- d. Campaña Muévete Con Responsabilidad: Se dará continuidad a la campaña #MuéveteConResponsabilidad, especialmente para fechas emblemáticas como fines de semanas largos, con el fin de crear conciencia en peatones, ciclistas, automovilistas y motociclistas sobre las principales conductas que generan accidentes de tránsito.

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

Para el año 2017 se ha comprometido continuar en la creación de Consejos de la Sociedad Civil regionales, fortaleciendo las instancias de participación en regiones. Su objetivo principal será emitir opiniones para la toma de decisiones y realizar seguimiento a las políticas públicas impulsadas por la Seremis de Transportes.

Se proyecta potenciar la Cuenta Pública Regional, entendidas ellas como instancias en donde se informa a la ciudadanía sobre la gestión realizada y recogen opiniones, comentarios, inquietudes y sugerencias sobre la misma, promoviendo el control ciudadano y la corresponsabilidad. Para lo cual se insta a realizar dichas actividades comprometidas dentro de los instrumentos de gestión de la Institución.

## Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución.
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros.
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2016.
- Anexo 5: Compromisos de Gobierno.
- Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas.
- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2016
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2016
- Anexo 9. Resultados en materia de Implementación de medidas de Género y de descentralización / desconcentración 2016
- Anexo 10: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional y Leyes Promulgadas durante 2016
- Anexo 11: Premios y Reconocimientos Institucionales.

## **Anexo 1: Identificación de la Institución**

### **a) Definiciones Estratégicas**

- Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

La Subsecretaría de Transportes se rige por los D.F.L. N° 343, de 1953 y N° 279 de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda, y diversas leyes posteriores que otorgan atribuciones y fijan funciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los diversos ámbitos del sector Transporte. Pueden destacarse entre estas normas: el D.L. N° 557 de 1974 que crea el Ministerio; el D.F.L. N° 1, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; la Ley N° 18.059, que asigna al Ministerio el rol de organismo rector en materia de tránsito; la Ley N° 18.696, sobre transporte de pasajeros, plantas de revisión técnica y otras normas relativas a materias técnicas y de obsolescencia de vehículos; el D.L. N° 3.059, en relación con la supervigilancia de la Marina Mercante en sus aspectos comerciales; la Ley N° 19.542, en materia de puertos, la Ley General de Ferrocarriles y el D.F.L. N° 1 (MTT) de 1993, en materia ferroviaria, y la Ley N° 20.378, publicada el 5 de septiembre de 2009, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

- Misión Institucional

Garantizar el desarrollo de sistemas de transporte accesibles, eficientes, seguros y sustentables, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo social y económico y asegurar servicios con altos estándares, que mejoren la calidad de vida de todos y todas quienes habitan el territorio nacional.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2016

Para el año 2016, en este Ministerio se consideran recursos para financiar un Presupuesto de \$ 944.667 millones; cifra que al deducir los fondos destinados a amortización de deuda de EFE, muestra un Gasto real de \$ 922.461

Millones, lo que representa un crecimiento de 1,7 % respecto del año -2015, con un monto de \$ 15.148 Millones.

Este presupuesto, tiene por finalidad focalizar los recursos en el cumplimiento del plan de gobierno tanto en inversiones en infraestructura para el transporte público así como en la ampliación de la cobertura de subsidios al transporte en regiones. Asimismo permite mantener el apoyo necesario para el desarrollo de las inversiones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Para el cumplimiento de sus objetivos, en una primera línea se consultan los requerimientos normales de operación de sus distintos programas y Servicios del MTT a través del gasto destinado a Remuneraciones del Personal y los gastos de funcionamiento institucional que alcanzan a \$ 56.276 millones. Los menores recursos del año 2016 se explican por la deducción de gastos puntuales y/o por una vez que ya fueron cubiertos.

Dicho Presupuesto en lo fundamental dispone los recursos por \$ 637.158 millones para las distintas líneas de Subsidios que administra dicho Ministerio en las áreas de transporte público mediante los recursos provenientes de la Ley de Subsidio al Transporte Público de Transantiago y Regiones, así como de los subsidios tradicionales de zonas aisladas.

Por su parte en el Sector Telecomunicaciones, se consideran recursos para el Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, con el objetivo de promover el aumento de la cobertura de los servicios, preferentemente en sectores rurales, además de mantener el programa de conectividad de las escuelas a nivel nacional con internet. Los menores recursos para el año 2016 se explican por los bajos requerimientos que representan el término de las etapas de los programas en ejecución.

Complementan las acciones en el área del Transporte público el desarrollo del programa de Inversiones del Plan Maestro de infraestructura de Transporte urbano de Transantiago con un monto de \$ 98.464 Millones.

En materia de Apoyo Fiscal a EFE y sus filiales, se mantienen los niveles de recursos comprometidos en sus distintos programas de inversión, así como de su operación y mantenimiento, e incluye el servicio de la deuda garantizada por el Estado.

La distribución de los recursos reseñados anteriormente, de acuerdo a las principales líneas programáticas, es la siguiente:

LÍNEA PROGRAMÁTICA	DESCRIPCIÓN	MILES DE \$
GASTOS DE OPERACIÓN	Estos recursos permiten financiar tanto las remuneraciones de la dotación de personal prevista para el año 2016, así como la normal operación de los distintos programas en materia de insumos y servicios, e incluye los recursos para los estudios de arrastres que ejecuta cada institución.	56.276.410
	En lo particular, se incluyen nuevo personal de apoyo para las licitaciones de los contratos de vías de Transantiago, así como el mayor costo del Panel de Expertos y la implementación de la nueva oficina de la U.O.C.T. en Chillán.	
PROGRAMA DE SUBSIDIOS	En materia de Subsidios al Transporte Público, se incorporan el conjunto de líneas de gastos relacionadas tanto con el subsidio tradicional de zonas aisladas, como lo dispuesto en la Ley de Subsidio al Transporte Público Nacional. Respecto de dicha ley, se consultan los montos dispuestos para las distintas líneas de subsidios, y todo ello en concordancia con los compromisos vigentes y la nueva operatoria de flujos que dicha ley dispone.	637.158.353
	Subsidio al Transporte Regional	14.881.241
		12.721.557
	Se mantienen los recursos del subsidio tradicional al transporte de carga para zonas aisladas de acuerdo a los contratos vigentes, además del subsidio de transporte de combustible en la región de Aysén por un monto de \$2.138 millones.	
	Subsidio al Sistema de Transporte - Transantiago	407.449.254
	Se considera la totalidad de los recursos dispuestos por la Ley N°20.378, destinados a financiar el subsidio del Sistema de Transporte Público Transantiago	
	Subsidio Permanente	209.230.698
	Subsidio Transitorio	198.218.556

	Subsidio Espejo Permanente Regiones	209.230.698
	Esta línea del Subsidio al Transporte Público de Regiones, de acuerdo con la ley que la creó, se destina a distintas áreas de gasto en el ámbito del transporte público, a saber:	
	Subsidio al Servicio de Transporte Público	132.718.718
	Incluye los subsidios para las zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar, zonas licitadas y no licitadas, extensión del uso de la TNE, bono TNE, así como la asignación para complementar el financiamiento de los gastos de operación y mantenimiento del programa de subsidios en regiones.	
	Subsidios a Filiales EFE	6.314.093
	Corresponde a los compromisos ciertos, derivados de convenios firmados para el financiamiento de infraestructura y material rodante de las filiales denominadas Trenes Metropolitanos, Merval y Fesub	
	Proyectos de Inversión de Tuición del MTT	10.703.224
	Incluye las inversiones en regiones (excluido Transantiago), orientadas a mejorar las condiciones de tránsito, mejora de puntos de acceso a buses, infraestructura, terminales, paraderos y medidas de gestión de tránsito, que realiza directamente el Ministerio.	
	Transferencia al Fondo - FAR	59.494.663
	Una vez cubiertos los requerimientos de subsidios y actividades que realiza el MTT, y que fueron reseñadas anteriormente, esta transferencia corresponde al remanente que se produce respecto del monto global dispuesto por la ley de subsidios. De esa forma, estos recursos al ser transferidos al Fondo de Apoyo Regional - FAR, que se consigna en el Tesoro Público, tienen como finalidad de quedar dispuestos para que las regiones postulen al financiamiento con proyectos específicos.	
	Se considera \$ 886 millones para las transferencias tradicionales al SERNAC, para prestar el servicio de atención de reclamos de los usuarios de servicios de transporte aéreo y de telecomunicaciones, así como los recursos normales para acciones de apoyo y capacitación en regiones respecto de la nueva tecnología de TV Digital.	101.906.699
	En cuanto al equipamiento se consultan \$ 1.901 millones, para la reposición normal de equipamiento y la adquisición de instrumentos de medición de calidad del espectro radioeléctrico y banda ancha para la Subtel; instrumental técnico para la calibración de alcotest evidencial de Fiscalización, y equipos de control de evasión para los inspectores del Transporte Público.	
FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN	Para estudios y proyectos, se consideran \$ 98.465 millones, que en lo principal corresponde a financiar los proyectos del Plan Maestro de Inversión de Transantiago por \$ 85.398 millones. Adicionalmente, se contemplan recursos para los proyectos de gestión de tránsito a través de la U.O.C.T.; los estudios y planes de descongestión y evaluación de soluciones de conectividad de grandes ciudades como Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción a través de SECTRA.	
	Finalmente, se incorpora el Fondo de Modernización Portuaria por \$ 655 millones, al amparo de la Ley N°20.773, con el objetivo de promover la mejora institucional del sector portuario nacional, tanto público como privado.	
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	Esta línea de gastos comprende otra de las áreas más relevantes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en tanto se constituye en el apoyo fundamental para la mantención y desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, canalizando recursos fiscales para objetivos tales como:	149.259.720

Dar cumplimiento a los compromisos de indemnización a ex trabajadores de EFE egresado en los años 1993-1995, cuyo costo anual alcanza \$ 646 millones.

Disponer los recursos necesarios para dar continuidad a la mantención y operación del Ferrocarril Arica-La Paz, finalizar con la reconstrucción por los daños sufridos en el terremoto del año 2010 y con las labores de remediación ambiental.

En el ámbito del desarrollo de infraestructura y nuevos proyectos, se contemplan recursos por el equivalente a US\$65 millones destinados a inversiones del Plan Trienal 2014-2016; recursos para mantención de infraestructura, así como del material rodante e instalaciones por \$ 21.975 millones; y dar continuidad a los contratos de provisión de infraestructura ferroviaria y sistemas de electrificación y comunicaciones, para las zona norte, centro y sur por \$ 12.356 millones.

Finalmente, se consolida el apoyo, en la provisión de los recursos necesarios para servir la totalidad de la deuda adquirida por la empresa.

## - Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Disminuir fallecidos por accidentes de tránsito
2	Desarrollar planes y estudios que permitan definir políticas y normativas en los temas relevantes a transporte de carga.
3	Mejorar las condiciones para la operación e integración del Transporte Público a través de infraestructura prioritaria, con foco inicial en la mejora de los tiempos de viaje.
4	Diseñar sistemas de transportes que respondan a las principales necesidades multimodales de las personas, priorizando los modos más eficientes y sustentables y mejorando la convivencia de usuarios de los distintos modos.
5	Dotar a las unidades ejecutoras de carteras de proyectos de transporte con impacto social, enmarcados en una visión sostenible de las ciudades y consistentes con los instrumentos de planificación vigentes.
6	Velar por la accesibilidad, calidad, seguridad e impacto ambiental que entregan los servicios de transporte terrestre y otros modos.

## - Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	<b>Regulación que rige el Transporte.</b> Considera la regulación tendiente a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. Además, considera la reglamentación y regulación del funcionamiento de los mercados del transporte. En su alcance se incluye también la revisión y actualización de las políticas en el ámbito del transporte internacional; la suscripción de convenios y 1acuerdos bilaterales y multilaterales, y el otorgamiento de permisos de transporte internacional. Finalmente, considera también la generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales, principalmente transporte de carga terrestre, marítimo-portuario y ferroviario; comprende los estudios que sirven de base para diagnósticos y para la formulación y evaluación de políticas en dichos ámbitos.	1,2

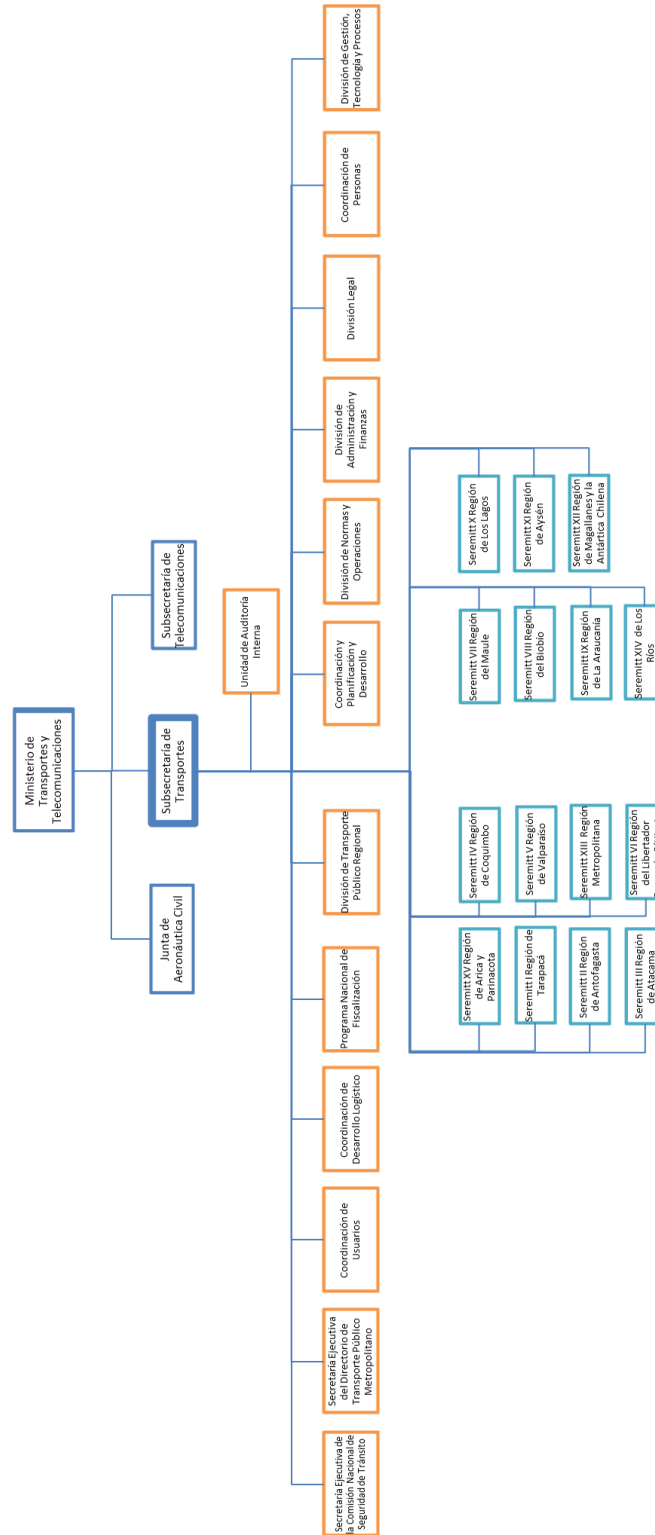
Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
2	<p><b>Fiscalización y Certificación de los Sistemas de Transporte.</b> La Fiscalización de Sistemas de Transporte corresponde a aquellas acciones relativas a la inspección y control de los sistemas de transportes, con énfasis en el Transporte Público de Pasajeros, Transporte Privado remunerado de personas, Transporte de carga, Plantas de revisión técnica, Escuela de conductores profesionales, Gabinetes psicotécnicos, a fin de verificar las condiciones en que se desarrollan. La Certificación de Sistemas de Transporte es la Evaluación técnica (ensayo de emisiones en laboratorio propio y certificación de aspectos de seguridad y constructivos) que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la "Homologación Vehicular", o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la Verificación de Conformidad. Además comprende actividades fiscalizadoras a los importadores con modelos de vehículos homologados y/o certificados, y a vehículos en uso con infracciones en la vía pública por emisiones.</p>	1,4,6
3	<p><b>Monitoreo y Control de Tránsito.</b> Implementar medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana con mejores condiciones de seguridad. Dentro de estas se encuentran el monitoreo del uso de las vías, los estudios de tránsito, los proyectos de mejoramientos del tránsito, y la utilización de tecnologías y sistemas inteligentes de transporte.</p>	1,4
4	<p><b>Información, difusión y atención a la Ciudadanía en materias de transporte.</b> Comprende la implementación de medidas y acciones orientadas a recoger, canalizar, analizar y responder los requerimientos ciudadanos sobre los sistemas de transporte, con el fin de aportar al mejoramiento de la calidad de los servicios entregados en materias de transporte, de acuerdo a las necesidades de la ciudadanía. Considera también acciones para informar, difundir, comunicar y mantener actualizada a la ciudadanía en materias como movilidad, modificación de normativas, seguridad, uso de vías y sus derechos y deberes como usuarios del transporte para optimizar su movilidad.</p>	1,6
5	<p><b>Subsidios e iniciativas de inversión para la operación y fortalecimiento de los Servicios de Transporte Público.</b> Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de facilitar el acceso de los usuarios al transporte público y de conectar a quienes habitan las zonas más lejanas, aisladas o extremas. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas reguladas y no reguladas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas. Además de financiar inversiones en infraestructura para la operación y el fortalecimiento del transporte público.</p>	3,4,6
6	<p><b>Planificación, diseño y desarrollo de los Sistemas de Transporte.</b> Generar cartera de proyectos e iniciativas de inversión, formular planes en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial y regional, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo, considerando una buena convivencia con el medio ambiente.</p>	1,3,4,5,6



- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Usuarios/as de los diversos servicios y sistemas de transporte
2	Usuarios/as de la red vial
3	Operadores (Empresas y personas naturales) de transporte de pasajeros y carga que proveen directamente los servicios a los/as usuarios/as.
4	Entidades y organismos públicos relacionados con el sector transporte
5	Asociaciones gremiales de trabajadores del sector transporte o de subsectores específicos
6	Entidades académicas y empresas dedicadas a la investigación y consultoría en transporte y materias afines
7	Concesionarias de establecimientos que practican revisiones técnicas a los vehículos (Plantas de Revisión Técnica)
8	Escuelas de conductores profesionales
9	Empresas comercializadores de insumos, repuestos, servicios técnicos y otras ligadas al sector transporte
10	Beneficiarios/as de zonas aisladas de los servicios subsidiados de transporte
11	Operadores que proveen servicios subsidiados de transporte a los/as usuarios/as
12	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales
13	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas
14	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos
15	Gestores inmobiliarios de proyectos que inciden en la red vial básica y/o empresas consultoras que solicitan aprobación de Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU)
16	Empresas ferroviarias de transporte de pasajeros y de carga
17	Empresas navieras chilenas
18	Embarcadores de carga solicitantes de waiver de cabotaje
19	Empresas portuarias estatales
20	Concesionarias de frentes de atraque de puertos estatales
21	Asociaciones gremiales de operadores del sector marítimo-portuario

## b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



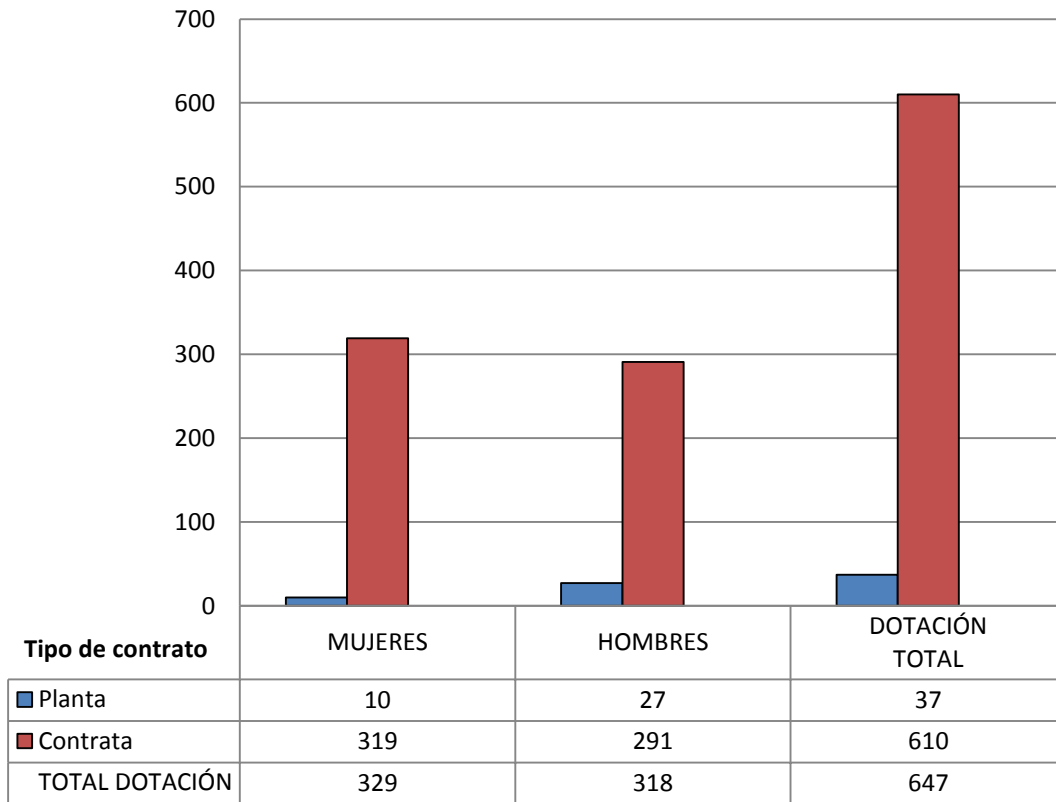
### c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Subsecretario de Transportes	Carlos Melo Riquelme
Jefe de División de Normas y Operaciones	Roberto Santana Muñoz
Jefa División Legal	Alejandra Provoste Preisler
Jefe de División de Transporte Público Regional	Cristián López Ugalde
Jefe de División de Administración y Finanzas	Juan Matías Sime Zegarra
Jefe de División de Gestión, Tecnología y Procesos	Rodrigo Berríos Álvarez
Secretario Ejecutivo del Directorio de Transporte Público	Guillermo Muñoz Senda
Jefa Programa Nacional de Fiscalización	Paula Flores Jamasmie
Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	Gabriela Rosende Bustos
SEREMITT XV Región de Arica y Parinacota	Arturo Gómez Gonzalez
SEREMITT I Región de Tarapacá	Juan Carlos Cofre Reyes
SEREMITT II Región de Antofagasta:	Waldo Valderrama
SEREMITT III Región de Atacama	Ericka Portillas Barrios Roberto Campos Uribe
SEREMITT IV Región de Coquimbo	Óscar Pereira Peralta
SEREMITT V Región de Valparaíso	Mauricio Candia Llancas
SEREMITT XIII Región Metropolitana	Matías Salazar
SEREMITT VI Región del Lib. Bdo. O'Higgins	Francisco Lara Acevedo
SEREMITT VII Región del Maule	Patricia Miranda Salas
SEREMITT VIII Región del Biobío:	Cesar Arriagada Lira
SEREMITT IX Región de la Araucanía	Doris Tello Arriagada
SEREMITT XIV Región de los Ríos:	Paz de la Maza Villalobos
SEREMITT X Región de los Lagos:	Jean Paul Jouannet Valderrama
SEREMITT XI Región de Aysén:	Alejandra Aguilar Gallardo
SEREMITT XII Región de Magallanes y de la Antártida Chilena	Gabriel Muñoz

## Anexo 2: Recursos Humanos

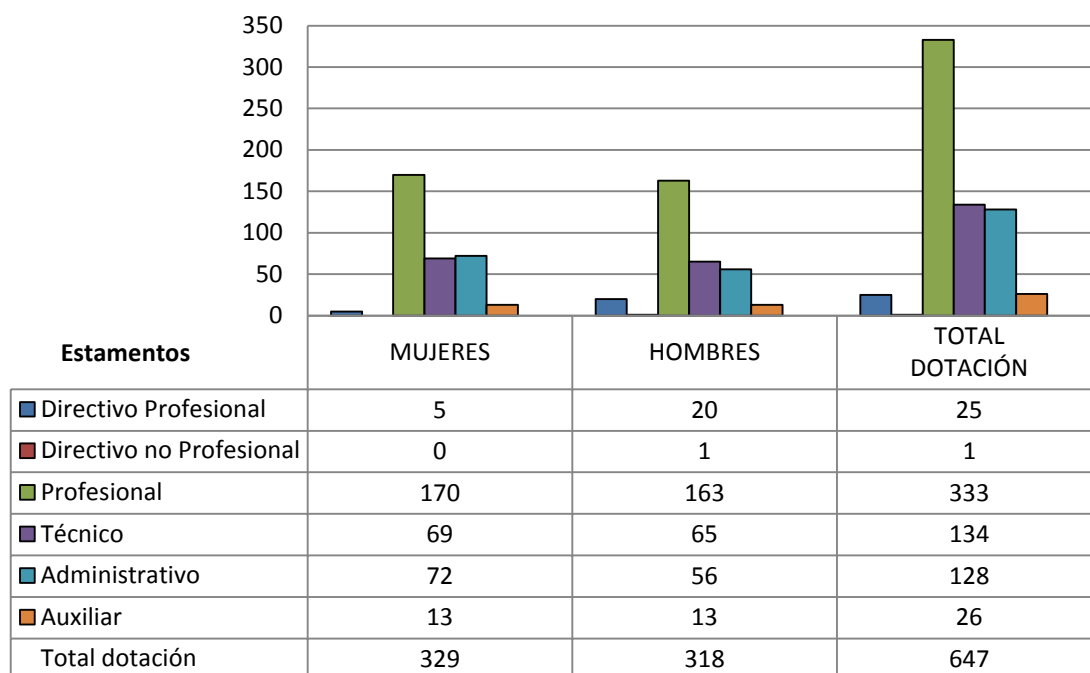
### a) Dotación de Personal

#### Dotación Efectiva año 2016<sup>5</sup> por tipo de Contrato (mujeres y hombres)

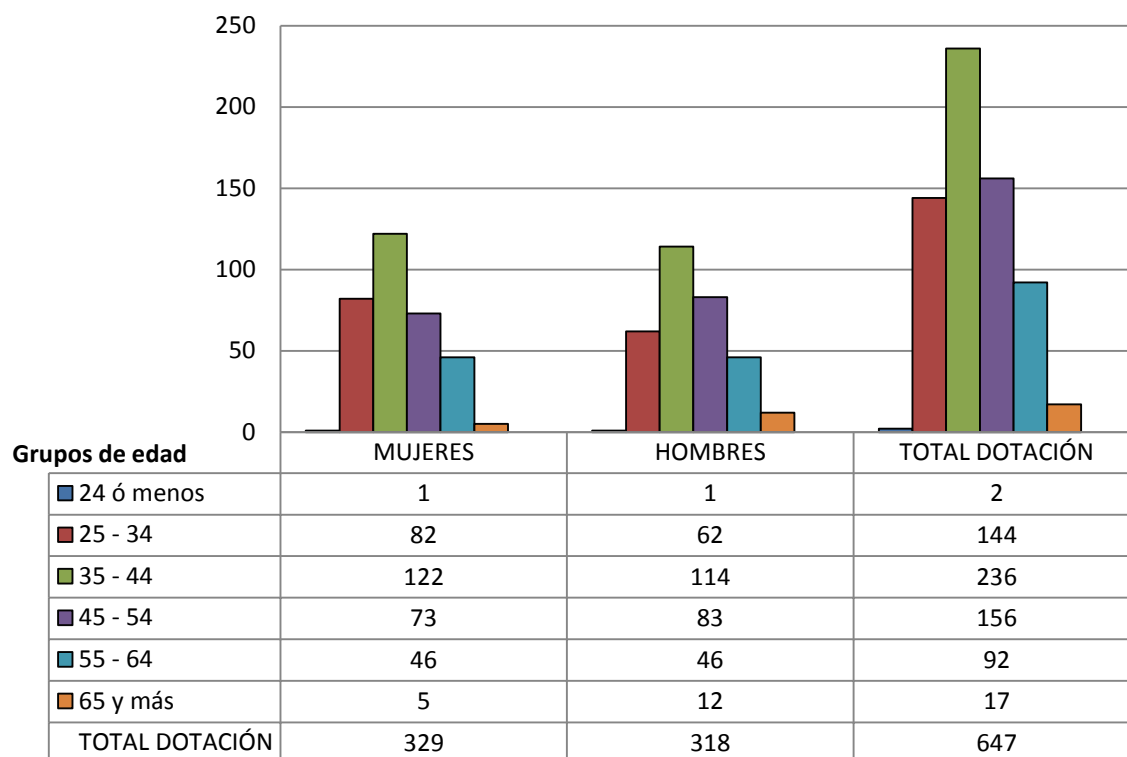


5 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2015. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

### Dotación Efectiva año 2016 por Estamento (mujeres y hombres)

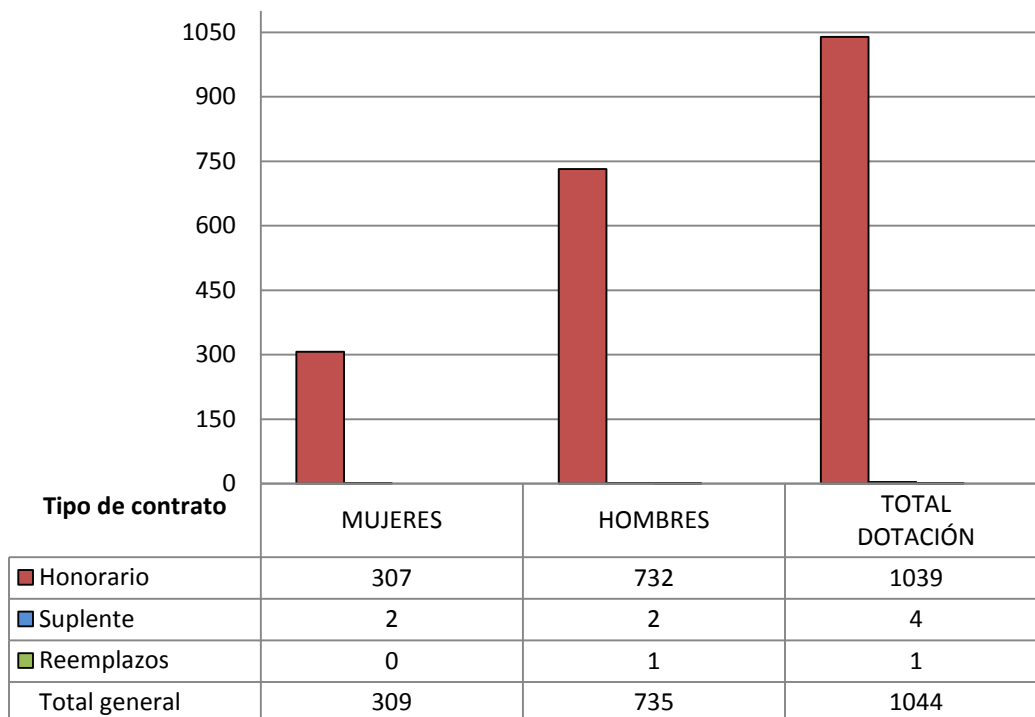


### Dotación Efectiva año 2016 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



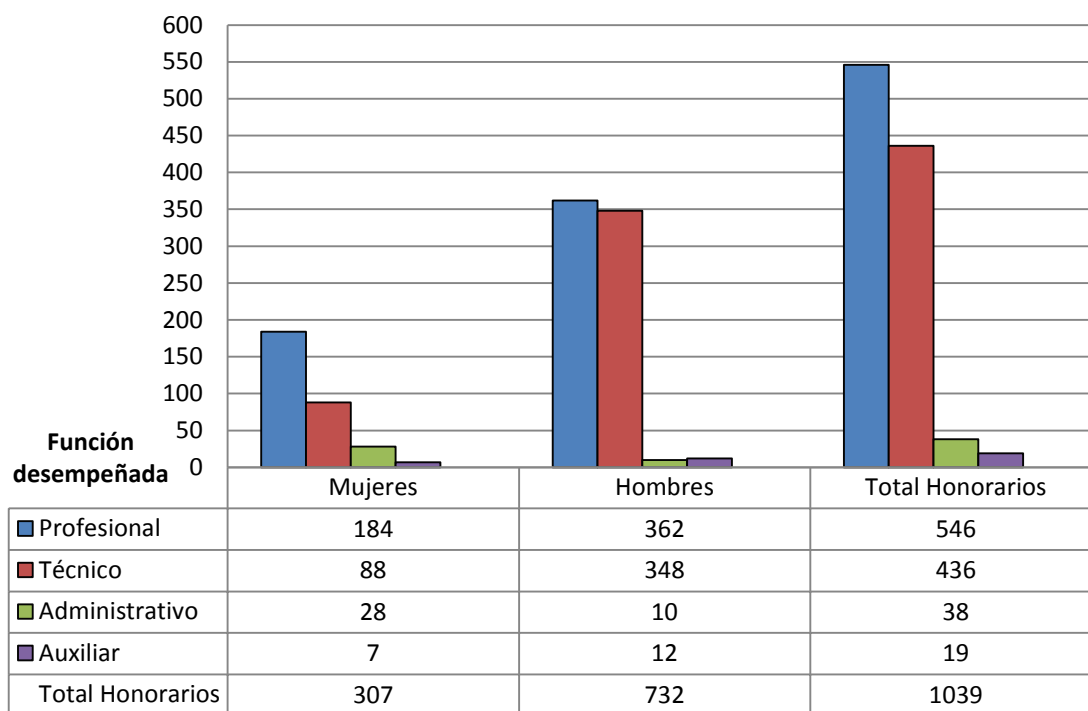
**b) Personal fuera de dotación**

**Personal fuera de dotación año 2016<sup>6</sup>, por tipo de contrato (mujeres y hombres)**

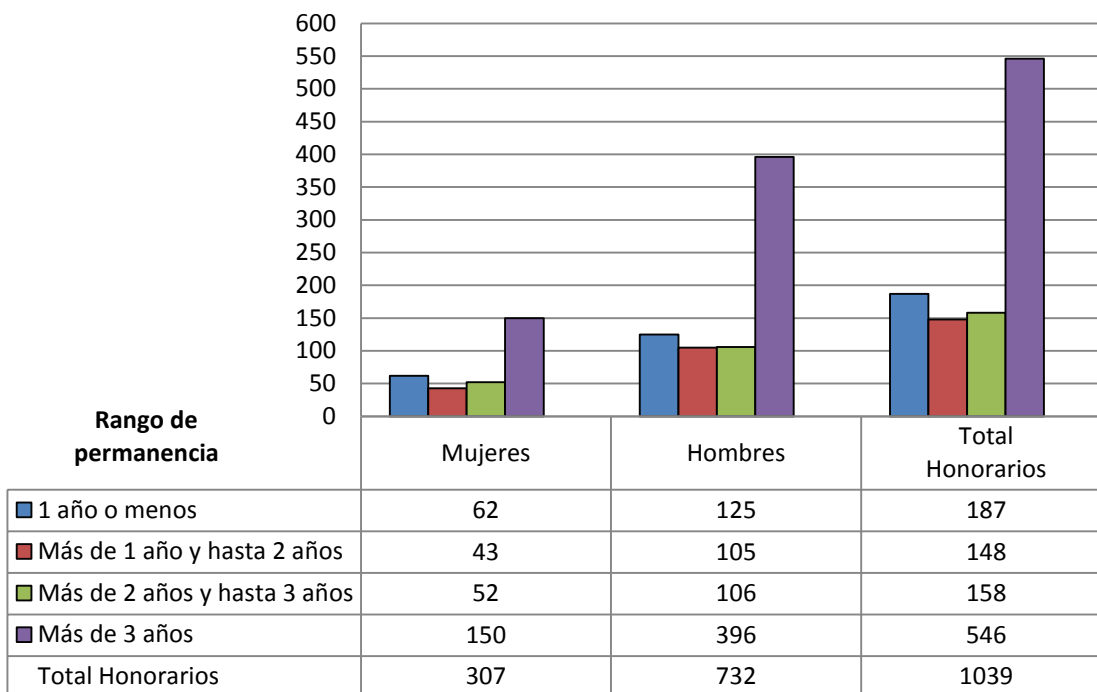


<sup>6</sup> Corresponde a toda persona excluida del cálculo de la dotación efectiva, por desempeñar funciones transitorias en la institución, tales como cargos adscritos, honorarios a suma alzada o con cargo a algún proyecto o programa, vigilantes privado, becarios de los servicios de salud, personal suplente y de reemplazo, entre otros, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2015.

### Personal a honorarios año 2016 según función desempeñada (mujeres y hombres)



### Personal a honorarios año 2016 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)





## c) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

<b>Cuadro 1</b>					
<b>Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos</b>					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>7</sup>		Avance <sup>8</sup>	Notas
		2015	2016		
<b>1. Reclutamiento y Selección</b>					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata <sup>9</sup> cubiertos por procesos de reclutamiento y selección <sup>10</sup>	$(N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección} / \text{Total de ingresos a la contrata año t}) * 100$	45,5	32,7	71,87	Ascendente
1.2 Efectividad de la selección	$(N^{\circ} \text{ ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año t, con renovación de contrato para año t+1} / N^{\circ} \text{ de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección}) * 100$	95,0	94,4	99,37	Ascendente
<b>2. Rotación de Personal</b>					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t} / \text{Dotación Efectiva año t}) * 100$	5,8	6,03	96,19	Descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
- Funcionarios jubilados	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios Jubilados año t} / \text{Dotación Efectiva año t}) * 100$	0,0	0,0	0,0	Neutro
• Funcionarios fallecidos	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios fallecidos año t} / \text{Dotación Efectiva año t}) * 100$	0,0	0,0	0,0	Neutro
- Retiros voluntarios					
o con incentivo al retiro	$(N^{\circ} \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	0,5	0,0	0,0	Ascendente
o otros retiros voluntarios	$(N^{\circ} \text{ de retiros otros retiros voluntarios año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	3,3	4,48	73,66	Descendente
• Otros	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios retirados por otras causales año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	2,0	1,55	129,03	Descendente

7 La información corresponde al período Enero 2016 - Diciembre 2016 y Enero 2015 - Diciembre 2015, según corresponda.

8 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.

9 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 9 de la ley de presupuestos 2016.

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

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

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>7</sup>		Avance <sup>8</sup>	Notas
		2015	2016		
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t) * 100$	124,3	141,0	88,16	Descendente
<b>3. Grado de Movilidad en el servicio</b>					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	0,0	5,41	0,0	Neutro
3.2 Porcentaje de funcionarios recontratados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontratados en grado superior, año } t) / (\text{Total contratos efectivos año } t) * 100$	13,9	11,15	80,22	Ascendente
<b>4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal</b>					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	32,0	42,4	132,5	Ascendente
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$\frac{\sum (\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas en act. de capacitación año } t * \text{N}^\circ \text{ participantes en act. de capacitación año } t)}{\text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año } t}$	8,74	22,5	257,7	Ascendente
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia <sup>11</sup>	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año } t / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año } t) * 100$	1,5	3,2	213,3	Ascendente
4.4 Porcentaje de becas <sup>12</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	0,0	Neutro
<b>5. Días No Trabajados</b>					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1).</li> </ul>	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas tipo 1, año } t / 12) / \text{Dotación Efectiva año } t$	1,14	2,63	43,35	Descendente

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

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

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

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

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>7</sup>		Avance <sup>8</sup>	Notas
		2015	2016		
• Licencias médicas de otro tipo <sup>13</sup>	(N° de días de licencias médicas de tipo diferente al 1, año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,35	7,07	4,95	Descendente
5.2 Promedio Mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones.	(N° de días de permisos sin sueldo año t/12)/Dotación Efectiva año t	0,25	0,04	625	Descendente
<b>6. Grado de Extensión de la Jornada</b>					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	(N° de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t/12)/ Dotación efectiva año t	1,6	2,0	80	Descendente
<b>7. Evaluación del Desempeño<sup>14</sup></b>					
7.1 Distribución del personal de acuerdo a los resultados de sus calificaciones.	(N° de funcionarios en lista 1 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t)*100	97,1	97,08		
	(N° de funcionarios en lista 2 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t)*100	2,9	2,75		
	(N° de funcionarios en lista 3 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t)*100	0,0	0,0		
	(N° de funcionarios en lista 4 año t / Total funcionarios evaluados en el proceso año t)*100	0,0	0,17		
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño <sup>15</sup> implementado	SI: Se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño. NO: Aún no se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño.	SI	SI		
<b>8. Política de Gestión de Personas</b>					
Política de Gestión de Personas <sup>16</sup> formalizada vía Resolución Exenta	SI: Existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta. NO: Aún no existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta.	NO	NO		

13 No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

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

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

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

9. Regularización de Honorarios					
9.1 Representación en el ingreso a la contrata	$(N^{\circ} \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{ Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	45,5	50,0	91	Descendente
9.2 Efectividad proceso regularización	$(N^{\circ} \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	8,1	6,6	81,48	Ascendente
9.3 Índice honorarios regularizables	$(N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t / N^{\circ} \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	88,7	116,98	75,82	Descendente

## Anexo 3: Recursos Financieros

### a) Resultados de la Gestión Financiera

#### Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>17</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>14.643.778</b>	<b>14.146.738</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	17.769	
INGRESOS DE OPERACIÓN	219.884	176.396
OTROS INGRESOS CORRIENTES	468.695	498.262
APORTE FISCAL	13.914.161	13.459.659
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	23.182	194
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	87	12.227
<b>GASTOS</b>	<b>15.037.761</b>	<b>14.707.062</b>
GASTOS EN PERSONAL	11.473.638	11.633.079
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.173.308	2.155.924
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	95.805	1.434
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	35.733	33.857
INTEGROS AL FISCO	805	456
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	631.909	226.742
SERVICIO DE LA DEUDA	626.563	655.570
<b>RESULTADO</b>	<b>-393.983</b>	<b>-560.324</b>

<sup>17</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

## Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

### INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016

Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>18</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>172.507.348</b>	<b>151.811.531</b>
OTROS INGRESOS CORRIENTES	124.924	
APORTE FISCAL	172.304.189	151.736.154
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	78.235	75.377
<b>GASTOS</b>	<b>172.304.201</b>	<b>151.730.926</b>
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.299.140	646.066
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	75.609.124	82.872.345
SERVICIO DE LA DEUDA	95.395.937	68.212.515
<b>RESULTADO</b>	<b>203.147</b>	<b>80.605</b>

<sup>18</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

### Programa 03: Transantiago

#### INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016

Denominación	Monto Año 2015 (M\$)19	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>78.573.854</b>	<b>92.163.473</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	2.883	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	31.453	511.719
APORTE FISCAL	78.531.614	91.631.784
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS		5.318
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	7.904	14.652
<b>GASTOS</b>	<b>80.936.846</b>	<b>98.989.876</b>
GASTOS EN PERSONAL	3.544.851	3.681.609
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	10.176.897	8.096.510
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	604.682	311.200
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	61.660.383	75.796.185
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	624.824	1.500.000
SERVICIO DE LA DEUDA	4.325.209	9.604.372
<b>RESULTADO</b>	<b>-2.362.992</b>	<b>-6.826.403</b>

19 Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

## Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

<b>INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016</b>		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$)20	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>12.642.559</b>	<b>11.675.198</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	4.825	
INGRESOS DE OPERACIÓN	41.768	46.978
OTROS INGRESOS CORRIENTES	21.404	50.147
APORTE FISCAL	12.571.384	11.574.871
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	3.178	3.202
<b>GASTOS</b>	<b>15.591.545</b>	<b>14.743.019</b>
GASTOS EN PERSONAL	2.061.282	2.141.749
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	818.355	691.163
INTEGROS AL FISCO	6.668	7.501
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	179.397	61.366
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	9.012.815	8.509.955
SERVICIO DE LA DEUDA	3.513.028	3.331.285
<b>RESULTADO</b>	<b>-2.948.986</b>	<b>-3.067.821</b>

20 Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016



## Programa 05: Fiscalización y Control

INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>21</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>11.040.559</b>	<b>10.805.900</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	5.093	
INGRESOS DE OPERACIÓN	779.266	691.232
OTROS INGRESOS CORRIENTES	19.526	52.599
APORTE FISCAL	10.236.600	10.061.973
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	74	96
<b>GASTOS</b>	<b>11.276.272</b>	<b>10.910.262</b>
GASTOS EN PERSONAL	7.153.648	7.083.390
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.041.119	2.916.305
INTEGROS AL FISCO	124.420	110.366
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	391.739	354.542
SERVICIO DE LA DEUDA	565.346	445.659
<b>RESULTADO</b>	<b>-235.713</b>	<b>-104.362</b>

<sup>21</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

## Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

<b>INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016</b>		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>22</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>678.540.382</b>	<b>684.349.422</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	943	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	800.288	376.735
APORTE FISCAL	677.739.025	683.971.390
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	126	1.297
<b>GASTOS</b>	<b>670.082.122</b>	<b>745.436.360</b>
GASTOS EN PERSONAL	2.204.673	2.249.099
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	481.101	287.401
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	563.275.244	604.988.083
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	465.455	119.406
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	18.045.991	9.712.487
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	76.091.272	70.364.742
SERVICIO DE LA DEUDA	9.518.386	57.715.142
<b>RESULTADO</b>	<b>8.458.260</b>	<b>-61.086.938</b>

<sup>22</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

## Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

<b>INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016</b>		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>23</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>1.203.230</b>	<b>1.591.669</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	660	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.248	4.744
APORTE FISCAL	1.199.322	1.586.878
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS		47
<b>GASTOS</b>	<b>1.266.373</b>	<b>1.616.738</b>
GASTOS EN PERSONAL	814.797	800.847
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	186.022	91.384
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	8.669	659.196
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	64.384	14.744
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	99.880	
SERVICIO DE LA DEUDA	92.621	50.567
<b>RESULTADO</b>	<b>-63.143</b>	<b>-25.069</b>

<sup>23</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

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

<b>INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2015 - 2016</b>		
Denominación	Monto Año 2015 (M\$) <sup>24</sup>	Monto Año 2016 (M\$)
<b>INGRESOS</b>	<b>9.132.288</b>	<b>8.388.520</b>
RENTAS DE LA PROPIEDAD	3.425	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	106.513	65.956
APORTE FISCAL	9.021.557	8.311.461
RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS	793	11.103
<b>GASTOS</b>	<b>9.957.033</b>	<b>9.028.659</b>
GASTOS EN PERSONAL	2.999.336	2.986.789
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.039.437	912.921
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	123.938	72.121
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	4.697.132	3.985.236
SERVICIO DE LA DEUDA	1.097.190	1.071.592
<b>RESULTADO</b>	<b>-824.745</b>	<b>-640.139</b>

<sup>24</sup> Las cifras están indicadas en M\$ del año 2016

## b) Comportamiento Presupuestario año 2015

### Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

#### ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$)25	Presupuesto Final M\$)26	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$)27
<b>INGRESOS</b>				<b>13.764.819</b>	<b>13.820.950</b>	<b>14.146.738</b>	<b>-325.788</b>
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		563		563
	01		Del Sector Privado		563		563
		003	Administración del Fondo para Bonificación por Retiro		563		563
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	209.892	209.892	176.396	33.496
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	125.836	150.836	498.262	-347.426
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	48.784	73.784	165.465	-91.681
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	77.052	77.052	327.152	-250.100
	99		Otros			5.645	-5.645
09			APORTE FISCAL	13.429.091	13.459.659	13.459.659	
	01		Libre	13.429.091	13.459.659	13.459.659	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			194	-194
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			12.227	-12.227
	10		Ingresos por Percibir			12.227	-12.227
<b>GASTOS</b>				<b>13.764.819</b>	<b>14.868.005</b>	<b>14.707.062</b>	<b>160.943</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	11.351.748	11.775.658	11.633.079	142.579
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.176.534	2.157.492	2.155.924	1.568
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		1.443	1.434	9
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		1.443	1.434	9
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.290	44.576	33.857	10.719
	07		A Organismos Internacionales	3.290	44.576	33.857	10.719
		001	Foro Internacional de Transporte		39.000	28.907	10.093
		002	Unión Internacional de Transporte Público	3.290	5.576	4.950	626
25			INTEGROS AL FISCO	4.405	4.405	456	3.949
	01		Impuestos	4.405	4.405	456	3.949
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	227.842	227.842	226.742	1.100
	04		Mobiliario y Otros	12.560	12.560	12.212	348
	05		Máquinas y Equipos	2.076	2.076	2.011	65
	06		Equipos Informáticos	23.563	23.563	23.444	119
	07		Programas Informáticos	189.643	189.643	189.075	568
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	656.589	655.570	1.019
	07		Deuda Flotante	1.000	656.589	655.570	1.019
<b>RESULTADO</b>					<b>-1.047.055</b>	<b>-560.324</b>	<b>-486.731</b>

25 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

26 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

### ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$)28	Presupuesto Final M\$)29	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$)30
<b>INGRESOS</b>				<b>149.259.720</b>	<b>151.756.013</b>	<b>151.811.531</b>	<b>-55.518</b>
09			APORTE FISCAL	149.259.710	151.756.003	151.736.154	19.849
	01		Libre	81.813.638	83.523.638	83.523.638	
	02		Servicio de la Deuda Interna	48.267.848	48.500.877	48.492.156	8.721
	03		Servicio de la Deuda Externa	19.178.224	19.731.488	19.720.360	11.128
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			75.377	-75.377
	10		Ingresos por Percibir			75.377	-75.377
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL	10	10		10
	02		Del Gobierno Central	10	10		10
	080		Tesoro Público Ley N°20.378 - F.A.R.	10	10		10
<b>GASTOS</b>				<b>149.259.720</b>	<b>151.756.013</b>	<b>151.730.926</b>	<b>25.087</b>
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	646.069	646.069	646.066	3
	03		A Otras Entidades Públicas	646.069	646.069	646.066	3
		311	Fondos para Indemnizaciones	646.069	646.069	646.066	3
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	81.167.579	82.877.579	82.872.345	5.234
	03		A Otras Entidades Públicas	81.167.579	82.877.579	82.872.345	5.234
		059	Ferrocarril Arica La Paz	4.263.479	7.263.479	7.263.480	-1
		064	Inversiones Plan Trienal 2017-2019	42.573.570	36.283.570	36.283.570	
		067	Aporte Mantención Infraestructura	21.974.460	21.974.460	21.969.223	5.237
		068	Inversiones Planes Trienales Anteriores	12.356.070	17.356.070	17.356.072	-2
34			SERVICIO DE LA DEUDA	67.446.072	68.232.365	68.212.515	19.850
	01		Amortización Deuda Interna	3.749.936	3.775.660	3.775.065	595
	02		Amortización Deuda Externa	18.279.115	18.676.003	18.666.299	9.704
	03		Intereses Deuda Interna	44.517.912	44.725.217	44.717.090	8.127
	04		Intereses Deuda Externa	899.109	1.055.485	1.054.061	1.424
<b>RESULTADO</b>						<b>80.605</b>	<b>-80.605</b>

28 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

29 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## Programa 03: Transantiago

### ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>31</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>32</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>33</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>97.376.167</b>	<b>91.646.508</b>	<b>92.163.473</b>	<b>-516.965</b>
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	4.077	4.077	511.719	-507.642
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	4.077	4.077	2.321	1.756
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			82.695	-82.695
	99		Otros			426.703	-426.703
09			APORTE FISCAL	97.372.090	91.642.431	91.631.784	10.647
	01		Libre	97.186.066	91.456.407	91.456.407	
	03		Servicio de la Deuda Externa	186.024	186.024	175.377	10.647
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			5.318	-5.318
	03		Vehículos			5.318	-5.318
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			14.652	-14.652
	10		Ingresos por Percibir			14.652	-14.652
<b>GASTOS</b>				<b>97.376.167</b>	<b>101.092.668</b>	<b>98.989.876</b>	<b>2.102.792</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	3.859.115	3.804.807	3.681.609	123.198
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	7.495.499	8.338.363	8.096.510	241.853
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	436.757	436.757	311.200	125.557
	04		Mobiliario y Otros	10.528	14.528	13.225	1.303
	06		Equipos Informáticos	31.140	31.140	31.119	21
	07		Programas Informáticos	395.089	391.089	266.856	124.233
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	85.397.772	77.397.772	75.796.185	1.601.587
	02		Proyectos	85.397.772	77.397.772	75.796.185	1.601.587
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		1.500.000	1.500.000	
	07		A Organismos Internacionales		1.500.000	1.500.000	
	001		PNUD		1.500.000		1.500.000
	999		OTROS ORGANISMOS			1.500.000	-1.500.000
34			SERVICIO DE LA DEUDA	187.024	9.614.969	9.604.372	10.597
	02		Amortización Deuda Externa	158.338	158.338	168.468	-10.130
	04		Intereses Deuda Externa	27.686	27.686	6.909	20.777
	07		Deuda Flotante	1.000	9.428.945	9.428.995	-50
<b>RESULTADO</b>					<b>-9.446.160</b>	<b>-6.826.403</b>	<b>-2.619.757</b>

31 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

32 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

### ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>34</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>35</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>36</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>11.644.277</b>	<b>11.619.775</b>	<b>11.675.198</b>	<b>-55.423</b>
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	11.642	33.342	46.978	-13.636
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	11.562	11.562	50.147	-38.585
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	10.351	10.351	40.005	-29.654
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			10.077	-10.077
	99		Otros	1.211	1.211	65	1.146
09			APORTE FISCAL	11.621.073	11.574.871	11.574.871	
	01		Libre	11.621.073	11.574.871	11.574.871	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			3.202	-3.202
	10		Ingresos por Percibir			3.202	-3.202
<b>GASTOS</b>				<b>11.644.277</b>	<b>14.998.543</b>	<b>14.743.019</b>	<b>255.524</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	2.166.720	2.198.622	2.141.749	56.873
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	944.759	834.633	691.163	143.470
25			INTEGROS AL FISCO	4.463	7.463	7.501	-38
	01		Impuestos	4.463	7.463	7.501	-38
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	69.027	81.777	61.366	20.411
	04		Mobiliario y Otros	17.646	17.646	12.174	5.472
	05		Máquinas y Equipos		3.750		3.750
	07		Programas Informáticos	51.381	60.381	49.192	11.189
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	8.458.308	8.544.763	8.509.955	34.808
	01		Estudios Básicos	54.221	48.143	48.133	10
	02		Proyectos	8.404.087	8.496.620	8.461.822	34.798
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	3.331.285	3.331.285	
	07		Deuda Flotante	1.000	3.331.285	3.331.285	
<b>RESULTADO</b>					<b>-3.378.768</b>	<b>-3.067.821</b>	<b>-310.947</b>

34 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

35 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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



## Programa 05: Fiscalización y Control

### ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>37</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>38</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>39</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>11.073.688</b>	<b>10.816.322</b>	<b>10.805.900</b>	<b>10.422</b>
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	745.539	745.539	691.232	54.307
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	8.810	8.810	52.599	-43.789
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	8.810	8.810	17.273	-8.463
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			15.343	-15.343
	99		Otros			19.983	-19.983
09			APORTE FISCAL	10.319.339	10.061.973	10.061.973	
	01		Libre	10.319.339	10.061.973	10.061.973	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			96	-96
	10		Ingresos por Percibir			96	-96
<b>GASTOS</b>				<b>11.073.688</b>	<b>11.332.027</b>	<b>10.910.262</b>	<b>421.765</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	7.235.326	7.241.866	7.083.390	158.476
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.284.184	3.056.737	2.916.305	140.432
25			INTEGROS AL FISCO	119.370	119.370	110.366	9.004
	01		Impuestos	119.370	119.370	110.366	9.004
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	384.582	384.582	354.542	30.040
	04		Mobiliario y Otros	7.266	16.242	15.127	1.115
	05		Máquinas y Equipos	79.926	177.350	152.518	24.832
	06		Equipos Informáticos	132.186	111.006	108.208	2.798
	07		Programas Informáticos	165.204	79.984	78.689	1.295
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	49.226	84.685		84.685
	02		Proyectos	49.226	84.685		84.685
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	444.787	445.659	-872
	07		Deuda Flotante	1.000	444.787	445.659	-872
<b>RESULTADO</b>					<b>-515.705</b>	<b>-104.362</b>	<b>-411.343</b>

37 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

38 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

### ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>40</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>41</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>42</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>634.355.936</b>	<b>684.001.285</b>	<b>684.349.422</b>	<b>-348.137</b>
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	29.895	29.895	376.735	-346.840
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	29.895	29.895	40.006	-10.111
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			150.076	-150.076
	99		Otros			186.653	-186.653
09			APORTE FISCAL	634.326.041	683.971.390	683.971.390	
	01		Libre	634.326.041	683.971.390	683.971.390	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			1.297	-1.297
	10		Ingresos por Percibir			1.297	-1.297
<b>GASTOS</b>				<b>634.355.936</b>	<b>756.543.527</b>	<b>745.436.360</b>	<b>11.107.167</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	2.249.155	2.294.994	2.249.099	45.895
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	412.762	384.542	287.401	97.141
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	555.049.213	614.943.305	604.988.083	9.955.222
	01		Al Sector Privado	555.049.213	614.943.305	604.988.083	9.955.222
		511	Subsidios al Transporte Regional	14.881.241	16.847.836	12.097.707	4.750.129
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	132.718.718	128.154.340	124.594.443	3.559.897
		520	Subsidio Transitorio - Transantiago	198.218.556	198.218.556	198.218.557	-1
		521	Subsidio Transporte Público - Transantiago	209.230.698	209.230.698	209.230.697	1
		522	Subsidio Especial Adicional - Transantiago		37.291.875	36.118.569	1.173.306
		523	Reembolso Artículo 3° Transitorio Ley N°20.378		25.200.000	24.728.110	471.890
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	131.826	131.826	119.406	12.420
	04		Mobiliario y Otros		6.535		6.535
	05		Máquinas y Equipos		5.350		5.350
	06		Equipos Informáticos	12.456	12.456	11.651	805
	07		Programas Informáticos	119.370	107.485	107.755	-270
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	10.703.224	10.703.224	9.712.487	990.737
	02		Proyectos	10.703.224	10.703.224	9.712.487	990.737
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	65.808.756	70.373.134	70.364.742	8.392
	01		Al Sector Privado	6.314.093	10.878.471	10.870.079	8.392
		001	Metro Regional de Valparaíso S.A	1.833.183	6.325.733	6.323.297	2.436
		002	Trenes Metropolitanos S.A	984.197	999.974	998.665	1.309
		003	FESUB Concepción S.A	3.496.713	3.552.764	3.548.117	4.647
	02		Al Gobierno Central	59.494.663	59.494.663	59.494.663	
		003	Fondo de Apoyo Regional	59.494.663	59.494.663	59.494.663	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	57.712.502	57.715.142	-2.640
	07		Deuda Flotante	1.000	57.712.502	57.715.142	-2.640
<b>RESULTADO</b>					<b>-72.542.242</b>	<b>-61.086.938</b>	<b>-11.455.304</b>

40 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

41 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

### ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>43</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>44</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>45</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>1.646.362</b>	<b>1.586.878</b>	<b>1.591.669</b>	<b>-4.791</b>
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			4.744	-4.744
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			4.699	-4.699
	99		Otros			45	-45
09			APORTE FISCAL	1.646.362	1.586.878	1.586.878	
	01		Libre	1.646.362	1.586.878	1.586.878	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			47	-47
	10		Ingresos por Percibir			47	-47
<b>GASTOS</b>				<b>1.646.362</b>	<b>1.648.511</b>	<b>1.616.738</b>	<b>31.773</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	836.653	829.328	800.847	28.481
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	94.565	93.472	91.384	2.088
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	698.574	659.574	659.196	378
	03		A Otras Entidades Públicas	654.978	654.978	654.978	
		001	Fondo de Modernización Portuaria	654.978	654.978	654.978	
	07		A Organismos Internacionales	43.596	4.596	4.218	378
		003	Comisión Interamericana de Puertos	43.596	4.596	4.218	378
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	15.570	15.570	14.744	826
	05		Máquinas y Equipos		1.000	608	392
	06		Equipos Informáticos	5.190	4.190	4.033	157
	07		Programas Informáticos	10.380	10.380	10.103	277
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	50.567	50.567	
	07		Deuda Flotante	1.000	50.567	50.567	
<b>RESULTADO</b>					<b>-61.633</b>	<b>-25.069</b>	<b>-36.564</b>

43 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

44 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

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

### ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2016

Sub.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial (M\$) <sup>46</sup>	Presupuesto Final M\$ <sup>47</sup>	Ingresos y gastos Devengados (M\$)	Diferencia (M\$) <sup>48</sup>
<b>INGRESOS</b>				<b>8.812.251</b>	<b>8.323.104</b>	<b>8.388.520</b>	<b>-65.416</b>
08	01		OTROS INGRESOS CORRIENTES	11.643	11.643	65.956	-54.313
			Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			25.863	-25.863
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			35.648	-35.648
	99		Otros	11.643	11.643	4.445	7.198
09			APORTE FISCAL	8.800.608	8.311.461	8.311.461	
	01		Libre	8.800.608	8.311.461	8.311.461	
12			RECUPERACIÓN DE PRÉSTAMOS			11.103	-11.103
	10		Ingresos por Percibir			11.103	-11.103
<b>GASTOS</b>				<b>8.812.251</b>	<b>9.426.616</b>	<b>9.028.659</b>	<b>397.957</b>
21			GASTOS EN PERSONAL	3.073.178	3.019.153	2.986.789	32.364
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.144.589	1.131.358	912.921	218.437
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	83.261	106.881	72.121	34.760
	04		Mobiliario y Otros	4.463	4.463	3.857	606
	05		Máquinas y Equipos	4.360	4.360	1.967	2.393
	06		Equipos Informáticos	30.886	54.506	29.443	25.063
	07		Programas Informáticos	43.552	43.552	36.854	6.698
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	4.510.223	4.097.632	3.985.236	112.396
	01		Estudios Básicos	2.537.976	2.157.938	2.157.903	35
	02		Proyectos	1.972.247	1.939.694	1.827.333	112.361
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.071.592	1.071.592	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.071.592	1.071.592	
<b>RESULTADO</b>					<b>-1.103.512</b>	<b>-640.139</b>	<b>-463.373</b>

46 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

47 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2016

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

## c) Indicadores Financieros

### Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>49</sup>			Avance <sup>50</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>51</sup> )	%	119,63	94,76	99,77	105,30	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	50,79	46,01	48,86	106,20	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	99,99	98,26	99,06	100,81	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	5,32	5,30	4,94	93,24	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	52,34	41,53	1,55	3,73	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	53,84	44,76	1,61	3,61	

### Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>52</sup>			Avance <sup>53</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>54</sup> )	%	99,70	93,50	98,36	105,19	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	61,49	-	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,38	0,08	-	-	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	-	0,47	-	

49 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

50 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.

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

52 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

53 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.

54 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>55</sup>			Avance <sup>56</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>57</sup> )	%	75,17	97,13	106,25	109,39	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	14,61	9,65	0,77	7,95	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	64,00	98,26	153,53	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,06	0,04	0,54	1.517,10	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	80,72	77,06	40,80	52,95	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	89,38	84,48	46,35	54,86	

### Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>58</sup>			Avance <sup>59</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>60</sup> )	%	175,93	105,32	100,40	95,32	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	46,40	32,60	23,13	70,95	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	95,33	97,67	102,45	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,40	0,51	0,84	164,50	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	84,62	74,10	31,85	42,98	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	86,78	76,70	36,32	47,36	

55 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

56 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.

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

58 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

59 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.

60 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>61</sup>			Avance <sup>62</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>63</sup> )	%	98,58	100,39	102,56	102,16	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	106,11	93,82	101,40	108,08	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	99,99	99,99	98,00	98,01	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	9,29	7,29	6,58	90,34	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	65,54	41,72	7,20	17,25	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	65,53	70,40	27,56	39,15	

## Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>64</sup>			Avance <sup>65</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>66</sup> )	%	93,66	92,82	92,74	99,92	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	7,83	3,64	7,91	217,43	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	99,83	100,00	100,17	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,07	0,13	0,06	47,14	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,71	0,73	0,17	22,73	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	90,69	77,85	28,64	36,79	

61 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

62 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.

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

64 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

65 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.

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

## Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>67</sup>			Avance <sup>68</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>69</sup> )	%	100,85	95,51	103,75	108,63	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	75,17	87,44	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	98,74	100,00	101,27	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,56	0,33	0,29	86,88	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	71,11	43,02	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	74,92	64,43	2,13	3,31	

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

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>70</sup>			Avance <sup>71</sup> 2016/ 2015	Notas
			2014	2015	2016		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales <sup>72</sup> )	%	128,53	108,54	105,89	97,56	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	19,75	10,51	15,11	76,50	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	89,59	98,88	98,88	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,61	1,01	0,86	141,59	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	84,60	70,52	32,35	38,24	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	90,42	71,45	42,41	59,36	

67 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

68 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.

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

70 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2016. Los factores de actualización de las cifras de los años 2014 y 2015 son 1,0830 y 1,0379 respectivamente.

71 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.

72 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 2016 <sup>73</sup>				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
<b>FUENTES Y USOS</b>		100.905.686	-72.230.461	28.675.225
<b>Carteras Netas</b>		-	-8.352.194	-8.352.194
115	Deudores Presupuestarios	-	109.235	109.235
215	Acreedores Presupuestarios	-	-8.461.429	-8.461.429
<b>Disponibilidad Neta</b>		100.171.925	-62.904.594	37.267.331
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	100.171.925	-62.904.594	37.267.331
<b>Extrapresupuestario neto</b>		733.761	-973.676	-239.915
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	1.548.558	-1.386.156	162.402
116	Ajustes a Disponibilidades	200	-	200
119	Trasposos Interdependencias	-	-	-
214	Depósitos a Terceros	-346.746	-53.658	-400.404
216	Ajustes a Disponibilidades	-468.251	466.138	-2.113
219	Trasposos Interdependencias	-	-	-

## e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

### Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Plan Trienal 2014-2016	42.573.570	36.283.570	36.283.570	
Aporte Mantención Infraestructura	21.974.460	21.974.460	21.969.222	

### Programa 03: Transantiago

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	1.242.486	1.102.636	1.087.757	
Proyectos	85.397.772	77.397.772	75.796.187	

<sup>73</sup> Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

#### Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Proyectos	8.458.308	8.544.763	8.509.955	

#### Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Programas Informáticos	165.204	79.984	78.690	

#### Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidio al Transporte Regional	14.881.241	16.847.836	12.097.706	
Subsidio Nacional al Transporte Público	132.718.718	128.154.340	124.594.443	
Subsidio Transitorio – Transantiago	198.218.556	198.218.556	198.218.556	
Subsidio Transporte Público - Transantiago	209.230.698	209.230.698	209.230.698	

#### Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudio Básico	25.950	13.707	13.690	

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

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2016				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	598.907	585.676	433.241	
Estudios Básicos	2.537.976	2.157.938	2.157.903	
Proyectos	1.972.247	1.939.694	1.827.333	

### f) Transferencias<sup>74</sup>

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2016 <sup>75</sup> (M\$)	Presupuesto Final 2016 <sup>76</sup> (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia <sup>77</sup>	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal	1.405.805	1.405.805	1.379.991	25.814	
Bienes y Servicios de Consumo	317.275	317.275	292.668	24.607	
Inversión Real	-	-	-	0	
Otros	553.326.133	613.220.225	603.315.422	9.904.803	
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros <sup>78</sup>	1.301.047	1.301.047	1.301.044	3	
TRANSFERENCIAS A ORGANISMOS INTERNACIONALES					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros	46.886	49.172	38.075		
<b>TOTAL TRANSFERENCIAS</b>	<b>554.674.066</b>	<b>614.570.444</b>	<b>604.654.541</b>	<b>9.904.806</b>	

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

75 Corresponde al aprobado en el Congreso.

76 Corresponde al vigente al 31.12.2016

77 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

78 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

## g) Inversiones<sup>79</sup>

### Programa 03: Transantiago

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2016							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>80</sup>	Ejecución Acumulada al año 2016 <sup>81</sup>	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2016 <sup>82</sup>	Ejecución Año 2016 <sup>83</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Habilitación corredor de transporte público Independencia	445.593	429.000	96%	117.000	117.000	0	
Conservación Infraestructura Transporte Público 2012-2015	24.454.587	9.301.572	38%	4.456.719	4.341.353	115.366	
Conservación infraestructura Transantiago SERVIU	22.330.919	15.942.218	71%	5.480.616	5.458.034	22.582	
Construcción corredor de transporte Público Vicuña Mackenna Norte	120.105.939	107.185.015	89%	41.329.851	40.493.373	836.478	
Conservación vial y peatonal etapa III	610.410	514.338	84%	334.944	294.282	40.662	
Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Matta (Quilicura)	17.436.887	1.754.120	10%	1.010.471	815.228	195.243	

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

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

81 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2016.

82 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2016.

83 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2016.

Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Rinconada Maipú	32.406.994	24.186.804	75%	10.124.302	10.093.703	30.599
Construcción Proyecto Urbano Alameda Providencia	5.729.028	1.926.240	34%	1.855.325	1.646.635	208.690
Construcción eje de Movilidad Tobalaba Sanchez Fontecilla, RM	1.697.874	0	0%	1.000	0	1.000
Conservación Infraestructura del Sistema de Transporte	1.200.000	0	0%	1.000	0	1.000
Normalización de Vías Prioritarias de Transporte Público	2.000.000	873.533	44%	73.533	73.533	0
Construcción eje Movilidad Independencia	85.134.946	20.432.246	24%	11.848.795	11.737.417	111.378
Conservación de Puntos de Parada, Cenefas y Paneles del STP	1.912.038	0	0%	20.000	0	20.000
Construcción Eje Movilidad Av Matta, Comuna de Santiago	487.580	0	0%	1.000	0	1.000
Construcción Eje Movilidad Camino Rinconada(Extensio n), Comuna Maipu	664.116	0	0%	1.000	0	1.000
Ampliación Avenida Consistorial Comuna de Peñalolen	363.252	48.451	13%	59.000	48.451	10.549

Mejoramiento Alameda B. O'Higgins, Estación Central, RM	3.797.144	677.178	18%	680.216	677.178	3.038
Conservación Mayor y Operación de Proyecto Piloto Zonas Pagas	3.797.144	0	0%	1.000	0	1.000

## Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2016							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>84</sup>	Ejecución Acumulada al año 2016 <sup>85</sup>	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2016 <sup>86</sup>	Ejecución Año 2016 <sup>87</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Estudio Diagnóstico Sistemas de Control de Tránsito del País	137.524	103.143	75%	48.143	48.133	10	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de Santiago	14.736.972	14.640.495	99%	2.040.000	2.037.922	2.078	
Normalización de Semáforos Relevantes en Comunas Periféricas RM	290.312	252.512	87%	62.000	52.830	9.170	
Mejoramiento Vialidad Urbana Medidas de Bajo Costo, III Etapa	648.266	423.152	65%	180.500	180.486	14	

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

**85** Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2016.

**86** Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2016.

**87** Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2016.

Mejoramiento Gestión de Tránsito Intersecciones Críticas Gran Santiago	761.180	406.769	53%	200.214	200.205	9
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región Metropolitana, II Etapa	2.171.017	1.449.580	67%	1.450.010	1.449.580	430
Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Antofagasta	552.719	286.196	52%	152.164	152.154	10
Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta, II Etapa	694.325	514.342	74%	115.000	114.361	639
Ampliación SCAT- Antofagasta: Eje Bonilla - Huamachuco	458.038	0	0%	10	0	10
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Antofagasta, II Etapa	387.912	266.507	69%	200.010	199.998	12
Normalización e Integración de Semáforos de la Ciudad de Ovalle	1.004.120	902.355	90%	383.000	382.995	5
Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Coquimbo	319.606	300.752	94%	27.001	26.164	837
Normalización e Integración de Semáforos Coquimbo-La Serena	715.560	0	0%	10	0	10
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Coquimbo, II Etapa	1.209.818	617.063	51%	296.175	296.173	1

Ampliación SCAT-GV: Conexión Reñaca y Concón	608.242	608.093	100%	168.101	168.018	83
Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo Gran Valparaíso				130.421	130.393	28
Habilitación Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso	362.479	240.473	66%	240.000	219.981	20.019
Ampliación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso, III Etapa	941.395	0	0%	10	0	10
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso II Etapa	907.103	456.453	50%	240.000	239.992	8
Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, II Etapa				31.664	31.662	2
Conservación SCAT Región de O'Higgins	1.096.468	848.830	77%	330.000	330.000	0
Normalización e Integración de Semáforos al Scat III Etapa: San Fernando	699.691	599.923	86%	240.000	239.997	3
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región del Maule	1.006.718	200.941	20%	201.000	200.941	59
Conservación del Sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción				48.798	48.660	138



Ampliación del Sistema CCTV del Gran Concepción, I Etapa				22.600	22.583	17
Conservación Biobío II Etapa	1.179.199	0	0%	10	0	10
Normalización de Semáforos Primera Etapa - Villarrica	895.579	423.000	47%	175.000	175.000	0
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de la Araucanía	998.504	578.850	58%	270.000	270.000	0
Normalización de Semáforos Av. Caupolicán - Temuco	1.006.205	697.620	69%	320.000	320.000	0
Construcción Sistema de Control de Tránsito SCAT Valdivia	1.050.687	249.831	24%	250.000	249.834	166
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Los Lagos	730.834	581.048	80%	200.000	199.942	58
Normalización de Semáforos Ciudad de Puerto Montt	1.003.657	204.051	20%	204.881	204.051	830
Normalización Semáforos Ciudad de Castro	424.274	293.289	69%	138.741	138.606	135
Construcción Nuevos Semáforos de Ciudades de Coyhaique y Aysén	601.482	179.295	30%	179.300	179.295	5

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

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2016							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>88</sup>	Ejecución Acumulada al año 2016 <sup>89</sup>	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2016 <sup>90</sup>	Ejecución Año 2016 <sup>91</sup>	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Habilitación corredor de transporte público Independencia	445.593	429.000	96%	117.000	117.000	0	
Conservación Infraestructura Transporte Público 2012-2015	24.454.587	9.301.572	38%	4.456.719	4.341.353	115.366	
Conservación infraestructura Transantiago - SERVIU	22.330.919	15.942.218	71%	5.480.616	5.458.034	22.582	
Construcción corredor de transporte Público Vicuña Mackenna Norte	120.105.939	107.185.015	89%	41.329.851	40.493.373	836.478	
Conservación conservación vial y peatonal etapa III	610.410	514.338	84%	334.944	294.282	40.662	
Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Matta (Quilicura)	17.436.887	1.754.120	10%	1.010.471	815.228	195.243	

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

**89** Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2016.

**90** Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2016.

**91** Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2016.

Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Rinconada Maipú	32.406.994	24.186.804	75%	10.124.302	10.093.703	30.599
Construcción Proyecto Urbano Alameda Providencia	5.729.028	1.926.240	34%	1.855.325	1.646.635	208.690
Construcción eje de Movilidad Tobalaba Sanchez Fontecilla, RM	1.697.874	0	0%	1.000	0	1.000
Conservación Infraestructura del Sistema de Transporte	1.200.000	0	0%	1.000	0	1.000
Normalización de Vías Prioritarias de Transporte Público	2.000.000	873.533	44%	73.533	73.533	0
Construcción eje Movilidad Independencia	85.134.946	20.432.246	24%	11.848.795	11.737.417	111.378
Conservación de Puntos de Parada, Cenefas y Paneles del STP	1.912.038	0	0%	20.000	0	20.000
Construcción Eje Movilidad Av Matta, Comuna de Santiago	487.580	0	0%	1.000	0	1.000
Construcción Eje Movilidad Camino Rinconada(Extensio n), Comuna Maipu	664.116	0	0%	1.000	0	1.000
Ampliación Avenida Consistorial Comuna de Peñalolen	363.252	48.451	13%	59.000	48.451	10.549

Mejoramiento Alameda B. O'Higgins, Sector Estación Central, RM	3.797.144	677.178	18%	680.216	677.178	3.038
Conservación Mayor y Operación de Proyecto Piloto Zonas Pagas	3.797.144	0	0%	1.000	0	1.000

## Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2016

- Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos año 2016

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo			Meta	Porcentaje de Logro <sup>92</sup> 2016
				2014	2015	2016	2016	
				3.5 (1627.0/ 4635048 .0)*1000 0.0	3.4 (1640.0/ 48941 79.0)*1 0000.0	3.3 (1671.0/ 509091 5.0)*100 00.0	3.7 (1955.0/ 527018 6.0)*100 00.0	
Políticas y normas que rigen el Transporte. - Desarrollo de políticas y normas de seguridad de tránsito.	Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos  Enfoque de Género: Si	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000  Hombres: Mujeres	número	H: 2.8 (1288.0/ 4635048 .0)*1000 0.0 M: 0.7 (339.0/4 635048. 0)*1000 0.0	H: 2.6 (1276.0/ 48941 79.0)*1 0000.0 M: 0.7 (364.0/ 489417 9.0)*10 000.0	H: 2.6 (1312.0/ 509091 5.0)*100 00.0 M: 0.7 (359.0/5 090915. 0)*1000 0.0	H: 2.9 (1505.0/ 527018 6.0)*100 00.0 M: 0.9 (450.0/5 270186. 0)*1000 0.0	100,0%
Gestión de Tránsito. - Diseño, implementación, administración, operación, supervisión y mejoramiento de los sistemas de control de tránsito y sistemas inteligentes de apoyo a la gestión de tráfico en el país.	Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago  Enfoque de Género: No	(Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100	número	101.01 (201.00/ 199.00)* 100	102.99 (207.00 /201.00 )*100	101.93 (211.00/ 207.00)* 100	103.37 (215.00/ 208.00)* 100	100,0%

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

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo			Meta 2016	Porcentaje de Logro <sup>92</sup> 2016
				2014	2015	2016		
Subsidios al Transporte. - Subsidio a la oferta zonas licitadas.	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	(N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas reguladas fiscalizados en el año t)*100	%	97.6 (3534.0/ 3620.0)*	95.8 (6975.0 /7280.0 )*100	96.2 (7092.0/ 7370.0)*	93.0 (6780.0/ 7290.0)*	100,0%
	Enfoque de Género: No							
Subsidios al Transporte. - Subsidio a la oferta zonas no licitadas.	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	(Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no reguladas fiscalizados en el año t)*100	%	89.9 (13707.0 /15245.0 )*100	92.7 (25765.0 /27791.0)*100	93.5 (26182.0 /28013.0)*100	89.0 (24066.0 /27033.0)*100	100,0%
	Enfoque de Género: No							
Planificación de los Sistemas de Transporte Urbano.	Porcentaje de ciudades o conurbaciones con Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU) de antigüedad menor o igual a 10 años	(Número de ciudades o conurbaciones con PMTU de antigüedad menor o igual a 10 años en el año t/Número de Ciudades que cuentan con PMTU en el año t)*100	%	0 (19/0)*100	76 (19/25)*100	84 (21/25)*100	84 (21/25)*100	100,0%
	Enfoque de Género: No							
Subsidios al Transporte.	Índice Neto de Calidad Operacional de frecuencia y regularidad respecto al total de mediciones de frecuencia y regularidad en el año t	(Número de mediciones de servicios - sentido - período clasificados como buenos ajustados en el período t/Número de mediciones de Servicios - Sentido - Períodos medidos en el año t)*100	%	58.5 (100708.0 /172223.0)*100	51.6 (89341.0 /173088.0)*100	52.9 (91108.8 /172141.0)*100	60.0 (106163.4 /176939.0)*100	88,2%
	Enfoque de Género: No							
Información y Atención a la Ciudadanía en materias de transporte.	Porcentaje de gestiones de atención ciudadana realizadas dentro de plazo a nivel Nacional respecto al total de gestiones de atención ciudadana recibidas en el año t	(Número de gestiones de atención ciudadana respondidas a ciudadanía dentro de plazo en el año t/Número de gestiones de atención ciudadana recibidas en el año t)*100	%	99 (26689/2 6835)*100	98 (27351/ 28035)*100	99 (23723/ 23897)*100	97 (29391/ 30300)*100	100,0%
	Enfoque de Género: No							

Resultado Global Año 2016: 98,3%

- 1 El Instituto Nacional de Estadísticas (INE) publica la cifra oficial del Parque de Vehículos en Circulación, la cual es construida mediante una Encuesta Anual que es contestada por los municipios del país. Carabineros de Chile es el responsable de la información de los accidentes de tránsito. Estos registros se obtienen de los datos ingresados en la base de accidentes que contienen los campos de información de la Ficha SIEC2.  
Para efecto del cálculo del indicador en cada corte periódico se utilizan las cifras de fallecidos a la fecha del corte, y en el caso del parque vehicular se considera una cifra proyectada a esa fecha, tomando como base el dato efectivo del año anterior, a la que se aplica la tasa promedio de crecimiento del parque en los años precedentes.
  
- 2 Su medición se realiza utilizando "vehículos flotantes", es decir, automóviles que realizan el recorrido a la misma velocidad que el pelotón de vehículos, y que van registrando el tiempo de viaje en su trayecto. Para efecto del cálculo del indicador se considera: -Se miden flujos vehiculares de 17 ejes representativos de la ciudad. -Se miden tiempos de viaje en tramos pre-determinados de los mismos ejes. -Las mediciones se efectúan una vez cada trimestre, en los meses de marzo, junio, septiembre y noviembre. -Los días precisos de medición en cada mes y eje se determinan de manera de asegurar que ella se efectúe en condiciones de tráfico definidas como "normales", de acuerdo a una metodología preestablecida. -El valor anual del tiempo de viaje corresponde al promedio de los valores resultantes de las cuatro mediciones trimestrales. -El valor del indicador compara el tiempo promedio de viaje anual de 2 años consecutivos. El tiempo promedio ponderado que se señala en el numerador y denominador de la fórmula de cálculo, para el año t y t-1, corresponde a la expresión matemática que mide la sumatoria de los tiempos de viaje promedio en los distintos ejes considerados en los diferentes períodos de tiempo. La medición se efectúa en segundos, debiendo sí considerarse que se trata de valores promedios ponderados por el volumen del flujo y la longitud del tramo en el cual se mide el tiempo de viaje en cada eje.  
Los 17 ejes representativos de la ciudad de Santiago que son considerados en el indicador son:
  1. Alameda-Providencia entre Sta. Rosa y Salvador
  2. Alameda entre Las Rejas y Exposición
  3. Colón Yañez entre Vespucio y Los Leones
  4. Diagonal Paraguay entre Sta. Rosa y Salvador
  5. Bilbao entre Tobalaba y P. de Valdivia (O-P)
  6. Cinco de Abril entre Aeropuerto y G. Velásquez (P-O)
  7. Cinco de Abril entre Aeropuerto y G. Velásquez (O-P)
  8. Mapocho entre W. Martínez y Brasil (P-O)
  9. Vivaceta entre Hipódromo y Santa María (N-S)
  10. Vivaceta entre Hipódromo y Santa María (S-N)
  11. Pocuro entre P. de Valdivia y Tobalaba (P-O)
  12. Tobalaba entre Grecia Y Quilín (S-N)
  13. Tobalaba entre Grecia Y Quilín (N-S)
  14. La Dehesa entre Las Condes y El Rodeo (S-N)
  15. La Dehesa entre Las Condes y El Rodeo (N-S)
  16. Cardenal Caro entre Purísima y Los Leones (P-O)
  17. Vicuña Mackenna, entre Los Pioneros y A. Vespucio (S-N)
  
- 3 1.- En el marco de la Ley 20.378 de Subsidios del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se ha definido como indicador, el porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de líneas de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta según lo establece el artículo 3°, letra b), de la mencionada Ley.  
El indicador se obtiene tomando en cuenta los datos registrados en las instancias de control o fiscalización en terreno de las tarifas informadas, realizado por el Programa Nacional de Fiscalización (PNF), las que se comparan con los valores máximos establecidos. Las zonas que se controlan son aquellas que operan en el marco de una concesión de uso de vías otorgadas en virtud de la ley N° 18.696 o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, que están recibiendo subsidio a la oferta según el artículo 3° letra b) de la Ley N° 20.378 que operan actualmente en las correspondientes zonas geográficas de las regiones de Tarapacá, Antofagasta, Valparaíso, del Libertador General Bernardo O'Higgins y del Biobío, para servicios prestados por Buses, Minibuses y Trolebuses.  
2.- Las etapas son las siguientes:
  - a. Recepción compilado Fiscalización, emitido por el PNF, que contiene el registro de fiscalizaciones levantadas en terreno por el PNF para el mes t.
  - b. Envío de tarifas máximas autorizadas de acuerdo a lo establecido por cada SEREMITT, para cada zona regulada.
  - c. Análisis de tarifas fiscalizadas versus las tarifas permitidas y posterior emisión de Informe de avance del Formulario H "Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de líneas de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas".
- 3.- Sólo se considerará como alcance geográfico las siguientes Zonas Reguladas: Iquique, Alto Hospicio, Antofagasta, Valparaíso, Rancagua, Concepción.
- 4.- El incumplimiento de la rebaja tarifaria se medirá respecto de los vehículos que prestan servicio en las líneas que reciben el subsidio a la

oferta en zonas reguladas, los que serán fiscalizados por el Programa de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

5.- Un vehículo (Placa Patente Única) puede ser fiscalizado durante el año en más de una oportunidad, y se contabilizará en el cálculo del indicador, tanto en el numerador como en el denominador, todas las veces que sea fiscalizado.

6.- Se considerarán los servicios que reciben subsidio proveniente del art. 3 letra b) de la Ley 20.378, a excepción de los servicios que operan bajo Resolución N° 130 de 2014 del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4 1.- La fiscalización del cumplimiento de la rebaja tarifaria se realizará a los vehículos beneficiarios del proceso vigente. Un vehículo (Placa Patente Única) puede ser fiscalizado durante el año en más de una oportunidad, y se contabilizará en el cálculo del indicador, tanto en el numerador como en el denominador, todas las veces que sea fiscalizado. Se considerarán los vehículos urbanos que se acogen al subsidio en el marco del art. 4to transitorio de la Ley 20.696.

2.- Las etapas son las siguientes:

a. Recepción compilado de Fiscalización, emitido por el PNF, que contiene el registro de fiscalizaciones levantadas en terreno por el PNF para el mes t-1.

b. Análisis del cumplimiento de la rebaja tarifaria de Enseñanza Media y Enseñanza Superior (33% respecto de tarifa Adulta) en aquellos buses adscritos al subsidio para el mes t-1.

c. Emisión de Informe del Formulario H "Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de las patentes fiscalizadas que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas para el mes t-1".

3.- Sólo se considerará como alcance geográfico aquellas zonas distintas a la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo 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 el Artículo 3° letra b) de la ley N° 20.378.

4.- El incumplimiento de la rebaja tarifaria se medirá respecto de las patentes que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas, los que serán fiscalizados por el Programa de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

5 1. El denominador del indicador se definirá cada año a través de una circular emitida por el Subsecretario de Transportes.

2. Las bases de licitación son parte de los medios de verificación por cuanto en ellas se define en qué informe de avance se debe entregar el PMTU.

3. El indicador considera sólo PMTU elaborados por SECTRA.

6 El numerador considerará las mediciones clasificadas como buenas ajustadas, esto implica descontando un cuarto de las deficientes y la mitad de las críticas. El denominador sería el total de las mediciones de Servicio - Sentido - período. Cada medición contempla un servicio - sentido - período, cada una de estas mediciones contempla un nivel de cumplimiento de Frecuencia (ICF) y de regularidad (ICR). La clasificación se determina según el siguiente rango: Bueno: ICF mayor o igual a 90% ; ICR mayor o igual a 80% Deficiente: ICF entre 70% y 90% ; ICR entre 60% y 80% Crítico: ICF menor a 70% ; ICR mayor a 60%

7 1. Todas las gestiones se generan a través de sistema de Información y atención ciudadana SIAC:

Consultas Simples: 2 días hábiles desde su fecha de ingreso, consulta ciudadana que puede ser respondida directamente por ejecutivo OIRS o por analista OIRS Regional. Por lo general, este tipo de consultas son frecuentes y se refieren a temas que están claramente identificados en la normativa vigente de la Institución. Sugerencias: 2 días.

Consultas Complejas: 12 días hábiles desde su fecha de ingreso, consulta ciudadana cuya respuesta no está al alcance directo del ejecutivo OIRS o analista OIRS Regional, debido a que se refiere a temas complejos de responder, ya sea por su naturaleza técnica, interpretativa o bien por ser temas sensibles comunicacionalmente para la Institución.

Reclamos: 18 días hábiles desde su fecha de ingreso, es un requerimiento ciudadano que manifiesta disconformidad o presenta alguna irregularidad sobre un funcionario o estamento de la Subsecretaría de Transportes.

Denuncias Verificables: 18 días hábiles, desde su fecha de ingreso, corresponden a requerimientos ciudadanos donde se expresa disconformidad o se denuncian irregularidades sobre algún sistema de transporte público. Estas denuncias deben poder ser constatadas en terreno por el Programa de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes. Ejemplos: Frecuencias de servicio, condiciones técnicas y mecánicas de buses, cambios de trazado frecuentes.

Denuncias No Verificables: 18 días hábiles, desde su fecha de ingreso, requerimientos ciudadanos donde se expresa disconformidad o se denuncian irregularidades puntuales sobre el servicio entregado por un medio de transporte público. Estas denuncias, al ser hechos puntuales ocurridos en el pasado, no pueden ser constatadas en terreno por el Programa de Fiscalización. En consecuencia deben ser notificadas al responsable legal o propietario que corresponda. Ejemplos: Conducción irresponsable de un conductor, agresión o maltrato de un conductor.

2. En atención a que la base de datos del sistema de gestión de casos contiene un número elevado de registros y su tamaño impide su envío o reporte, se considerará como medio de verificación una muestra de dicha base de datos, la que deberá contener como mínimo 50 registros por cada mes del año.

3. Se excluyen de la medición requerimientos con fecha de inicio posterior al 01-12-2016, y que al momento del reporte final se encuentren aún



en proceso y dentro de los plazos máximos establecidos, según corresponda.

- 8 a) El cálculo es desarrollado en base a las mediciones por servicio-sentido-mes que son obtenidas desde las bases de datos generados en la gerencia de Control de la Operación, los cuales son obtenidos a su vez, de las mediciones vía GPS de todos los buses que prestan servicio en la ciudad.
- b) El numerador de este indicador guarda relación con aquellas mediciones que cumplen con la regularidad de los intervalos de tiempos entre buses en un servicio, los cuales están determinados en el programa de operación vigente.
- c) El resultado de esta medición busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean afectados, dado a un aumento de los tiempos de pasada entre buses o a la impuntualidad de los servicios. Para estos efectos, se mide el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios por sentido y período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados, se determina el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponden. Tecnológicamente, este indicador está relacionado con la detección a través de GPS, de todos los servicios.
- d) La relevancia de este indicador se encuentra en que la regularidad de los servicios es uno de los aspectos más valorados (y reclamados) por los usuarios. En la actualidad, el plan de operaciones se actualiza de manera oficial, dos veces al año. La medición del ICR se ajusta respecto del plan de operaciones que se encuentre vigente.

## Anexo 5: Compromisos de Gobierno

<b>MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Anexo 5 BGI 2016</b>			
<b>Subsecretaría</b>	<b>Servicio</b>	<b>Compromiso</b>	<b>Estado de Avance entregado por el Ministerio</b>
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Invertir la totalidad de los recursos para subsidiar el transporte público aprobados por ley, tanto para las comunas donde opera el Transantiago como para el resto del país.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Acelerar las inversiones de superficie del Transantiago, avanzando en el desarrollo de infraestructura vial y tecnologías de control de flota en Santiago.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Mejorar la calidad de servicio del Transantiago, en términos de disminución de los tiempos de viaje, seguridad, limpieza y un sistema de información apropiado a sus usuarios.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	EFE	Agilizar el desarrollo de los proyectos de trenes suburbanos de acercamiento, Melipilla-Alameda y analizar otros que puedan ser socialmente rentables.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	EFE	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: medio de pago único y electrónico en Gran Valparaíso-Viña y Concepción.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: la introducción de una solución de transporte masivo moderno de buses o tranvía en Antofagasta.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: introducir una solución de alto nivel en Concepción en conexión con el servicio de trenes, potenciando el uso actualmente deprimido de este servicio más la ampliación del ferrocarril suburbano Biotrén.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: habilitación programas de gestión de tránsito que prioricen al transporte público, en ciudades como Temuco, Valdivia, Puerto Montt, La Serena y otras.	Cumplido

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Anexo 5 BGI 2016**

<b>Subsecretaría</b>	<b>Servicio</b>	<b>Compromiso</b>	<b>Estado de Avance entregado por el Ministerio</b>
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: mejoramiento al sistema de transporte público de buses en ciudades regionales mediante reformas que disminuyan la antigüedad promedio de la flota, regulen la frecuencia y horarios de los servicios, por medio de sistemas basados en localización automática de vehículos, y que reduzcan la tarifa pagada por los adultos mayores.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Cada ciudad cabecera de Región, área metropolitana o conurbación deberá contar con planes de transporte.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Avanzar en los estudios del Plan de Inversiones en Transporte Urbano y Suburbano que beneficiarán a Valparaíso, Puerto Montt, Temuco, Concepción, Antofagasta e Iquique.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	EFE	Poner en operación la extensión del Biotrén a Coronel.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Metro	Avanzar en la línea 2 hasta San Bernardo.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Metro	Avanzar en la línea 3 hasta Quilicura.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes		Invertir más de 100 mil millones de pesos en transporte en regiones.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: potenciar los actuales programas de transporte escolar y subsidios para transporte en zonas aisladas, ambos programas financiados con la ley de subsidio nacional al transporte público.	Cumplido
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios para dotar a Antofagasta de soluciones de conectividad de alto estándar, que evaluará la implementación de tranvías y corredores de buses.	Cumplido
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Promover el uso compartido de infraestructura, lo que ayudará a bajar el impacto en nuestras ciudades, como también mejorar la competencia en este mercado.	Cumplido

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Anexo 5 BGI 2016**

<b>Subsecretaría</b>	<b>Servicio</b>	<b>Compromiso</b>	<b>Estado de Avance entregado por el Ministerio</b>
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Licitación de concesiones de infraestructura de banda ancha de las características descritas, de acceso abierto a todos los proveedores de telecomunicaciones, en comunas de menores ingresos de las áreas metropolitanas del país	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Desarrollar infraestructura para la conectividad nacional e internacional, vía fibra óptica para zonas extremas del país	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Incluir nuevos controles en los contratos de servicios: impedir la inclusión de cláusulas abusivas, aprobación previa de la autoridad para todo contrato de los servicios que se comercialicen en el mercado, obligación de incorporar estándares de calidad de servicios y fórmulas de compensaciones en los contratos de los servicios, junto con mejorar la transparencia en el contenido de cada contrato.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Establecer una normativa que permita un amplio acceso de la población a Internet y banda ancha, con obligaciones expresas para las empresas.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Telecomunicaciones	Ninguno	Reducir la brecha digital y aumentar la conectividad en telecomunicaciones.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Fomentar el empleo de medios de transporte que generen menores tasas de contaminación, congestión y accidentes.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Mejorar la gestión del sistema de transportes del Transantiago mediante un control acucioso de la operación y de las responsabilidades contractuales de los operadores.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: una estación intermodal en Valparaíso que conecte Merval con los servicios de Trolebuses en Estación Barón.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Establecer una autoridad para cada puerto, la que tendrá competencia en aspectos operativos navieros dentro de las áreas portuarias como de coordinación de las agencias públicas que fiscalizan la actividad comercial.	A tiempo en su cumplimiento

<b>MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Anexo 5 BGI 2016</b>			
<b>Subsecretaría</b>	<b>Servicio</b>	<b>Compromiso</b>	<b>Estado de Avance entregado por el Ministerio</b>
Subsecretaría de Transportes	Ninguno	Desarrollar planes de protección de áreas costeras reservadas a puertos, que aseguren la expansión de la capacidad portuaria en el territorio y en el borde costero, compatibilizándolo con otros usos y su relación con el territorio en que se emplazan.	A tiempo en su cumplimiento
Subsecretaría de Transportes	Metro	Línea 6 del metro operativa el año 2017.	A tiempo en su cumplimiento

## Anexo 6: Informe Preliminar<sup>93</sup> de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas<sup>94</sup> (01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2016)

Programa / Institución:

Año Evaluación:

Fecha del Informe:

Cuadro 11 Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas	
Compromiso	Cumplimiento
Realizar una encuesta origen / destino de viajes en las capitales regionales de Temuco, Valdivia, Osorno y el gran Santiago	<p>Estudios</p> <p>Temuco: Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Valdivia: Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Osorno: Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Santiago: Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, Etapa IX</p> <p>Descripción</p> <p>Temuco: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la calibración del modelo estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la conurbación de Temuco-Padre Las Casas.</p> <p>Valdivia-Osorno: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares, además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la recalibración del modelo estratégico VIVALDI, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de las ciudades de Valdivia y Osorno.</p> <p>Santiago: Realizar Encuesta de Movilidad en 38 comunas del Gran Santiago en la Región Metropolitana de manera de disponer de información actualizada de demanda de Transporte urbano.</p>
El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento por parte de los consultores que realizan los estudios, en la entrega completa y correcta de las encuestas.	

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

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

Cuadro 11

Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>Estado de avance</p> <p>Temuco-Valdivia-Osorno: Estudios Finalizados.</p> <p>Gran Santiago: Estudio Finalizado.</p> <p><u>Medios de Verificación:</u></p> <p>Carta de aprobación Informe N° 2 Temuco</p> <p>Bases de Licitación Temuco</p> <p>Carta de aprobación Informe N°2 Valdivia</p> <p>Bases de Licitación Valdivia</p> <p>Carta de aprobación Informe N°2 Osorno</p> <p>Bases de Licitación Osorno</p> <p>Carta de aprobación Informe N°5 Santiago</p> <p>Bases de Licitación Santiago</p> <p>Carta de aprobación Informe final Temuco</p> <p>Bases de Licitación Temuco</p> <p>Bases de Licitación Temuco parte 2</p> <p>Bases de Licitación Temuco parte 3</p> <p>Bases de Licitación Temuco parte 4</p> <p>Carta de aprobación Informe final Valdivia</p> <p>Bases de Licitación Valdivia</p> <p>Carta de aprobación Informe final Osorno</p> <p>Bases de Licitación Osorno parte 1</p> <p>Bases de Licitación Osorno parte 2</p> <p>Bases de Licitación Osorno parte 3</p> <p>Bases de Licitación Osorno parte 4</p> <p>Carta de aprobación Informe final Santiago</p> <p>Bases de Licitación Santiago</p>
<p>Realizar una encuesta origen / destino de viajes en las capitales regionales de Curicó y Puerto Montt</p> <p>El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento por parte de los consultores que realizan los estudios, en la entrega completa y correcta de las encuestas.</p>	<p>Estudios</p> <p>Curicó: Actualización Plan de Transporte de Curicó y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I</p> <p>Puerto Montt: Actualización Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa I</p> <p>Descripción</p> <p>Curicó: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la calibración del modelo estratégico VIVALDI, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la</p>

Cuadro 11

Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>ciudad de Curicó.                      Puerto Montt: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares, además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la recalibración del modelo estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la ciudad de Puerto Montt.</p> <p>Estado de avance                      Curicó: Finalizado                      Puerto Montt: Finalizado</p> <p>Medios de Verificación:                      Carta de aprobación Informe N° 3 Curicó</p> <p>Bases de Licitación Curicó</p> <p>Carta de aprobación Informe N°3 Puerto Montt</p> <p>Bases de Licitación Puerto Montt</p> <p><u>Medios de Verificación:</u>                      Carta de aprobación Informe N° 3 Curicó                      Bases de Licitación Curicó                      Bases de Licitación Puerto Montt                      Carta de aprobación Informe N°3 Puerto Montt                      Carta de aprobación Informe final Curicó                      Bases de Licitación Curicó                      Carta de aprobación Informe final Puerto Montt                      Bases de Licitación Puerto Montt</p>
<p>Realizar una encuesta origen / destino de viajes en la capital regional del gran Valparaíso y del gran Concepción.</p> <p>El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento por parte de los consultores que realizan los estudios, en la entrega completa y correcta de las encuestas.</p>	<p>Estudios                      Gran Valparaíso: Actualización Diagnóstico del S.T.U. del Gran Valparaíso, Etapa I                      Gran Concepción: Actualización Plan de Transporte del Gran Concepción, Etapa I</p> <p>Descripción                      Gran Valparaíso: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la calibración del modelo</p>



Cuadro 11

Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la conurbación del Gran Valparaíso.

Gran Concepción: Realización de Encuesta Origen-Destino de Viajes en Hogares, además de un conjunto de mediciones y encuestas complementarias, y la recalibración del modelo estratégico ESTRAUS, permitiendo a su vez la creación de una base de datos con las características de los viajes y de las personas que los realizan. Todo ello permitirá posteriormente realizar los análisis técnicos de planes de proyectos y proyectos individuales necesarios para abordar el desarrollo y la gestión del STU de la conurbación del Gran Concepción.

Estado de avance

Gran Valparaíso: Estudio finalizado.

Gran Concepción: Informe de avance N°3 aprobado, el que contiene el desarrollo de las encuestas Origen Destino en forma completa, definidas por bases de Licitación en el Capítulo 2, numeral 2.7. Actualmente se encuentra en desarrollo el informe de avance N°4.

Medios de Verificación:

Bases de Licitación Gran Valparaíso

Carta de aprobación Informe N°3 Gran Valparaíso

Carta de aprobación Informe N°2 Gran Concepción

Bases de Licitación Gran Concepción

Bases de Licitación Gran Concepción parte 2

Bases de Licitación Gran Concepción parte 3

Bases de Licitación Gran Concepción parte 4

Carta de aprobación Informe N°3 Gran Concepción

Bases de Licitación Gran Valparaíso

Carta de aprobación Informe final Gran Valparaíso

Informar los resultados de las mediciones de tiempos de espera en paraderos (cada año, y para ello se recomienda definir grupos de ciudades tipo, de manera que en cada año se tome una muestra en al menos 5 ciudades del país) que permita determinar los niveles de servicio del sistema de transporte público mayor.

Durante el 2014, se desarrolló estudio de percepción usuaria y satisfacción de transporte público en las ciudades de Gran Valparaíso, Gran Concepción, Temuco-Padre Las Casas, Puerto Montt, La Serena y Coquimbo, que entre sus variables analizó los tiempos de espera en paraderos. Este insumo ha sido considerado en los análisis orientados a la implementación de los perímetros de exclusión.

Adicionalmente, se han desarrollado una línea de estudios,

**Cuadro 11**  
**Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas**

Compromiso	Cumplimiento
El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria	<p>denominados "Variables de Operación de Transporte Público", que considera este elemento. En el medio de verificación se incluye listado y estado de avance.</p>
	<p>Estado de avance</p> <p>Al 31 de diciembre de 2016 se cuentan con informes finales de las mediciones de los tiempos de espera realizadas en las ciudades de Arica, Calama, Talca, Arica y Los Lagos. Estos dan cuenta que la Subsecretaría de Transportes está avanzando en el cumplimiento del compromiso.</p>
	<p><u>Medios de Verificación:</u></p> <p>Informar los resultados de las mediciones de tiempos de espera en paraderos</p> <p>Informe Final Mediciones Arica</p> <p>Informe Final Mediciones Calama Parte 1</p> <p>Informe Final Mediciones Calama Parte 2</p> <p>Informe Final Mediciones Calama Parte 3</p> <p>Informe Final Mediciones Calama Parte 4</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 1</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 2</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 3</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 4</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 5</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 6</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 7</p> <p>Informe Final Mediciones Talca Parte 8</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 1</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 2</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 3</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 4</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 5</p> <p>Informe Final Mediciones Los Lagos Parte 6</p>
Informar resultados del estudio de costos de operación del sistema de transporte público mayor que permita determinar cuánto efectivamente cuesta transportar un pasajero.	<p>Para el presupuesto 2015, en el anteproyecto de la DTPR, se solicitó M\$ 920.000 para la realización de estudios, entre los cuales se contempló un estudio de costos para el Gran Concepción y un estudio de costos para servicios de zonas aisladas.</p>
El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria	<p>Sin embargo, el presupuesto definitivo asignado fue de M\$ 309.000, que fueron utilizados según el siguiente cuadro:</p>
	<p>Estudio Demanda de pasajeros en buses Gran Concepción</p>

Cuadro 11

Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

Monto \$M\$ 96.000

Saldo de estudio iniciado en 2014.

Impacto Transporte Escolar M\$ 145.000

Mandato legal Ley 20.696

Riesgos en procesos de Pago DTPR M\$ 63.000

Estudio finalmente no ejecutado.

Para el caso del año 2016, la solicitud fue la siguiente, incluso indicándose las observaciones del panel de expertos contratado por DIPRES.

Para el presupuesto 2016, en el anteproyecto de la DTPR, se solicitó M\$ 550.000 para la realización de estudios. El presupuesto asignado finalmente fue de M\$ 207.600.

Estado de Avance a diciembre de 2016

Se adjunta convenio firmado con las Intendencia de O'Higgins para realizar durante el 2017 un estudio de costos del Sistema.

Medios de Verificación:

Informar resultados del estudio de costos de operación del sistema de transporte público mayor que permita determinar cuánto efectivamente cuesta trasportar un pasajero.

Convenio firmado con las Intendencia de O'Higgins para realizar durante el 2017 un estudio de costos del Sistema

## Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2016

### INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2016

#### IDENTIFICACIÓN

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

#### FORMULACIÓN PMG

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

**DETALLE EVALUACIÓN SISTEMA DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO INSTITUCIONAL**

**RESUMEN RESULTADOS POR OBJETIVO DE GESTIÓN**

N°	Objetivos de Gestión	Compromiso		Resultado Evaluación		N° Indicadores Descuento por error	Dificultades de Implementación no previstas	Ponderación Resultado Fnal
		Ponderación	N° Indicadores Comprometidos	Ponderación	N° Indicadores Cumplidos			
1	Cumplir Meta de Indicadores de Productos Estratégicos	70%	5	70%	5	0		70%
2	Medir, informar correctamente y publicar los Indicadores Transversales	30%	9	30%	9	No aplica	No aplica	30%
3	Cumplir Meta de Indicadores Transversales	0%	0	0%	0	No aplica		0%
Total		100%	14	100%	14	0		100%

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

N°	Indicador	Meta 2016	Efectivo 2016 (resultado evaluación final)	% Cumplimiento (resultado evaluación final)	Descuento por error	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida (resultado evaluación final)
1	Porcentaje de ciudades o conurbaciones con Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU) de antigüedad menor o igual a 10 años	84	84	100,0	No	10,0	10,0
2	Porcentaje de gestiones de atención ciudadana realizadas dentro de plazo a nivel Nacional respecto al total de gestiones de atención ciudadana recibidas en el	97	99	102,1	No	20,0	20,0

	año t						
3	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas reguladas	93,0	96,2	103,4	No	15,0	15,0
4	Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no reguladas	89,0	93,5	105,1	No	15,0	15,0
5	Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	84,0	82,4	98,1	No	10,0	10,0
	Total:					70	70

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

N°	Indicador	Efectivo 2016 (resultado evaluación final)	Cumplimiento Compromisos		
			Medir	Informar	Publicar
1	Porcentaje de compromisos de Auditorías implementados en el año t.	18	Si	SI	Si
2	Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001, en el año t.	11	Si	SI	Si
3	Porcentaje de iniciativas de descentralización y desconcentración implementadas en el año t	100	Si	SI	Si
4	Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t.	7,48	Si	SI	Si
5	Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t	100,00	Si	SI	Si
6	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t.	0,62	Si	SI	Si
7	Porcentaje de trámites digitalizados al año t respecto del total de trámites	19,67	Si	SI	Si

	identificados en el catastro de trámites del año t-1.				
8	Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t	100	Si	Si	Si
9	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	8	Si	Si	Si

Estado Aplicativo Web Cumplimiento [PMG/MEI]:	REVISADO COMITÉ PMG
Fecha de emisión:	22-03-2017 17:45

## Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2016				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo <sup>95</sup>	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas <sup>96</sup>	Incremento por Desempeño Colectivo <sup>97</sup>
Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	8	3	100%	8%
Gabinete Subsecretario y Auditoría Interna	11	4	100%	8%
División de Normas y Operaciones	27	4	100%	8%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	13	5	97%	8%
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	20	6	98%	4%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	45	6	97%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	66	6	100%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	11	6	99%	8%
Coordinación de Usuarios	18	4	100%	8%
Coordinación de Planificación y Desarrollo	27	5	100%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito	38	6	100%	8%
Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	12	5	100%	8%
División Legal	17	4	99%	8%
Coordinación de Personas	27	8	99%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	65	5	96%	8%
División de Gestión, Tecnología y Procesos (DGTP)	20	6	99%	8%
Seremitt Región de Arica y Parinacota	6	6	93,4%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	6	6	100%	8%

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

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

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



Seremitt Región de Antofagasta	7	6	99%	8%
Seremitt Región de Atacama	7	6	100%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	9	6	99%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	17	6	99%	8%
Seremitt Región Metropolitana	68	5	95%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	10	6	88%	4%
Seremitt Región del Maule	10	6	99%	8%
Seremitt Región del Biobío	27	6	97%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	12	6	95%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	12	6	100%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	6	98%	8%
Seremitt Región de Aysén	5	6	98%	8%
Seremitt Región de Magallanes y Antártica chilena	11	6	100%	8%

## Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración en 2016.

### - Género

N°	NOMBRE DE MEDIDA COMPROMETIDA (INDICADORES O ACTIVIDADES Y TRANSVERSALES)	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN
		SI	NO	
1	Diseño y/o actualización, cuando corresponda, de indicadores de desempeño que midan directamente inequidades, brechas y/o	X		<p>Porcentaje de mujeres infraccionadas por evasión del pasaje de bus.</p> <p>Análisis con enfoque de género de las denuncias.</p> <p>Análisis con enfoque de género de los reclamos.</p>
2 Medir indicador (es) diseñados en 2015 barreras de género.	2.1 Porcentaje de mujeres infraccionadas por evasión del pasaje de bus	X		<p>Resultado del indicador : 29,9% (19.583/ 65.417) X 100</p> <p>Los valores obtenidos (numerador y denominador) corresponden a los pasajeros infraccionados por los inspectores del Programa Nacional de Fiscalización; de los datos se concluye que existe diferencias asociadas con el género. Debemos monitorear esto por tercer año (2017), para ver si esta diferencia en género se comporta de igual manera y se mantiene en el tiempo, de esto se establecerán si las brechas requieren de alguna medida focalizada para el tratamiento de la evasión con enfoque de género.</p>
	2.2 Reportes estadísticos mensuales de 'Porcentaje de Mujeres Conductoras de Transporte Escolar' publicados en el sitio web institucional dentro de la primera quincena de cada mes	X		<p>Al 31 de diciembre se realizaron 11 reportes con desfase de un mes por la obtención del dato (enero no se agrega en el conteo pues informa sobre diciembre 2015) logrando dar cumplimiento en la documentación y detección de las tendencias respecto de la participación de la mujer en el mercado laboral del Transporte Escolar, de manera de estudiar los fenómenos que expliquen las diferencias e identificar las barreras existentes y buscar acciones que reduzcan las brechas.</p>
	2.3 Reportes estadísticos mensuales de 'Porcentaje de Mujeres Adultos Acompañantes de Transporte Escolar' publicados en el sitio web institucional dentro de la primera quincena de cada mes.	X		<p>Al 31 de diciembre se realizaron 11 reportes con desfase de un mes por la obtención del dato (enero no se agrega en el conteo pues informa sobre diciembre 2015) logrando dar cumplimiento en la documentación y detección de las tendencias respecto de la participación de la mujer en el mercado laboral del Transporte Escolar, de manera de estudiar los fenómenos que expliquen las diferencias e identificar las barreras existentes y buscar acciones que reduzcan las brechas.</p>
	2.4 Encuestas de satisfacción y percepción usuaria	X		<p>La encuesta es parte de un estudio que realizó la Subsecretaría sobre la Medición y análisis de variables de operación y percepción usuaria de servicios de transporte público mayor urbano de las ciudades de Puerto Montt, Osorno y Chiloé cuyo resultados están desagregados por sexo y arrojan que La "feminización" del uso del Sistema de Transporte Público, se conserva prácticamente sin cambios, incluso cuando se analizan las estadísticas de habitualidad, o de principalidad (o el medio de transporte más habitual).</p> <p>Lo anterior se explica especialmente por las actividades laborales de la zona, donde el uso de vehículos de empresa, es bastante común en las ciudades de Ancud, Castro y Quellón. El único quiebre en esta distribución, ocurre en el uso del automóvil particular, donde la distribución por sexo, es prácticamente equitativa.</p>

3 Datos desagregados por sexo en sistemas de información, estadísticas y/o estudios.	3.1 Análisis de satisfacción por género. Informe de Análisis de las evaluaciones que hacen las mujeres del transporte de buses Transantiago en la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.	X		La encuesta es parte de un estudio que realiza la Subsecretaría de Transportes a través de la División de Transporte Público Metropolitano, el año 2015 y que analiza sus resultados el 2016
	3.2 Análisis de los requerimientos realizados por usuarios y usuarias del Sistema de Transporte Público de Santiago a través de los canales de información de Transantiago, desagregando los requerimientos clasificados por "subtipo" que tanto hombres como mujeres realizaron en los canales informativos de Transantiago, destacando las principales diferencias y semejanzas en el análisis por género.	X		En general se observa que los hombres ingresan más requerimientos relacionados con el transporte público que las mujeres, la diferencia es de 9%, es decir que, de un total de 31.312 requerimientos, 16.215 corresponden a hombres y 13.970 a mujeres.
4 Capacitación a funcionarias/os	4.1 Porcentaje de cobertura de capacitación en género y el ámbito de trabajo de funcionarios y funcionarias del Servicio	X		Capacitación en FLACSO, realizada entre el 02 y 03 de agosto del 2016, para 18 funcionarios y funcionarias (5 hombres y 13 mujeres), con una duración de 16 horas cronológicas.
5 Indicadores de desempeño <sup>98</sup> y actividades estratégicas <sup>99</sup> que midan inequidades, brechas y barreras de género	5.2 Generar acciones para incentivar la incorporación de mujeres a las labores de conducción en el Sistema de Transporte Público de Santiago, generando mensajes hacia la empresa y hacia las mujeres.	X		La acción consiste en una actividad que reconoce a las mejores conductoras, con el fin de motivar la integración de mujeres al sistema de transporte público. Tal evento es anual y se realiza a final de año teniéndose programado para los meses de noviembre-diciembre.  En esta oportunidad, se premió a las 14 conductores y 6 conductoras de las 7 operadoras del Transantiago.
	5.3 Levantamiento de la percepción ciudadana respecto del acoso sexual en el transporte público mayor de pasajeros (buses).	X		Se realizaron 3 instancias de participación con usuarias y usuarios y actores del transporte público de pasajeros prestado por buses para conocer su experiencia y visión respecto al acoso sexual en el transporte. Siendo la primera en la Región Metropolitana (Santiago) el 11 de agosto, una segunda en la Región de Valparaíso (Valparaíso) el 18 de agosto y por último otro en la Región del Bío Bío (Concepción) el 25 de agosto.
			<b>ME TA</b>	<b>EFFECTIVO 2015</b>
<b>RESULTADOS FINALES INDICADOR DE GÉNERO</b>		<b>5</b>		<b>EFFECTIVO 2015</b>
<b>N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015</b>			<b>5</b>	<b>NO</b> <b>(N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015/ N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2015) *100% =100%</b>
<b>N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2015</b>		<b>0</b>	<b>5</b>	<b>NO</b>

98 Cumple si logra el 95% de la meta propuesta

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

**- Descentralización / Desconcentración**

N°	INICIATIVAS	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN	
		SI	NO		
1	Convocatoria de constitución de al menos un Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) regional.	X		Durante todo el año se prosiguió con el trabajo del COSOC nacional y al final del año se realizaron los llamados a conformar Consejos de la Sociedad Civil en las regiones de Atacama y Aysén, así complementar lo que ya se venía realizando a nivel nacional, incorporando la mirada local de cada región.	
2	Implementación del Programa de Renovación de Taxis Colectivos, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales como apoyo a los Gobiernos Regionales.	X		Durante el año se realizaron las postulaciones al Programa en 11 regiones (Arica, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, O'Higgins, Maule, Biobío, Los Ríos, Aysén y Magallanes), recibiendo 3.278 postulaciones, y llevándose a cabo renovaciones en 9 (Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, O'Higgins, Maule, Los Ríos, Aysén y Magallanes) al cierre del año calendario con 1.739, con un monto invertido de MM \$3.639. Procesos que se realizaron casi en su totalidad desde las regiones, con un trabajo coordinado de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones y los Gobiernos Regionales.	
3	Elaboración de un plan bianual 2017-2018 de nuevas iniciativas a implementar de descentralización y/o desconcentración.	X		Se elaboró un plan bianual 2017-2018 de trabajo, con iniciativas de descentralización y desconcentración para seguir avanzando durante estos años. Iniciativas enfocadas, entre otras cosas, en el trabajo que se realiza respecto al Proyecto de Descentralización, la consolidación del Programa de Renovación de Taxis Colectivos, y la implementación de un Sistema de Gestión Documental que incorpore a las regiones.	
<b>RESULTADOS FINALES INDICADOR DE DESCENTRALIZACIÓN</b>				<b>META</b>	<b>EFFECTIVO 2016</b>
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015		3			
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2015			0	<b>NO</b>	<b>100%</b>
N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2015		3			

## Anexo 10: Oferta Programática identificadas del Servicio en su ejecución 2016.

<b>N</b>	<b>Nombre</b>	<b>Tipo</b>
1	Centro de Control y Certificación Vehicular	Iniciativa
2	Programa Nacional de Fiscalización y Control del Transporte	Programa
3	Subsidio Nacional al Transporte Público	Programa
4	Transantiago	Programa
5	Unidad Operativa de Control de Tránsito	Iniciativa

## Anexo 11a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional

Materia	Tema Específico	Estado
Tránsito	Moderniza legislación sobre transporte remunerado pasajeros (plataformas) Boletín 10.937-15	Mensaje 25.10.2016 Primer trámite Constitucional – Diputados.
Transporte Público	Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Boletín 10.217-15	Mensaje 04.08.2015 Segundo trámite Constitucional – Senado.
Transporte Público	Modifica la Ley de Tránsito y la ley N°18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales Boletín 10.125-15	Mensaje 16.06.2015. Primer trámite Constitucional – Senado. Aprobado en general y particular pasa a Comisión de Hacienda.
Tránsito	Regular la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica. Boletín 10.184-15	Moción 08.07.2015 Primer trámite, Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado.

## Anexo 11b: Leyes Promulgadas durante 2016

TIPO DE NORMA	NUMERO	DESCRIPCIÓN	DIARIO OFICIAL
Ley	N° 20.904	Modifica la ley de Tránsito, con el objeto de aumentar las sanciones por el no uso de dispositivos de seguridad para menores de edad en vehículos particulares.	16-03-2016
Ley	N° 20.958	Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones y leyes complementarias, para establecer un sistema de aportes al espacio público aplicable a los proyectos de construcción. MINVU - MTT	15-10-2016
Ley	N° 20.950	Ley que permite la emisión de medios de pago con provisión de fondo por entidades no bancarias. Ministerio de Economía.	29-10-2016
Ley	N° 20.967	Modifica la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, con el objeto de regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica. Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción	17-11-2016