

BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2015

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES

SUBSECRETARÍA DE
TRANSPORTES

Abril de 2016
Amunátegui 139, Santiago de Chile – Teléfono:+56224213000
www.subtrans.cl

Índice

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo.....	3
2. Resumen Ejecutivo Servicio	6
3. Resultados de la Gestión año 2015	9
4. Desafíos para el año 2016	54
5. Anexos.....	73
Anexo 1: Identificación de la Institución	74
Anexo 2: Recursos Humanos.....	83
Anexo 3: Recursos Financieros.....	93
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2015.....	145
Anexo 5: Compromisos de Gobierno	148
Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas	151
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2015.....	155
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	159
Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración en 2015.	161
Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional.....	164
Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2015.....	167

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

De mi consideración,

Durante el año 2015, una de las prioridades de la gestión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha sido fortalecer el transporte público, tanto en Santiago como en regiones, estudiando medidas que contribuyan a disminuir la congestión; así como también ampliando la cobertura y calidad de los servicios de telecomunicaciones e, impulsando medidas que permitan prevenir accidentes de tránsito. Todas estas acciones tienen como objetivo común contribuir a mejorar la calidad de vida de chilenas y chilenos y de esta forma, hacer de Chile un país más equitativo.

En este sentido, en materia de transportes, hemos trabajado concretamente para avanzar en la construcción de sistemas que garanticen un transporte digno, de calidad y accesible para todos los chilenos, a través del transporte público. Avanzamos así para que las personas se transporten de la forma más eficiente posible desde una perspectiva social, fomentando el empleo de aquellos medios que generen menores tasas de contaminación, congestión y accidentes. En este ámbito destaca el aumento sostenido de recursos destinados a subsidiar el transporte público, con más de \$ 120 mil millones hasta 2017 y \$260 mil millones entre los años 2018 y 2022, distribuyendo equitativamente 50% de recursos para Santiago y 50% para las regiones.

Durante el 2015, en la línea del fortalecimiento del transporte público regional se ejecutaron en regiones 149 mil millones de la ley de subsidios, financiando la operación de 4.605 servicios de transporte en todo Chile, de los cuales 70 son nuevos, y beneficiaran a más de 80 mil personas. De esta forma logramos mejorar la conectividad y la calidad de vida de nuestras regiones a través de la puesta en marcha del servicio de conectividad rural La Junta – Chaitén, mediante la puesta en marcha de servicios subsidiados lacustres aislados de la Región de Los Ríos, servicios de conectividad rural en San José de Maipo y servicio aéreo subsidiado Balmaceda – Punta Arenas.

En la línea del mejoramiento del transporte público de Santiago, destaca la creación de una secretaría técnica encargada de llevar a cabo el nuevo proceso de licitación de Transantiago, garantizar la participación ciudadana en el rediseño del sistema y la creación del Consejo Asesor de Estrategia y Planificación. De esta forma se continuaron los mejoramientos operacionales al Transantiago con reasignaciones de recorridos, construcción de corredores (50% de los comprometidos en ejecución) y habilitación de 48,5 kilómetros de vías exclusivas y pistas sólo bus, habilitación de más de 500 nuevos puntos Bip! alcanzando un total de 2.100 puntos de recarga, se

incorporaron cerca de 70 nuevos buses de alto estándar con el objetivo de mejorar tanto aspectos operacionales como de seguridad y comodidad para las personas, beneficiando a más de 10 mil usuarios diariamente y finalmente con el objeto de fortalecer las acciones contra la evasión del pago en el transporte público, se presentó un Proyecto de Ley con el objetivo de contar con herramientas más eficaces para controlar el correcto pago de los pasajes del transporte público en todo el país, tipificando los delitos por fraude con tarjetas BIP; dotando de mayores facultades a fiscalizadores, endureciendo las sanciones existentes para los infractores y facilitando su aplicación.

Por otro lado, durante el año 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones invirtió más de cuatro mil millones de pesos en más de 70 estudios de pre inversión para proyectos de vialidad y transporte urbano a lo largo de todo Chile. Esto incluye el inicio de los estudios que buscan actualizar los planes maestros de transporte urbano en las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno. Además, finalizó el proceso de actualización de las encuestas origen-destino y la calibración de los modelos estratégicos de transporte en las ciudades de Curicó y Puerto Montt, lo que permitirá la actualización de los planes maestros de transportes a futuro.

En ese contexto, estamos planificando y avanzando en la materialización de soluciones de infraestructura a largo plazo. Para esto, se requiere de una estructura adecuada, que considere los distintos modos de transportes, para lo cual hemos desarrollado un trabajo coordinado en el marco de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio, integrada por los ministros de Vivienda, Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, Bienes Nacionales y el Subsecretario de Desarrollo Regional. En particular, se destaca en Iquique, Antofagasta y Valparaíso el inicio de los estudios para impulsar proyectos que consideren otras tecnologías: Metrocable en Antofagasta, ascensores en Valparaíso y teleféricos en Iquique y Valparaíso.

Otra de las prioridades de nuestra gestión tiene relación con la movilidad de los bienes y servicios también es relevante para el desarrollo del país, por su impacto en la competencia en los mercados, así como el acceso de las empresas y hogares a bienes de alta calidad y bajos precios. En este sentido, el desarrollo logístico en áreas como la portuaria y su relación con la ciudad; Políticas Ministeriales así como del transporte por carretera, es para nuestro Gobierno una prioridad. En este ámbito destaca que en materia portuaria se gestionó un convenio de colaboración con el International Transport Forum de la OCDE, para una revisión de pares sobre política portuaria, avanzando así en la construcción de una nueva política para el sector logístico y marítimo-portuario. En paralelo, se concluyeron las auditorías a las concesiones portuarias en los 7 puertos estatales desde Arica a Talcahuano que tienen terminales concesionados a privados, avanzando en la preparación de nuevos lineamientos para el control y seguimiento de los contratos de concesión existentes y la mejora del diseño de futuros contratos.

Otro aspecto a destacar en el ámbito de la movilidad de los bienes y servicios, corresponde al desarrollo de la Red Logística de Gran Escala (RLGE) en la Macro-zona Central, el cual ha sido abordado de manera integral, dado sus repercusiones sobre el conjunto de las cadenas logísticas del territorio. Una componente esencial para avanzar en esta línea fue la suscripción de una Cooperación Técnica con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Otra prioridad de nuestra gestión es la seguridad de tránsito. Hemos asumido la protección de la vida de las personas a través de la prevención de accidentes de tránsito como una tarea fundamental. Es por esto que estamos continuamente analizando perfeccionamientos al marco normativo, de fiscalización y educación, con el objeto de generar consciencia, en la propia ciudadanía, respecto de su propia responsabilidad en la prevención de accidentes. En este ámbito destacan el Plan de Seguridad Vial para niños y adolescentes, mayores exigencias para el traslado de niños, el Plan de motos, el Plan Piloto Motobox, el Proyecto de Ley convivencia de modos y reducción de la velocidad urbana de 60 a 50 kms/hora y finalmente mayores exigencias en materia de seguridad para autos.

En resumen, la gestión de esta administración el año 2015 estuvo enfocada a que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se hiciera cargo de los desafíos planteados por la ciudadanía en términos de generar un país más equitativo, con mayor participación, y con una visión de largo plazo en temas de transporte, que faciliten la movilidad de las personas.

Esperando que el año 2016 sea un año de grandes avances en términos de movilidad, se despide atentamente,


ANDRÉS GÓMEZ – LOBO ECHENIQUE
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES


2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tiene la misión de 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”.

Para cumplir con su misión la Subsecretaría se ha organizado en torno a sus principales roles: planificación, ejecución de infraestructura, regulación, subsidios al Transporte Público, fiscalización y control de operaciones de los servicios. Además de las unidades de ámbito sectorial cuenta con unidades de apoyo administrativo y legal, y con una División de gestión, tecnología y procesos.

Sus principales objetivos son: disminuir fallecidos por accidentes de tránsito; desarrollar planes y estudios que permitan definir políticas y normativas en los temas relevantes a transporte de carga; 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; 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; 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 y; velar por la accesibilidad, calidad, seguridad e impacto ambiental que entregan los servicios de transporte terrestre y otros modos.

Para lograr lo anteriormente expuesto la Subsecretaría de Transportes se organiza de la siguiente manera: División de Normas y Operaciones; Coordinación de Planificación y Desarrollo; División de Transporte Público Regional; Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano; Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; Programa Nacional de Fiscalización; División de Gestión, Tecnología y Procesos; Coordinación de Desarrollo Logístico; Coordinación de Usuarios; Coordinación de Personas; División de Administración y Finanzas y; División Legal. La Subsecretaría se desconcentra en las 15 Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en las que se refleja la acción del Ministerio a lo largo del territorio nacional.

Para el desempeño de la gestión de la Subsecretaría de Transportes orientada al logro de la misión y los objetivos estratégicos institucionales, se cuenta con una dotación efectiva de 1.736 personas, entre plantas, contratas y honorarios, de ellos 662 son mujeres y 1074 son hombres.

La ejecución de 2015 alcanzó el 97,4%, desglosada según programa presupuestario de la siguiente manera: Programa 01: 97,4%; Programa 02: 100%; Programa 03: 97,3%; Programa 04: 95,0%; Programa 05: 95,0%; Programa 06: 96,8%; Programa 07: 94,8%; Programa 08: 96,7%. Las subejecuciones se visualizan principalmente en los subtítulos 21, 22, 24 y 31.

Cabe mencionar que el presupuesto total asignado en 2015 ascendió a M\$ 885.662.386, de esto el 72% aproximadamente (M\$ 634.874.282) se destinó al programa “Subsidio Nacional al Transporte Público”, que van en directo beneficio de los usuarios, mediante programas como la rebaja de tarifas a adultos y escolares, la renovación de flotas de buses, la ampliación e instalación de servicios en zonas aisladas y el mejoramiento de infraestructura, materializando así los objetivos de transporte público accesible y de alta calidad. El mejoramiento del transporte público regional se ha propuesto como un foco de trabajo que debe ir en continuo perfeccionamiento, es por esto que en relación a los subsidios se puede mencionar que han permitido financiar:

- 4.607 servicios de transporte público que operan con aportes de subsidio en todo el país. De estos 70 son nuevos y benefician a más de 80 mil personas.
- 3.336 servicios con tarifas rebajadas, no licitados y licitados (lo que beneficia a más de 5 millones de personas a lo largo del país).
- 607 servicios subsidiados de Zonas Aisladas localizados en todas las regiones del país salvo la Metropolitana, contemplando una ejecución total de \$M 30.951.787. En términos de servicios la operación 2015 representa un aumento de un 14% respecto a 531 servicios subsidiados durante 2014.
- 660 servicios de transporte escolar con 41.598 mil niños beneficiarios.
- Financiamiento de obras de infraestructura, que ayudan a optimizar el transporte público y el desarrollo de las regiones.
- Modernización de la flota de buses mediante el Programa Renueva Tu Micro: Para el proceso 2015 se presentaron 530 postulaciones para Renueva Tu Micro y fueron renovadas 350. El registro histórico, señala que durante los procesos 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 del Programa Renueva tu Micro, se han recibido 4.978 postulaciones y se han concretado 3.338 renovaciones valorizadas en \$M 23.642.000.
- Para el proceso 2015 se presentaron 1.468 postulaciones para Renueva Tu Colectivo, y el promedio de antigüedad de los colectivos renovados es de 9 años. Durante el año 2015 se renovaron un total de 477.

En el ámbito del Transporte Público Metropolitano la Subsecretaría de Transportes a través del Directorio de Transporte Publico Metropolitano, durante el año 2015, se centró continuar con el desarrollo e implementación del Plan de Mejoramiento del transporte público de la Capital, presentado en mayo de 2014 por la Presidenta. Este plan apunta a dar respuesta a las reales necesidades de los usuarios y entregarles un mejor servicio. En este sentido, el plan se estructura en los siguientes ejes de trabajo: Fidelización, información y experiencia de usuarios; Desarrollo y sustentabilidad del Sistema, Evasión y Fraude, e Infraestructura del Sistema.

En materia de Plantas de Revisión Técnica (PRT), durante el año 2015 continuó el desarrollo de renovación de concesiones de PRT, realizándose nuevos procesos de licitación en la Región Metropolitana, O'Higgins, Magallanes, Maule y Bio Bio. Asimismo, durante el año 2015 iniciaron operaciones nuevas plantas revisoras en las regiones de Antofagasta y Metropolitana y se estima que gran parte de las plantas licitadas en regiones inicien operaciones durante el 2016.

En el ámbito de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, durante el año 2015, se alcanzaron importantes niveles de cobertura en la fiscalización de los principales modos de transporte a nivel nacional, siendo las mayores las logradas para buses Transantiago con un 100% de cobertura con respecto al parque existente; seguido por buses urbanos en las demás regiones, con un 92,8% de cobertura; buses periféricos con un 88,2%; buses rurales con 84,1%; y buses interurbanos, con un 77,7%. Al igual que el año 2014, la prioridad en la fiscalización estuvo puesta en el control a buses Transantiago que permitió alcanzar el más alto nivel de cobertura.

Cabe destacar que el Programa de Fiscalización, durante el 2015, tuvo un aumento de presupuesto para contratar personal en regiones para fortalecer la fiscalización de Subsidios a nivel nacional, esto permitió aumentar fuertemente la fiscalización a los servicios subsidiados, efectuando 46.318 verificaciones a los diferentes servicios que reciben subsidio del Estado para operar en el marco de la ley espejo de Transantiago para fortalecer el transporte en regiones distintas a la metropolitana.

En cuanto a la certificación y homologación de vehículos, durante el año 2015, se registra un aumento significativo de procesos en la certificación de seguridad en buses interurbanos, dado que el año 2015 empezaron a regir nuevas exigencias ante lo cual los importadores y carroceros procedieron a certificar nuevamente todos los modelos de carrocería de buses interurbanos.

En el ámbito de la gestión de tránsito, desempeñada principalmente por la Unidad Operativa de Control de Tránsito, destaca el crecimiento en cobertura regional a través de la puesta en marcha de la nueva UOCT del Maule con oficinas en Talca y Curicó, apertura de oficina en Chillán, y proyectos de normalización de semáforos en otras ciudades importantes del país como Ovalle, Machalí, Rancagua, San Fernando, Villarrica, Temuco, Castro, Peñaflor, Colina, Melipilla y Talagante. A fines del 2015 ya se cuenta con UOCT en 10 de las 15 regiones del país.

En este ámbito destacan también los avances en el equipamiento de semáforos en las regiones, en relación con el año 2014, el número de nuevos semáforos integrados a sistemas de control se incrementó en un 17% totalizando 1.190 en las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, Araucanía, Los Lagos. Para las regiones señaladas, los semáforos con lámparas LED aumentaron en un 186%, logrando un 53% de cobertura respecto de los semáforos conectados al sistema, la instalación de esta tecnología permite rebajar en un 80% el consumo de energía eléctrica en estos equipos.

Para las regiones señaladas, los semáforos con lámparas LED aumentaron en un 186%, logrando un 53% de cobertura respecto de los semáforos conectados al sistema, la instalación de esta tecnología permite rebajar en un 80% el consumo de energía eléctrica en estos equipos.

En el ámbito de la Seguridad de Tránsito, cabe mencionar la significativa reducción de la tasa de mortalidad desde el año 2012 mantiene la tendencia a la baja para los años 2013, 2014 y 2015. Los resultados obtenidos se explican principalmente por las acciones realizadas por la Subsecretaría de Transportes a través de la CONASET:

- 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.
- Control del uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos y del mejoramiento de las condiciones de seguridad del parque vehicular en general.

En el ámbito del desarrollo de la Red Logística de Gran Escala (RLGE) en la Macro-zona Central ha sido, durante el año 2015, abordado de manera integral, dadas sus repercusiones sobre el conjunto de las cadenas logísticas del territorio. Una componente esencial para avanzar en esta línea fue la suscripción de una Cooperación Técnica con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Durante este año se finalizó el estudio de demanda para el comercio exterior portuario de la Macro-zona Central que actualiza las proyecciones de análisis anteriores, al tiempo que abarca no sólo la demanda de carga contenedorizada del Puerto de Gran Escala (PGE) sino en el conjunto de puertos de la V región.

Finalmente, en materia de Planificación, esta Subsecretaría desarrolla su quehacer a través de la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA), ejecutando proyectos en la totalidad de las capitales regionales y provinciales, orientados a mejorar la calidad de vida de gran parte de la población del país. Además de la realización de estudios, desarrollos metodológicos y proyectos, en este ámbito destacan el avance en el desarrollo de los Planes Maestros de Transporte Urbano en distintas ciudades del país, lo que contribuirá a lograr en los próximos años que los sistemas de transporte formen parte integrada de la planificación territorial y desarrollo urbano, medio ambiente y eficiencia energética.

Respecto a los desafíos para el año 2016, se mantiene el objetivo de consolidar el rol de la Subsecretaría en la planificación de los sistemas de transporte a lo largo del país, considerando las realidades y particularidades de cada ciudad, permitiendo la movilidad de todos los ciudadanos. Asimismo, será necesario avanzar en cambios normativos que nos permitan mejorar en materia de seguridad vial e innovación, elevando los estándares e indicadores referentes a estas materias, incorporando el nuevo escenario tecnológico que nos rodea para así consolidar la calidad del sistema de transporte público de Santiago y regiones, y sobre todo, conformando la capacidad en nuestros equipos para formular propuestas desde una perspectiva integradora.



CRISTIAN BOWEN GARFIAS
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES

3. Resultados de la Gestión año 2015

3.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, las 56 medidas, mensajes presidenciales del 21 de mayo y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio.

a) *Mejoramiento del Transporte Público Regional*

“Destinar 129 mil millones de pesos en subsidios para mejora del transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxibuses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos, y transporte público menor que son los taxis colectivos, además de desarrollar infraestructura y resolver nudos de conectividad en zonas escolares vulnerables o aisladas.”

Para llevar a cabo este compromiso, en la ley de presupuestos se asignó un total de 149 mil millones en Subsidios al Transporte Público (Programa 06 de la Subsecretaría de Transportes). Al respecto se puede señalar lo siguiente:

- Financiar iniciativas de infraestructura de alto impacto y rentable socialmente, para optimizar la asignación de los recursos que vayan en directo fortalecimiento del transporte público. Para su cumplimiento se destinaron M\$19.255.649 (Subt.31) y se cuenta con una cartera con 79 proyectos identificados por un monto de M\$ 19.222.052, de los cuales 58 son iniciativas nuevas por un monto de M\$ 13.499.000 y 21 son de arrastre por M\$ 5.723.000. El nivel de ejecución de la partida presupuestaria al 31 de diciembre totalizó 17.386 millones de pesos, lo que corresponden a un 92,1% del total identificado.
- Apoyar el desarrollo de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante el transporte ferroviario, a través del potenciamiento de su uso por parte de la población, por ejemplo con el diseño e implementación de servicios alimentadores a los ferrocarriles urbanos de regiones, entre otros proyectos. En lo que respecta a este ámbito (Subt.33), se destinó un presupuesto total de M\$14.378.233 para transferencias de capital al sector privado, en donde, al 31 de diciembre, se transfirieron M\$14.268.364. En este monto consideran las transferencias por 4 convenios por financiamiento de proyectos 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 de M\$ 11.958.385 y M\$ 108.893.769 respectivamente, destinados a los subsidios al transporte público regional, en donde se tiene una ejecución del 97% al 31 de diciembre de 2015. Este presupuesto incluye el financiamiento para la extensión del uso de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE).

En ese contexto, se permitirán aumentar los servicios subsidiados de Transporte Escolar de 640 a cerca de 700, con el objeto de aumentar el número de beneficiarios. Igualmente, han aumentado los servicios de conectividad terrestre aislada y rural en más de 70 nuevos servicios. También se contempla el Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas, que contiene nuevos servicios de Transporte Subsidiado que permitan conectar las regiones de Aysén y Magallanes,

por territorio chileno. Asimismo, potenciar la conectividad principalmente de las localidades de Caleta Tortel, Puerto Edén y Puerto Natales.

Finalmente, se incorpora la implementación de los Perímetros de Exclusión que apuntan a mejorar el servicio para los usuarios, y que iniciarán su proceso de implementación en una primera etapa en Villarrica y Talca.

- Continuar con la operación del programa de Renovación de Buses realizando las gestiones correspondientes con los Gobiernos Regionales. En este ámbito cabe señalar que respecto al proceso 2014, se renovaron 468 buses lo que considera un monto de M\$3.619.000. En cuanto al proceso 2015, éste se ha iniciado 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 2015 se han renovado 350 buses lo que considera un monto total de M\$3.288.000.

“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 está avanzando 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 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 Antofagasta se encuentra definido y evaluado el Plan. En el Gran Valparaíso y el Gran Concepción se está desarrollando la primera etapa, que sirve de input para definir los planes correspondientes, la que consta de realizar una encuesta origen destino de viajes y actualizar la calibración del modelo de transportes. En el caso de Puerto Montt acaba de finalizar la primera etapa, la segunda etapa comenzará durante 2016. En el caso de la conurbación Temuco-Padre Las Casas comenzó el desarrollo del estudio que define el Plan de Transportes.

En relación a la actualización de los planes maestros de transporte urbano (PMTU), finalizaron los estudios en Arica, Iquique-Alto Hospicio y Coquimbo-La Serena. También es importante destacar el inicio de los estudios que buscan actualizar los PMTU en las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno.

Además finalizó el proceso de actualización de las encuestas origen-destino y la calibración de los modelos estratégicos de transporte en las ciudades de Curicó y Puerto Montt, lo que permitirá la actualización de los planes maestros de transportes a futuro.

Se logró consolidar un ambicioso plan de Corredores de transporte público mayor en el Gran Concepción que une la intercomunal con más de 60km de vías exclusivas. Actualmente se encuentra trabajando en la prefactibilidad de 20 km de estos ejes.

Se lideró un proceso interinstitucional para poder desarrollar el diseño de ingeniería de detalles del proyecto de soterramiento de la línea férrea en Concepción, una de las iniciativas más relevantes de la intercomuna.

Para finalizar este ítem, durante 2015 se iniciaron estudios que consideran otras tecnologías, tales como teleféricos y ascensores, en que el Ministerio a través de esta Subsecretaría participa como contraparte técnica, o bien en apoyo en elaboración de los TDR, las que se resumen a continuación:

- Teleférico Antofagasta: estudio en desarrollo cuyo objetivo principal es la formulación y evaluación de alternativas de trazado del Sistema de Transporte Público de Metro Cable (STPMC), a través de un convenio entre el Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno Regional de Antofagasta y Fundación Minera Escondida. Este estudio va en concordancia y coordinación con el estudio de Transporte Público Masivo de Antofagasta (STPM) que actualmente se encuentra realizando el Gobierno Regional.
 - Teleférico Iquique: Iniciativa en desarrollo de la Coordinación de Concesiones del ministerio de Obras Públicas (CCOP).
 - Sistema de transporte por cable aéreo en Valparaíso: CCOP está pronto a licitar estudio para analizar alternativas de proyectos para la concesión de un sistema de transporte por cable aéreo en Valparaíso.
 - Construcción de Ascensores Valparaíso, Las Cañas, Los Cipreses y El Litre Valparaíso: estudio en desarrollo por Metro Valparaíso, que contempla la habilitación de 3 nuevos ascensores en la zona del incendio del 2014 en Valparaíso.
 - Habilitación Extensión Metro Valparaíso Quillota - La Calera: estudio en desarrollo por Metro Valparaíso, que analiza la extensión del Metro a las comunas de Quillota y La Calera.

“Habilitación de programas de gestión de tránsito que prioricen al transporte público, en ciudades como Temuco, Valdivia, Puerto Montt, La Serena y otras:”

Durante 2015 se terminaron planes de gestión de tránsito, en las siguientes ciudades: Alto Hospicio, Vallenar, sectores de Coquimbo y La Serena y Curauma-Placilla. Como resultado de estos planes se desarrollaron, a nivel de diseño, 8 kilómetros de ciclovías en Alto Hospicio, 10 kilómetros en Vallenar, 4 kilómetros en sectores de Coquimbo y La Serena y 7 kilómetros en Curauma-Placilla. Además en este año se inició el plan de gestión de tránsito en Arica.

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

Finalizaron los estudios de desarrollo urbano y conectividad que permitan descongestionar zonas altamente saturadas, en las comunas de La Florida, Puente Alto, Huechuraba, Talagante y Melipilla. Cabe señalar, que el inicio de estos estudios fue un compromiso adquirido dentro de las 56 medidas de los primeros 100 días de Gobierno.

“Iniciar la elaboración de estudios técnicos para concretar el desarrollo de un Puerto de Gran Escala e iniciar la elaboración de estudios técnicos y financieros para un corredor multimodal de transporte de carga, ambos en la macro zona central.”

Han proseguido los avances en los ámbitos del proyecto portuario (ingeniería básica, estudios ambientales y de financiamiento), del corredor multimodal y de los otros ámbitos que definen la Red Logística de Gran Escala (vialidad, líneas ferroviarias, centros de transferencia y de distribución).

Respecto a la mejora de los sistemas de información, se adjudicó un estudio sobre la definición del estándar del sistema PCS para el conjunto del RLGE, en el cual se realizó una primera visita a terreno y ha sido presentado, a fines de febrero, el primer informe de avance.

Respecto a los estudios de institucionalidad, competencia y relación con la comunidad, se ha avanzado en el desarrollo de los mismos, mediante el levantamiento de información internacional, e incluido las aportaciones de las Empresas Portuarias, incorporando las posibles mejoras a los modelos existentes.

“Durante el último trimestre de 2015 entrará en operación la extensión del Biotrén a Coronel que disminuirá en una hora los tiempos actuales de viaje, de una forma segura.”

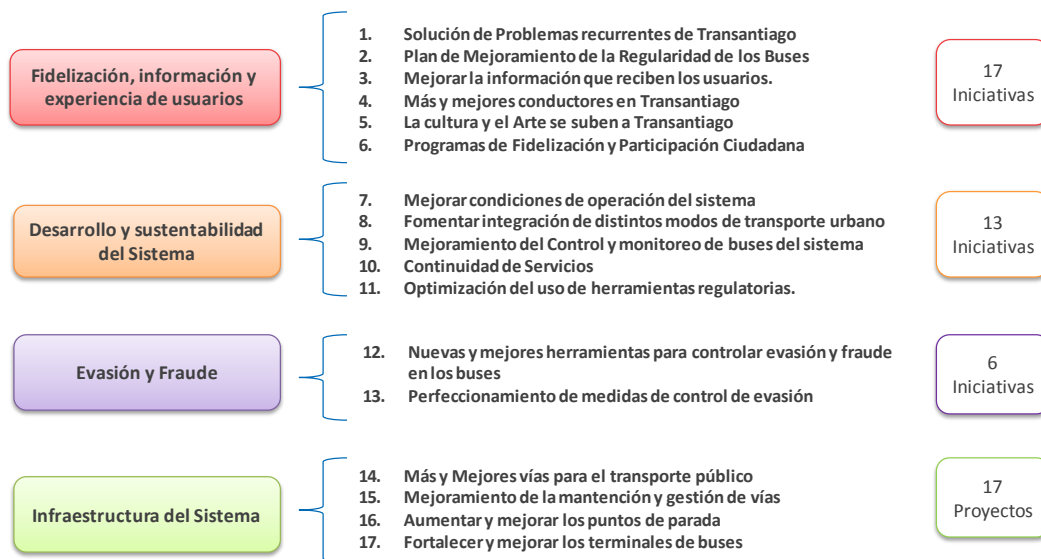
A diciembre de 2015 el proyecto de extensión del Biotrén a Coronel tiene un avance en la ejecución de las obras del 77%. Durante fines de diciembre se inició la etapa de marcha blanca y para el primer trimestre de 2016 la operación en régimen.

b) **Mejoramiento del Transporte Público Metropolitano**

Las acciones desarrolladas y los logros más relevantes alcanzados por el Directorio de Transporte Público Metropolitano de la Subsecretaría de Transportes durante el período 2015, de describen a continuación:

La organización se centró continuar con el desarrollo e implementación del Plan de Mejoramiento del transporte público de la Capital, presentado en mayo de 2014 por la Presidenta. Este plan apunta a dar respuesta a las reales necesidades de los usuarios y entregarles un mejor servicio.

En este sentido, el plan se estructura en los siguientes ejes de trabajo: Fidelización, información y experiencia de usuarios; Desarrollo y sustentabilidad del Sistema, Evasión y Fraude, e Infraestructura del Sistema. Estos ejes tienen a su vez medidas e iniciativas asociadas, las cuales se muestran en la siguiente figura:



“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”

Con el objetivo de aumentar la cobertura, dar mayor seguridad y tener recorridos más directos, el Directorio de Transporte Público Metropolitano ha tomado las solicitudes de los propios usuarios y de los Gobiernos locales, realizando 5 cambios operacionales (PO) durante el año 2015, los que incorporaron 11 nuevos recorridos, 30 modificaciones y 12 extensiones, beneficiando a cerca de 300 mil usuarios de 20 comunas de Santiago. Parte de estos cambios reflejan el trabajo que se ha realizado para resolver algunos de los cabezales críticos en vía pública, mejorando las condiciones de los mismos conductores y la operación de los servicios.

Con el fin de dar cumplimiento con el compromiso de 60 kilómetros de pistas sólo bus en un plazo de 2 años, en febrero de 2015 se dio a conocer el plan de las primeras 5 pistas sólo bus. La iniciativa se implementó progresivamente durante el mes de marzo y consideró la habilitación de pistas sólo bus en las calles General Mackenna, entre Teatinos y Mac Iver; Av. Manuel Antonio Matta, entre Vicuña Mackenna y Viel; y Américo Vespucio, entre Larrain y Apoquindo, las dos últimas en ambos sentidos. Esta iniciativa busca mejorar las velocidades, regularidad y frecuencia de los buses en zonas de alta congestión vehicular. En este contexto, además, se implementó un plan piloto en Santa Rosa y Mac Iver, la que aumentó las medidas de restricción a los vehículos particulares, favoreciendo al transporte público.

En consideración a la necesidad de aumentar la seguridad de los cientos de pasajeros que a diario transbordan desde el Metro La Cisterna a los buses de Transantiago, después del fin de la circulación de los trenes urbanos, es que a partir del año 2015, se amplió el horario de funcionamiento de la estación intermodal, lo que permitió a los usuarios esperar los buses al interior de la estación y, por ende, reducir las posibilidades de que éstos fuesen víctimas de delitos en el exterior.

Esta iniciativa se suma a las medidas tomadas por la DTPM en la Estación Intermodal Bellavista La Florida y El Sol en respuesta a los reiterados problemas de congestión de dichos sectores. Entre las principales modificaciones tendientes a mejorar los problemas de frecuencia y regularidad de los buses de Transantiago en el sector de la EIM Bellavista La Florida, destacan el ajuste en tiempos de semáforos por Serafín Zamora, lo que contribuirá a disminuir en un 23% la irregularidad de los buses circulantes por dicha calle, así como de la re-localización de paradas para mejorar el flujo de buses y aminorar la congestión vehicular. También se reasignaron servicios que operan en el sector con el objetivo de reducir el número de transbordos y se realizaron modificaciones de infraestructura y señalética para mejorar experiencia de viaje de usuarios.

En tanto, en el caso de la Estación Intermodal Del Sol, ubicada en la comuna de Maipú, ingresaron dos nuevos servicios (I07R e I09eR), beneficiando a unos 3.500 usuarios semanales y se espera continuar ampliando la cantidad de líneas que allí operan, aprovechando las favorables condiciones que tiene el lugar, el cual fue diseñado para entregar una positiva experiencia de viaje a los usuarios.

Durante 2015 se incorporaron cerca de 70 nuevos buses de alto estándar que beneficiaron a más de 10 mil usuarios diariamente, esto con el objetivo de mejorar tanto aspectos operacionales como de seguridad y comodidad de los usuarios del Sistema. Además se presentó el primer bus en operación normal y diaria con tecnologías limpias Euro VI, lo que constituye un avance en materia de reducción en la emisión de partículas contaminantes y contribuye al mejoramiento de los estándares ambientales de la capital.

Dado que uno de los principales reclamos que recibe el DTPM es por la no detención en paradas y dado el compromiso adquirido por la Autoridad en esta materia, en 2015 el DTPM en conjunto con Fiscalización del MTT, desarrolló un plan especial de trabajo, por medio del cual se realizaron 1.200 fiscalizaciones de no detención en parada, infraccionando a 138 conductores.

A mediados de 2015 se realizó la redistribución de 10 paradas de buses en Alameda, ubicadas entre Virginia Opazo (Metro República) y Nataniel Cox (Metro Moneda), con el objetivo de disminuir la congestión que se produce en algunos puntos de detención y así mejorar los tiempos de traslado de los usuarios y su experiencia de viaje. La acción considera sólo las paradas ubicadas en la vereda sur, pues es en dirección al oriente donde se producen las mayores bajas de velocidades en la punta mañana.

Por primera vez en la historia del sistema se realizó la reasignación de un recorrido de Transantiago, correspondiente al 213e. El traspaso implicó que este recorrido, que anteriormente era operado por la empresa SUBUS, es operado desde el 1 diciembre por la empresa concesionaria STP, sin modificar su número ni trazado. El objetivo de la medida es lograr un cambio cualitativo para los pasajeros del recorrido 213e, con mejoras en regularidad, frecuencia y condiciones de los vehículos.

Como reflejo del trabajo mancomunado realizado con la comunidad, el DTPM elaboró un plan de trabajo que busca desarrollar mejoras locales en el Transporte Público contando con la participación ciudadana. La iniciativa tuvo su primer fruto en la comuna de Lo Prado, dónde se puso en marcha el servicio J6 con itinerario diurno, el cual permite a los vecinos acceder al centro cívico de la comuna. La acción consideró, además, el desarrollo de un plan de mantención y mejoramiento en todas las paradas de la comuna; la introducción de 13 nuevos buses para el servicio J6 y la incorporación de nuevos puntos de recarga para tarjeta Bip! en sectores que no tenían.

En 2015, y por medio de un decreto presidencial, se creó la Secretaría Técnica, a cargo del especialista en transportes, Carlos Melo. El organismo tiene por objetivo liderar el desarrollo de las nuevas bases de licitación de los contratos del sistema y que regirán a contar del 2018. Ello, considerando un proceso participativo, técnico e inclusivo. Paralelamente, se formó como una de las instancias de participación, un Consejo Consultivo que sesionó por primera vez en noviembre de 2015, conformado por académicos, representantes de la sociedad civil, expertos en transportes y alcaldes representantes de la ACHM y ACHUM, quienes entregan una mirada multidisciplinaria a la Secretaría Técnica en el rediseño de Transantiago.

Conscientes de la importancia de incorporar la tecnología móvil en nuestro sitio web y de la demanda de actualizarlo, se puso en marcha la versión portátil del sitio web (“web responsive”), la

cual permite a los usuarios acceder a la web de Transantiago desde sus Smartphone o Tablet y desde allí planificar sus viajes. El número de accesos mediante dispositivos móviles pasó de un 125.983 el 18 de mayo de 2015 (último día pre sitio responsive) a un 241.646 el 31 de diciembre 2015.

Con el objetivo de reconocer la importante labor que tienen los conductores en el sistema de transporte público, por tercer año consecutivo se premió al mejor y la mejor conductora de Transantiago.

Se dio continuidad a la iniciativa de “Tus ideas en tu paradero”, con intervenciones durante todo el año en comunas tales como: Recoleta, Huechuraba, Cerrillos, Conchalí, Quilicura, Lo Espejo, Pudahuel, Quinta Normal y Renca.

Enseñar a la ciudadanía sobre sus deberes y derechos con relación al transporte público es una de las aristas que el DTPM ha trabajado desde hace ya un tiempo. En este marco, durante 2015 se realizaron más de 100 visitas con una participación de más de 7.000 alumnos provenientes de más de 15 comunas. En cada una de las charlas, se les explicó de manera didáctica y motivadora sobre el uso de la TNE, la importancia de no evadir y el uso general del sistema. La actividad se desarrolló con monitores en terreno y material para facilitar el aprendizaje.

A nivel de campañas, durante 2015 se repartieron 6.145.000 de piezas gráficas, en temas tan variados como: Copa América, cambio de recorridos, nuevas obras de corredores en distintos puntos de Santiago, funcionamiento de intermodales, contingencias en transporte Público, conciertos y planes especiales, control de evasión, vías exclusivas, horario boleto de emergencia, buenas prácticas a bordo de los buses, entre muchas otras.

“Reducción de la Evasión”

Con el fin de fortalecer las acciones contra la evasión del pago en el transporte público, durante 2015 se presentó un Proyecto de Ley que incorpora nuevas medidas orientadas al control y a apoyar la educación de los usuarios en materia de evasión. El objetivo de esta iniciativa, es contar con herramientas más eficaces para controlar el correcto pago de los pasajes del transporte público en todo el país, tipificando los delitos por fraude con tarjetas BIP; dotando de mayores facultades a fiscalizadores, endureciendo las sanciones existentes para los infractores y facilitando su aplicación.

Se aprobó el incremento del subsidio estatal al Transantiago en \$ 120 mil millones de aquí al 2017, y de \$ 260 mil millones desde el 2018 hasta 2022. Un 50% de estos recursos irán para el sistema público de Santiago, y el otro 50% para las regiones, como se considera en la Ley Espejo del Transantiago.

Por primera vez y con el objetivo de reducir de manera focalizada la evasión, en octubre de 2015 se puso en marcha un plan piloto de fiscalización y controles estratégicos en distintos puntos del eje Grecia desde Vicuña Mackenna (Ñuñoa) hasta Diagonal Las Torres (Peñalolén), tanto durante la punta mañana como en punta tarde. Para ello, se dispusieron 10 equipos de Fiscalización, así como también 14 equipos de la empresa operadora Metbus. Adicionalmente, se habilitaron zonas pagas

móviles y el traslado de uno de los validadores a la segunda puerta del bus, medidas que además contribuyeron a una mejor operación del sistema en general. Según datos entregados por el operador, se registró un aumento cercano al 5% de las validaciones.

Se instalaron 7 Tótem de validación en diferentes reparticiones públicas tales como los Ministerios de Hacienda, Desarrollo Social, Vivienda y Urbanismo y Transportes y Telecomunicaciones; además en el Servicio Nacional de la Mujer. Ello con el objetivo de incentivar la carga de la tarjeta bip! comenzando por las instituciones del Estado.

Con el objetivo de aumentar la red y así facilitar la tarea de cargar la tarjeta BIP, durante 2015 se realizaron importantes alianzas con el retail, implementándose nuevos puntos en supermercados, tales como Unimarc, dónde se instalaron 54 puntos de carga. En el caso de Wallmart se instalaron otros 72 puntos y 34 en los megabodega aCuenta. Con esto y medidas tales como el aumento de la red de carga en barrios y comercios, la red se incrementó en más de 500 nuevos puntos, contando, a diciembre de 2015, con más de 2.100 puntos distribuidos en la Región Metropolitana.

Cumpliendo con el compromiso adquirido en febrero de 2015, se implementaron 36 zonas pagas móviles, las cuales son operadas por los concesionarios de transporte y permiten un acceso más expedito a los usuarios al sistema, reduciendo así evasión y también organizando el ingreso de los pasajeros a los buses.

“Acelerar las inversiones de superficie del Transantiago, avanzando en el desarrollo de infraestructura vial y tecnologías de control de flota en Santiago”

La meta de esta administración es desarrollar 40 nuevos kilómetros de corredores o ejes de movilidad urbana que prioricen el tránsito de buses para duplicar la velocidad y así mejorar los tiempos de viaje de los usuarios del Sistema. En ese sentido, y tal como fue comprometido en la cuenta pública anterior, durante el 2015 comenzamos las obras en Vicuña Mackenna Tramo 2 que tiene un avance cercano al 18%, iniciamos las obras de Rinconada de Maipú con un avance del 8,2 % y finalizamos las obras de Dorsal tramo 1, cumpliendo así los avances esperados para el año 2015 en relación a estos ejes. Con ello, el porcentaje de avance respecto de nuestro compromiso asciende al 17,5%.

Además, se inició un proceso de mejoramiento de obras en Santa Rosa, cuyo proyecto tiene a diciembre de 2015 un avance del 99% en el mejoramiento de su tramo intermedio y las nuevas obras que se extendieron hasta acceso sur.

Durante el 2015 se iniciaron obras por un monto total de 95.559.814.953 y de los 21.7 km en ejecución, el avance promedio es de un 32% lo que equivale a 7 km ya realizados.

Asimismo, se iniciaron las obras de mejoramiento urbano y priorización de modos sustentables en el Centro histórico de la capital, en el marco del proyecto “Plan Centro” desarrollado en conjunto con la Municipalidad de Santiago, el que estamos desarrollando y pronto a finalizar su primera etapa, en las avenidas Compañía/Merced, el que beneficiará a las 2 millones personas que transitan por el centro de Santiago diariamente.

Con el fin de dar cumplimiento con el compromiso de 60 kilómetros de pistas sólo bus en un plazo de 2 años, en febrero de 2015 se dio a conocer el plan de las primeras 5 vías.

La iniciativa que se está implementando progresivamente desde el mes de marzo y consideró la habilitación de este tipo de vías, con demarcación incluida, en las calles General Mackenna, entre Teatinos y Mac Iver; Av. Manuel Antonio Matta, entre Vicuña Mackenna y Viel; y Américo Vespucio, entre Larraín y Apoquindo, las dos últimas en ambos sentidos. Esta iniciativa ha permitido mejorar las velocidades de los buses entre 15% y 30%, además de la regularidad y frecuencia de los buses en zonas de alta congestión vehicular.

Durante el 2015 se licitó y adjudicó la etapa 3 de cámaras de fiscalización de vías prioritarias. Son 106 nuevas cámaras que permitirán dar continuidad y generar control del uso exclusivo de pistas sólo bus y vías en los siguientes ejes: Los Leones, Bilbao, Vicuña Mackenna, Av. Ossa - Av. A. Vespucio, Irarrázaval, Pajaritos, Macul.

Se lanzó el proyecto “Nueva Alameda Providencia” el cual tiene como objetivo mejorar el espacio público más representativo de la república. En sus casi 12 kilómetros de extensión integra funciones cívicas, económicas y simbólicas, las que son representadas por la concentración de comercios, actividades cívicas, equipamiento de servicios así como por el transporte público. Sobre la base de la relevancia nacional que significa el eje Alameda Providencia y los desafíos que presenta respecto de una mejor calidad de vida para los habitantes de la ciudad, la necesidad de contar con espacios públicos revitalizados y mejoras en el transporte público, el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, durante el mes de Abril 2015, lanzó el Concurso Público Internacional de Plan Maestro Conceptual “Nueva Alameda Providencia”.

Finalmente, durante el 2015 y junto al Laboratorio de Gobierno y un grupo de 10 Municipalidades se inició un proceso de mejoramiento de refugios y paradas del sistema, este trabajo se está desarrollando desde la comunidad.

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

3.2.1 Subsidios al Transporte Público

a) Transporte Público Regional

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

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

De esta manera, durante el año 2015 se cumplió con lo siguiente:

- Ejecución del 97,02% 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 31-12-2015 Programa 06 Subtítulos 24 y 33 (\$M)

Programa 06 Subtítulos 24 y 33	Ejecución al 31/12/2015
Global Regional	190.566.960
Global Transantiago	425.443.961
Total Ejecutado 2015	616.010.921
Total Presupuesto Ley 2015	634.874.282
Ejecución %	97,02%

Tabla N°2. Ejecución al 31-12-2015 de Subsidios por Región (\$M)

Región	Zonas Reguladas	Zonas No Reguladas	Zonas Aisladas Terrestres	Conectividad Rural	Zonas Aisladas Otros Modos	Transporte Escolar	Zonas Extremas	Bono 3UTM	Total Región
Tarapacá	1.974.907	47.178	320.298	0	0	39.026	0	60.766	2.442.176
Antofagasta	4.396.985	417.306	282.774	0	0	96.621	0	101.277	5.294.965
Atacama	0	610.958	254.189	0	0	37.071	0	20.255	922.474
Coquimbo	0	2.052.731	579.440	90.055	0	235.013	0	101.277	3.058.516
Valparaíso	17.031.011	2.299.672	5.323	0	2.039.312	124.180	0	344.342	21.843.840

Región	Zonas Reguladas	Zonas No Reguladas	Zonas Aisladas Terrestres	Conectividad Rural	Zonas Aisladas Otros Modos	Transporte Escolar	Zonas Extremas	Bono 3UTM	Total Región
O'Higgins	1.415.597	888.373	490.828	51.319	0	1.694.631	0	101.277	4.642.025
Maule	0	4.372.832	416.891	46.139	365.118	1.547.120	0	222.810	6.970.909
Bío Bío	13.660.915	4.341.929	153.013	114.630	2.243.198	975.538	0	384.853	21.874.076
Araucanía	43.936	3.273.124	2.429.877	165.793	210.789	1.879.543	0	162.044	8.165.105
Los Lagos	0	2.643.924	1.123.497	107.724	9.304.211	2.342.024	0	182.299	15.703.677
Aysén	0	112.600	614.881	13.450	4.871.111	277.974	0	40.511	5.930.528
Magallanes	0	160.048	521.606	88.111	2.601.172	74.207	1.360.025	20.255	4.825.424
R.M	0	1.528.481	39.381	8.800	0	1.751.672	0	202.554	3.530.889
Los Ríos	0	1.320.301	737.337	68.592	1.136.435	2.181.113	0	60.766	5.504.544
Arica y Parinacota	0	448.281	154.303	0	0	405.326	0	20.255	1.028.166
Total general	38.523.351	24.517.739	8.123.640	754.612	22.771.345	13.661.058	1.360.025	2.025.544	111.737.314

La implementación y continuidad de las diferentes líneas de subsidios, llegó a un total de 4.607 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 2015

Región	Zonas Reguladas	Zonas No Reguladas	Zonas Aisladas Terrestres	Conectividad Rural	Zonas Aisladas Otros Modos	Transporte Escolar	Zonas Extremas	Total Región
Tarapacá	20	3	15	0	0	2	0	40
Antofagasta	12	7	10	0	0	5	0	34
Atacama	0	36	17	0	0	2	0	55
Coquimbo	0	149	42	7	0	12	0	210
Valparaíso	99	161	1	0	3	9	0	273
O'Higgins	19	116	31	6	0	103	0	275
Maule	0	619	24	7	1	72	0	723
Bío Bío	72	625	9	2	5	45	0	758
Araucanía	1	241	124	19	4	71	0	460
Los Lagos	0	701	32	4	77	134	0	948
Aysén	0	35	40	2	24	19	0	120
Magallanes	0	4	16	2	7	4	4	37
Metropolitana*	0	4	2	1	0	61	0	64
Los Ríos	0	398	45	5	12	106	0	566
Arica y Parinacota	0	18	11	0	0	15	0	44
Total	223	3113	419	55	133	660	4	4607

* 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 Programa de Modernización de Taxis Colectivos llamado “Programa Renueva tu Colectivo”, contemplado en el artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.378, permite el recambio de los buses y colectivos antiguos que aún circulan en regiones por máquinas más modernas, de mejor tecnología y seguridad. Para el proceso 2015 se presentaron 530 postulaciones para Renueva Tu Micro, mientras el promedio de antigüedad de los buses renovados es de 19 años. Lo anterior puede observarse en la Tabla N°4.

Tabla N°4. Estadística 2015 Programa Renovación de Buses.

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Renovados	Entrante	Saliente
Tarapacá	21	18	269.000	2002	2015
Antofagasta	32	20	205.000	1998	2011
Atacama	5	4	13.000	1994	2002
Coquimbo	28	24	175.000	1994	2008
Valparaíso	0	0	0	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
O'Higgins	0	0	0	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Maule	41	37	363.000	1996	2011
Bío Bío	107	63	462.000	1995	2008
Araucanía	59	0	0	En proceso de rev. Etapa II	En proceso de rev. Etapa II
Los Lagos	95	78	817.000	1997	2011
Aysén	88	63	504.000	1995	2011
Magallanes	4	4	32.000	1997	2015
Metropolitana	0	0	0	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Los Ríos	44	35	417.000	1997	2011
Arica y Parinacota	6	4	31.000	1994	2013
Total	530	350	3.288.000	-	-

Para el proceso 2015 se presentaron 1.468 postulaciones para Renueva Tu Colectivo, y el promedio de antigüedad de los colectivos renovados es de 9 años. Lo anterior puede observarse en la Tabla N°5.

Tabla N°5. Estadística 2015 Programa Renovación de Colectivos.

Región	N° de Vehículos		Monto en \$M	Promedio año Vehículo	
	Postulados	Renovados	Renovados	Entrante	Saliente
Tarapacá	5	4	11.000	2003	2016
Antofagasta	221	127	252.000	2005	2015
Atacama	125	87	179.000	2007	2016
Coquimbo	316	101	211.000	2006	2015
Valparaíso	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
O'Higgins	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Maule	300	0	0	2007	2015
Bío Bío	221	133	289.000	2006	2016
Araucanía	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Los Lagos	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Aysén	193	0	0	En proceso de rev. Etapa II	En proceso de rev. Etapa II
Magallanes	28	10	22.000	2007	2016
Metropolitana	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Los Ríos	S/P	S/P	S/P	Sin convocatoria 2015	Sin convocatoria 2015
Arica y Parinacota	59	15	53.000	2004	2015
Total	1.468	477	1.017.000	-	-

El registro histórico, señala que durante los procesos 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 del Programa Renueva tu Micro, se han recibido 4.978 postulaciones y se han concretado 3.338 renovaciones valorizadas en \$M 23.642.000. Cabe señalar que el proceso 2015 se encuentra abierto para la región del Bío Bío, por lo cual los resultados finales del año 2015 podrían variar. A continuación en la Tabla N°6, se presentan los detalles del programa por región y año:

Tabla N°6. Estadística Histórica a Diciembre 2015, Programa Renovación de Buses.

Región	Postulaciones Acumuladas (2011 – 2015)	Renovaciones Acumuladas (2011 – 2015)	Monto Total Renovaciones Acumulado (\$M) (2011 – 2015)
Tarapacá	90	74	803.000
Antofagasta	326	199	1.722.000
Atacama	72	50	262.000

Región	Postulaciones Acumuladas (2011 – 2015)	Renovaciones Acumuladas (2011 – 2015)	Monto Total Renovaciones Acumulado (\$M) (2011 – 2015)
Coquimbo	377	241	1.267.000
Valparaíso	245	151	967.000
O'Higgins	123	55	303.000
Maule	347	267	2.071.000
Bío Bío	605	434	2.532.000
Araucanía	1013	621	4.911.000
Los Lagos	479	367	2.703.000
Aysén	691	438	3.194.000
Magallanes	22	13	94.000
Metropolitana	17	10	92.000
Los Ríos	424	313	2.181.000
Arica y Parinacota	147	105	540.000
Total	4.978	3.338	23.642.000

a) Detalles por línea de subsidio, para el año 2015

- 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\$ 425.443.961 el cual es mayor en M\$25.288.961 respecto del año 2014.

- Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas.

Durante el año 2015 el Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas se otorgó a un total de 74 empresas, que incluyen un total de 223 servicios, manteniéndose en las zonas de Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua Urbano, Gran Concepción y Victoria-Temuco, así como de los servicios de ferrocarriles urbanos y de cercanía Merval (V), Metrotren (VI/RM) y Fesub (VIII).

Tabla N°7. Número de Empresas y Servicios Subsidiados 2015

Región	N° de Empresas	N° de Servicios
Tarapacá	6	20
Antofagasta	11	12
Valparaíso	11	99
O'Higgins	7	19
Bío Bío	38	72
Araucanía	1	1
Total	74	223

Lo anterior se traduce en un aumento de un 3%, respecto de los montos durante el año 2014, como puede apreciarse en la Tabla N°8.

Tabla N°8. Montos de Subsidio años 2014-2015

Región	Monto de Subsidio 2014 (\$M)	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	% Incremento respecto 2014
Tarapacá	1.515.786	1.625.656	7%
Antofagasta	3.418.527	3.479.829	2%
Valparaíso	14.124.859	14.187.736	0%
O'Higgins	944.489	1.094.161	16%
Bío Bío	10.568.040	11.167.581	6%
Araucanía	127.096	43.936	-65%
Total	30.698.797	31.598.900	3%

- Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas.
Habiéndose entregado este subsidio por primera vez el año 2010, en el año siguiente (2011) se registró un aumento en la adhesión buses, minibuses, urbanos y rurales de un 35% con respecto al año de aplicación inmediatamente anterior. Para el año 2015 se ha estimado un monto de \$M 14.256.538, que ha de ser distribuido en los 11.009 vehículos adheridos en las distintas regiones del país, postulados en el periodo establecido. De esta forma, el monto pagado aumenta en un 23% con respecto al proceso anterior. Esta información por región se encuentra en la Tabla N°9.

Tabla N°9. Montos Subsidiados 2014-2015

Región	Monto de Subsidio 2014 (\$M)	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	% incremento respecto 2014
Tarapacá	6.082	4.723	-22%
Antofagasta	199.582	313.295	57%
Atacama	313.158	503.962	61%
Coquimbo	1.400.685	1.226.290	-12%
Valparaíso	858.601	1.271.090	48%
O'Higgins	331.971	531.313	60%
Maule	2.191.294	2.761.185	26%
Bío Bío	1.686.506	2.734.912	62%
Araucanía	2.138.533	1.915.585	-10%
Los Lagos	1.386.065	1.627.816	17%
Aysén	33.797	55.534	64%
Magallanes	72.507	115.921	60%

Región	Monto de Subsidio 2014 (\$M)	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	% incremento respecto 2014
Los Ríos	827.565	864.738	4%
Arica y Parinacota	189.707	330.174	74%
Total	11.636.053	14.256.538	23%

- Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas
De acuerdo a lo expresado en la Ley N°20.378, el subsidio sólo se aplicará en las zonas en que existan los medios o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas de transporte público. Dado que en el año 2015 no se dieron estas condiciones, este subsidio no fue ejecutado.
- Subsidio en Zonas Aisladas.
Durante el año 2015, se subsidiaron 607 servicios de Zonas Aisladas localizados en todas las regiones del país salvo la Metropolitana, contemplando una ejecución total de \$M 30.951.787. En términos de servicios la operación 2015 representa un aumento de un 14% respecto a 531 servicios subsidiados durante 2014, en términos de ejecución implicó un aumento de un 12% respecto a los M\$ 27.557.727 ejecutados durante 2014. Lo anterior se evidencia en la Tabla N°10.

Tabla N°10. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2014-2015

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2014	2015	% Incremento respecto 2014	2014	2015	% Incremento respecto 2014
Tarapacá	14	15	7%	304.593	320.298	5%
Antofagasta	11	10	-9%	251.756	269.257	7%
Atacama	9	17	89%	123.737	254.189	105%
Coquimbo	41	49	20%	557.849	655.485	18%
Valparaíso	3	4	33%	1.462.139	2.044.635	40%
O'Higgins	30	37	23%	480.967	539.887	12%
Maule	24	32	33%	820.117	825.510	1%
Bío Bío	10	16	60%	2.546.534	2.509.165	-1%
Araucanía	133	147	11%	2.425.925	2.636.379	9%
Los Lagos	108	113	5%	8.212.766	10.367.305	26%
Aysén	65	66	2%	5.446.179	5.477.525	1%
Magallanes	21	25	19%	2.809.918	3.210.889	14%
Metropolitana	-	3	-	-	48.181	-
Los Ríos	51	62	22%	1.979.544	1.638.777	-17%

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2014	2015	% Incremento respecto 2014	2014	2015	% Incremento respecto 2014
Arica y Parinacota	11	11	0%	135.703	154.303	14%
Total	531	607	14%	27.557.727	30.951.787	12%

- Subsidio en Zonas Extremas.
Como se observa en la Tabla N°11, el monto del subsidio se vio incrementado en un 57%, 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 que les corresponde, 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 espera un nuevo proceso de licitación.

Tabla N°11. Montos y Número de Servicios Subsidiados 2014-2015

Región	N° de Servicios			Monto (\$M)		
	2014	2015	% Incremento respecto 2014	2014	2015	% Incremento respecto 2014
Magallanes	4	4	0%	867.952	1.360.025	57%
Total	4	4	0%	867.952	1.360.025	57%

- Subsidio Transporte Escolar
Durante el año 2015 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 660 servicios a diciembre de 2015. Estos servicios abarcan un total de 41.598 estudiantes que están siendo beneficiados por este subsidio. Lo anterior se encuentra registrado en las siguientes Tablas N°12 y N°13.

Tabla N°12. Montos Servicios Subsidiados de Transporte Escolar 2014-2015

Región	Monto de Subsidio 2014 (\$M)	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	% incremento respecto 2014
Tarapacá	32.753	39.026	19%
Antofagasta	96.243	93.584	-3%
Atacama	44.167	37.071	-16%
Coquimbo	254.711	235.013	-8%

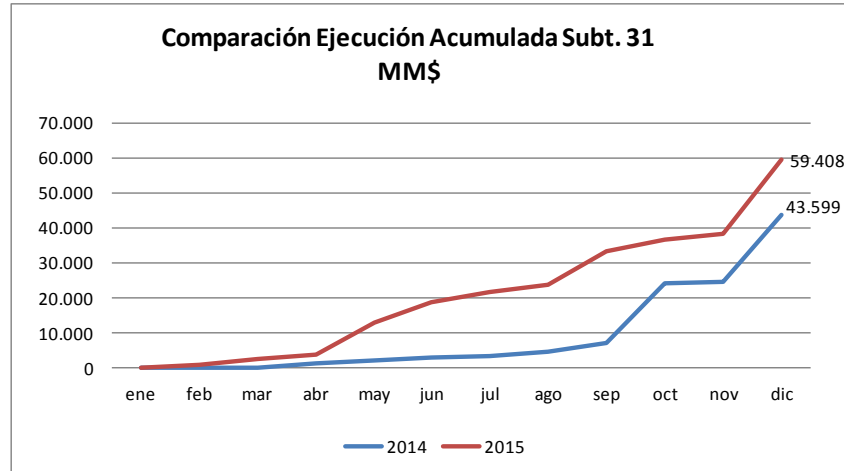
Región	Monto de Subsidio 2014 (\$M)	Monto de Subsidio 2015 (\$M)	% incremento respecto 2014
Valparaíso	133.075	124.180	-7%
O'Higgins	1.935.135	1.674.237	-13%
Maule	1.643.819	1.539.383	-6%
Bío Bío	960.831	959.621	0%
Araucanía	1.732.199	1.844.198	6%
Los Lagos	2.443.336	2.319.051	-5%
Aysén	285.825	277.974	-3%
Magallanes	70.319	74.207	6%
Metropolitana	1.913.180	1.730.260	-10%
Los Ríos	2.340.343	2.171.201	-7%
Arica y Parinacota	354.492	400.430	13%
Total	14.240.428	13.519.435	-5%

Tabla N°13. Número de Servicios y Beneficiarios Subsidiados de Transporte Escolar años 2013-2014-2015

Región	N° de Servicios			Beneficiarios		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Tarapacá	2	2	2	53	53	53
Antofagasta	5	5	5	227	255	261
Atacama	2	2	2	82	82	82
Coquimbo	12	12	12	622	610	610
Valparaíso	9	9	9	241	241	241
O'Higgins	100	101	103	6.785	6.841	6.116
Maule	70	71	72	5.952	6.094	6.157
Bío Bío	46	46	45	3.168	2.893	3.009
Araucanía	68	69	71	4.757	4.937	5.025
Los Lagos	126	130	134	6.518	6.615	6.417
Aysén	19	20	19	363	368	368
Magallanes	4	4	4	119	119	112
Metropolitana	55	56	61	6.845	6.884	6.612
Los Ríos	103	105	106	5.285	5.379	5.452
Arica y Parinacota	10	13	15	763	989	1.083
Total	631	645	660	41.780	42.360	41.598

b) Transporte Público Metropolitano

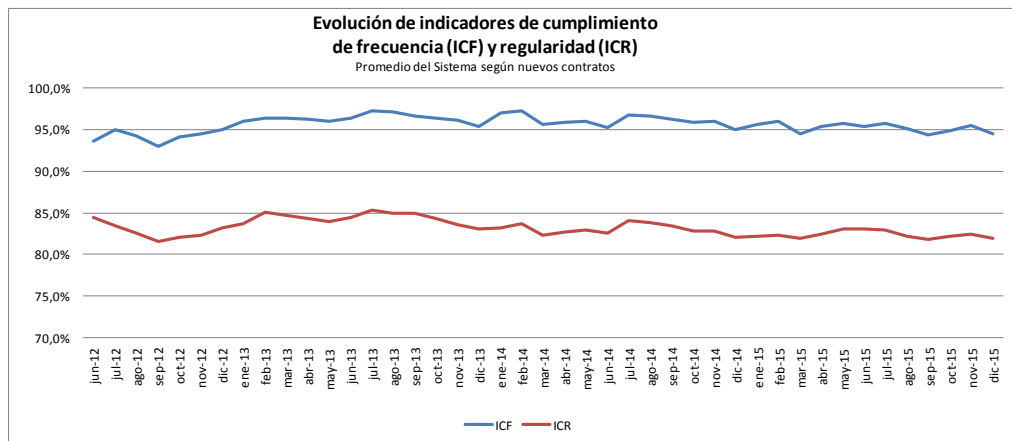
El Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) asumió la responsabilidad de la ejecución de recursos de inversiones, los que aumentaron en más de un 30% respecto del año anterior, lo cual hizo que este desafío cobrara una importancia relevante durante 2015. La ejecución de los recursos, respecto del año anterior, se distribuyó de la siguiente manera:



Fuente: Informe de Gestión Presupuestaria de DTPM

De esta manera se logró una ejecución presupuestaria del 97% en la partida de inversiones en infraestructura.

Los resultados que mostró el sistema de transporte público metropolitano en los indicadores de regularidad y frecuencia de buses se muestran en la siguiente figura:



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

Tabla N°14. Situación del Transporte Público de Santiago

Situación del Transporte Público de Santiago									
Cuadro Comparativo desde 2007- 2013									
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
N° de Paraderos	9.397	9.595	10.492	10.809	10.963	10.940	11.046	11.100	11.322
Paraderos con Refugio	3.013	5.359	7.769	8.760	8.835	9.460	9.542	9.230	9.364
Corredores (km)	16,3	16,3	45,8	55,1	61,7	61,7	67,7	69,1	70,1
Vías Exclusivas (km)	8	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 (*)
Zonas Pagas	0	141	152	157	127	129	129	129	168(**)
Número de Servicios Totales	223	326	335	358	351	374	368	371	379
Denuncias y Reclamos	63.980	42.642	42.350	51.130	69.627	61.739	38.240	31.914	27.317
Sugerencias	36.611	11.287	7.525	20.795	120.153	4.355	1.317	1.833	1.492
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

(*) Se cambia la forma de medición ya que actualmente se considera la cantidad total de Km marcados, anteriormente se consideraban en un solo sentido.

(**) Incluye la incorporación de zonas pagas móviles.

3.2.2 Políticas y normas que rigen el Transporte.

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

Con la publicación de la ley 20.867, se suspende por el plazo de 5 años, a contar del 15 de noviembre de 2015, la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Durante este periodo, se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para autorizar nuevas inscripciones en el mencionado registro, en los casos calificados técnicamente de acuerdo con los criterios fijados en la ley y su reglamento. Junto a lo anterior, y excepcionalmente, en circunstancias calificadas como caso fortuito o de fuerza mayor, se podrá autorizar el traslado entre los Registros Regionales de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Por su parte, el citado reglamento, que se materializó a través del D.S. N°113/11 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y se modificó a través del D.S. N° 172 de 2015, establece que los interesados en inscribir un servicio de taxis, sólo podrán hacerlo como resultado de su participación en un proceso concursable a que convocará el Ministerio, previo informe técnico remitido por el Secretario Regional, donde se autorizarán nuevas inscripciones de taxis, las que

podrán ser diferenciadas por ciudades o zonas de operación y según el tipo de servicio que se requiera.

Durante el año 2015 se realizaron Concursos de Antecedentes para la inscripción de nuevos taxis en las regiones de Valparaíso y de La Araucanía, llamando a 127 y 20 nuevas inscripciones respectivamente. Tanto en la región de Valparaíso como en la región de La Araucanía se destinaron inscripciones para personas con discapacidad o para personas que tengan a su cargo el cuidado personal de una persona con discapacidad, y a la vez en la región de La Araucanía también se destinaron nuevas inscripciones para etnias indígenas.

b) Transporte Internacional

Durante el año 2015 el Departamento de Asuntos Internacionales ha realizado las siguientes actividades a destacar:

1. Participación en reuniones convocadas por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).
2. Licitación de cupos de transporte de carga en el tráfico bilateral Chile – Uruguay.
3. Asignación de trazas vacantes a empresas de transporte internacional terrestre.
4. Negociaciones con las autoridades del Perú para generar mejores condiciones de acceso para el transporte de carga y pasajeros.
5. Negociaciones con la autoridad del Perú en relación a un Convenio de Reconocimiento de Licencias de Conducir.
6. Negociaciones con la autoridad de Japón en relación a un Convenio de Reconocimiento de Licencias de Conducir.
7. Participación en reunión binacional interministerial Ecuador – Chile.
8. Participación en reunión binacional interministerial Chile – Argentina.
9. Participación en las reuniones del Sub Grupo 5 Transportes Mercosur.
10. Participación de Chile, como miembro pleno, a través del Ministerio de Transportes, del International Transport Forum (ITF) órgano consultor de la OCDE.

c) Normativas dictadas en 2015

A continuación se da cuenta de las principales leyes publicadas en el diario oficial durante el año 2015:

Tabla N°15. Leyes Publicadas en el año 2015

MATERIA	TIPO DE NORMA	NUMERO	DESCRIPCIÓN	DIARIO OFICIAL
Transporte público	Ley	20.811	Modifica la Ley N° 18.483, que establece un nuevo régimen legal para la industria automotriz, en materia de importación de trolebuses usados.	23-01-2015
Impuesto transporte de carga	Ley	20.809	Renueva aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y otorga beneficio tributario que indica.	30-01-2015
Transporte Aéreo	Ley	20.831	Modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos.	30-04-2015
Transporte Público	Ley	20.867	Suspende por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el registro nacional de servicios de transporte público	22-10-2015
Transporte carga	Ley	20.879	Sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos	25-11-2015
Transporte Público	Ley	20.877	Introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros	30-11-2015

Durante el año 2015, 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. Funcionando con las tres mesas técnicas, de Seguridad, Transporte Público y Transporte de Carga, agregando Transporte Aéreo y Ferroviario. Además, se inició proceso de incorporar a las regiones para la información de normas regionales, es la razón de incluir en esta oportunidad los reglamentos regionales.

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 2015 nuevos procesos en la Región Metropolitana, O'Higgins, Magallanes, Maule y Bio Bio. Como resultado de los procesos de licitación, durante el año 2015 iniciaron operaciones nuevas plantas revisoras en las regiones de Antofagasta y Metropolitana y se estima que gran parte de las plantas licitadas en regiones inicien operaciones durante el 2016.

e) Desarrollo Logístico

Durante 2015 se gestionó un convenio de colaboración con el International Transport Forum de la OCDE, para una revisión de pares sobre política portuaria, avanzando así en la construcción de una nueva política para el sector logístico y marítimo-portuario.

Este trabajo es complementario al primer documento presentado por el Consejo Nacional de Innovación para el Desarrollo, que incluye el diagnóstico del sector, con las necesidades actuales y las directrices que deberían guiar la nueva política.

En paralelo, concluyeron las auditorías a las concesiones portuarias en los 7 puertos estatales desde Arica a Talcahuano que tienen terminales concesionados a privados, avanzando en la preparación de nuevos lineamientos para el control y seguimiento de los contratos de concesión existentes y la mejora del diseño de futuros contratos.

Además, avanzamos en la implementación de los Comités Ciudad-Puerto, con el objeto de facilitar el diálogo entre las empresas portuarias y las comunidades de las ciudades que acogen a los puertos.

En el ámbito de la transparencia, eficiencia y coordinación entre los diferentes actores de las cadenas logísticas, el Ministerio continuó avanzando en el desarrollo de los Port Community Systems (PCS), liderando la formación de un Comité Técnico integrado por el equipo del Sistema Integrado del Comercio Exterior (SICEX) del Ministerio de Hacienda, CORFO y el Sistema de Empresas Públicas (SEP).

- **Red Logística de Gran Escala**

El desarrollo de la Red Logística de Gran Escala (RLGE) en la Macro-zona Central ha sido, durante el año 2015, abordado de manera integral, dadas sus repercusiones sobre el conjunto de las cadenas logísticas del territorio. Una componente esencial para avanzar en esta línea fue la suscripción de una Cooperación Técnica con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Durante 2015 se finalizó el estudio de demanda para el comercio exterior portuario de la Macro-zona Central que actualiza las proyecciones de análisis anteriores, al tiempo que abarca no sólo la demanda de carga contenedorizada del Puerto de Gran Escala (PGE) sino en el conjunto de puertos de la V región.

Complementariamente, la Subsecretaría avanzó en los análisis técnicos relacionados a la carga granelera, componente importante del comercio marítimo de la zona central. Se iniciaron también nuevos estudios de análisis de los ámbitos social, económico y jurídico del Puerto de Gran Escala. Estos estudios permitirán tener mayor claridad sobre los requisitos del proyecto en estas materias, al fortalecer la relación del puerto con las comunidades, establecer con precisión los mejores mecanismos para el financiamiento de las obras y tener seguridad sobre la normativa aplicable para su desarrollo y la participación de los actores privados. Los resultados de estos estudios, que se obtendrán durante el 2016, permitirán avanzar en una estrategia global de desarrollo más eficiente.

En materia de conectividad ferroviaria, EFE realizó 3 estudios de pre-factibilidad enfocados en corredores multimodales de la Red Logística de Gran Escala: Santiago-Valparaíso; Zona Central; y Santiago-Talca-Chillán-Concepción.

- **Modernización de Transportes de Carga por Camión**

Durante 2015, se avanzó en la definición de una metodología de levantamiento de datos de las empresas de carga, en coordinación con distintos organismos como como el Servicio de Impuestos Internos y el registro Civil.

También se trabajó en una propuesta sobre estándares de diseño de zonas de descanso en carreteras. Esta propuesta está siendo consensuada con el MOP en una mesa de trabajo técnica constituida en noviembre de 2015. Se avanza también en conjunto con ellos en la evaluación de estrategias para una eventual incorporación en los contratos de concesión de carreteras, entre otras alternativas, de las zonas de descanso.

3.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

El Programa Nacional de Fiscalización de Transportes, tiene como misión verificar el cumplimiento de la normativa del transporte en la vía pública y establecimientos relacionados, además del 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 2015 en comparación con la asignación del período 2016:

Tabla N°16. Presupuestos Comparados

SUBTÍTULO PRESUPUESTARIO		2015		2016	
21	GASTOS EN PERSONAL	5.615.848.000		6.059.472.274	
22	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.187.897.000		2.367.152.000	
	Arriendos	1.000.630.112	45,7%	923.134.893	39,0%
	Servicios Básicos	236.417.000	10,8%	405.343.000	17,1%
	Servicios Generales	183.506.000	8,4%	312.778.000	13,2%
	Textiles. Vestuario y Calzado	197.171.000	9,0%	218.943.000	9,2%
	Combustibles y Lubricantes	230.635.167	10,5%	183.174.107	7,7%
	Materiales de Uso o Consumo	159.055.000	7,3%	133.753.000	5,7%
	Servicios Técnicos y Profesionales	101.370.721	4,6%	118.596.000	5,0%
	Mantenimiento y Reparaciones	36.843.000	1,7%	44.360.000	1,9%
	Servicios Financieros y de Seguros	12.600.000	0,6%	14.480.000	0,6%
	Otros Gastos Bienes y Servicios	9.604.000	0,4%	9.240.000	0,4%
	Publicidad y Difusión	20.065.000	0,9%	3.350.000	0,1%
22	ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS	211.891.000		205.735.000	
31	INICIATIVAS DE INVERSION				
	TOTAL	8.015.636.000		8.632.359.274	

(Cifras en \$ de cada año)

- **Evaluación de impacto de proyectos o de gestión del programa.**

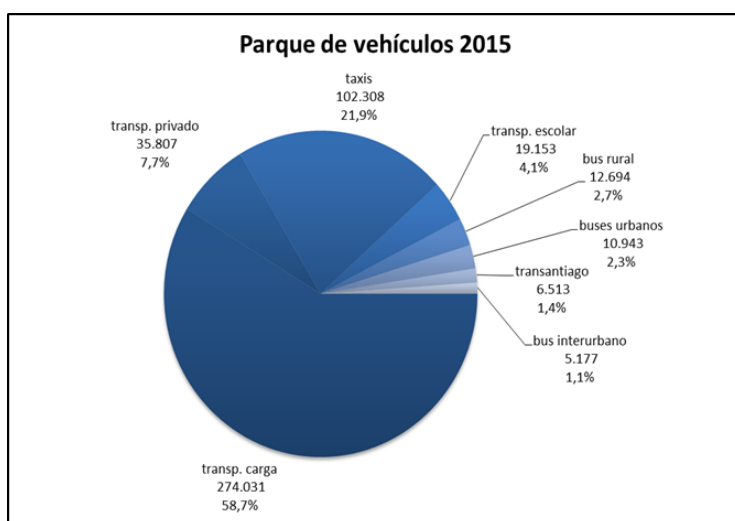
A continuación se muestran los principales resultados por cada uno de los ámbitos de fiscalización:

• **Fiscalización de vehículos**

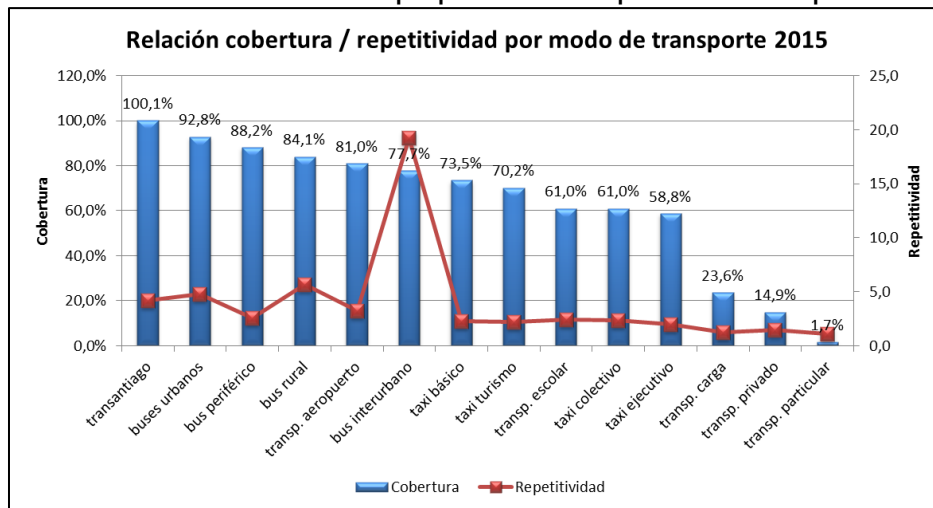
Durante el 2015 se realizaron cerca de 560 mil controles en vía pública a nivel nacional con alrededor de 122 mil citaciones a los Juzgados de Policía Local, por infringir la normativa vigente.

Este tipo de control busca asegurar las condiciones técnicas y de seguridad de transporte público, privado y escolar remunerado de pasajeros; el transporte de carga y de vehículos particulares.

El parque existente de vehículos a fiscalizar a nivel nacional, sin considerar automóviles particulares, considera los siguientes modos de transporte:



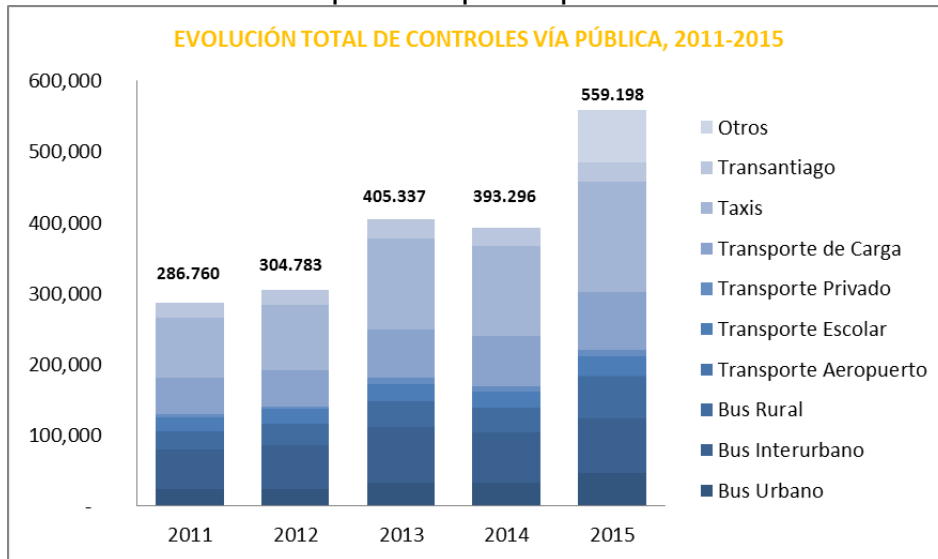
1.1.1 Cobertura de fiscalización a parques vehiculares por modo de transporte año 2015:



En el año 2015, se alcanzaron importantes niveles de cobertura en la fiscalización de los principales modos de transporte a nivel nacional, siendo las mayores las logradas para buses Transantiago con un 100% de cobertura con respecto al parque existente; seguido por buses urbanos en las demás regiones, con un 92,8% de cobertura; buses periféricos con un 88,2%; buses rurales con 84,1%; y buses interurbanos, con un 77,7%. Al igual que el año 2014, la prioridad en la fiscalización estuvo puesta en el control a buses Transantiago que permitió alcanzar el más alto nivel de cobertura.

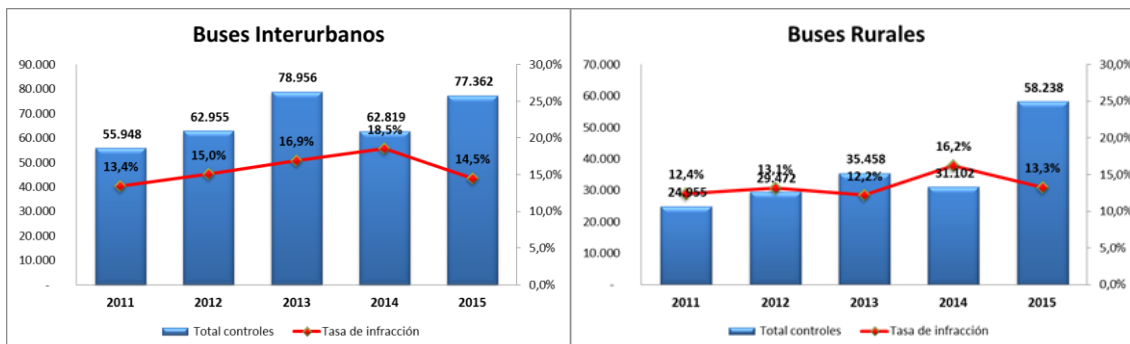
Por otro lado, la más alta repetitividad en la fiscalización (cantidad de controles en promedio por vehículo), se observa en los buses interurbanos, con 19,2 fiscalizaciones por bus.

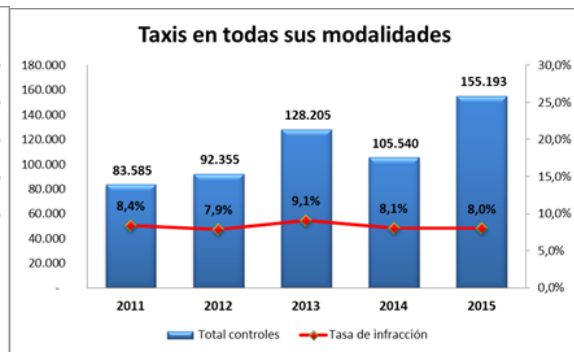
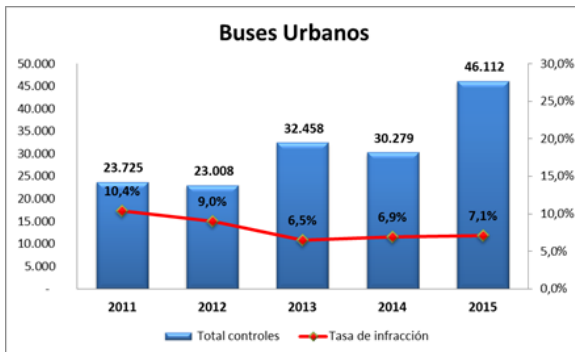
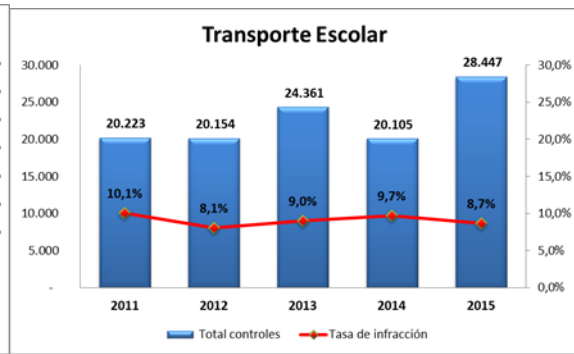
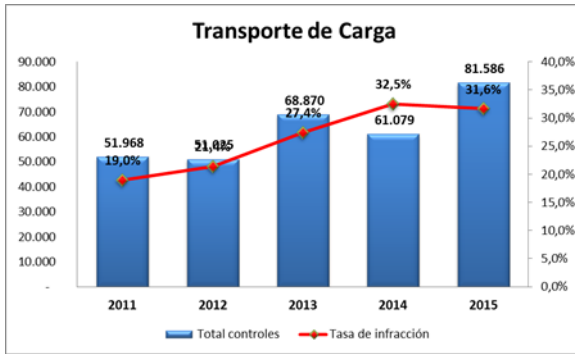
1.1.2 Total de controles vía pública comparación períodos 2011-2015



Durante el año 2015, se realizaron alrededor de 560 mil fiscalizaciones a estos vehículos, lo que comparativamente, representa un aumento del 42% en la cantidad de controles con respecto al 2014, y un 95%, respecto a la cantidad de controles efectuados el 2011.

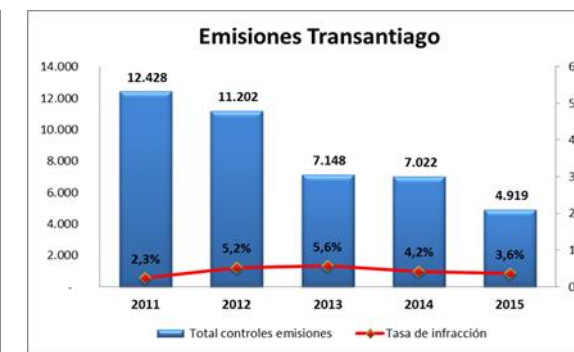
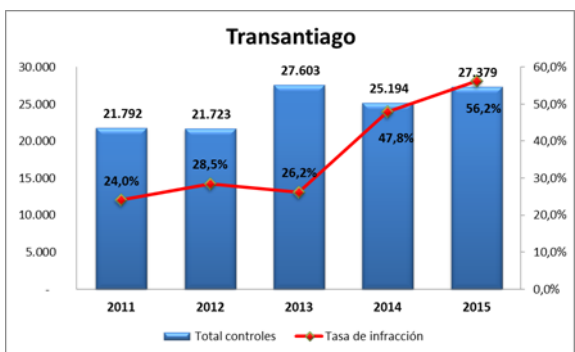
A continuación se aprecia el detalle de evolución de controles e infracciones para el período 2011 al 2015, para los diferentes modos fiscalizados en vía pública a nivel nacional:



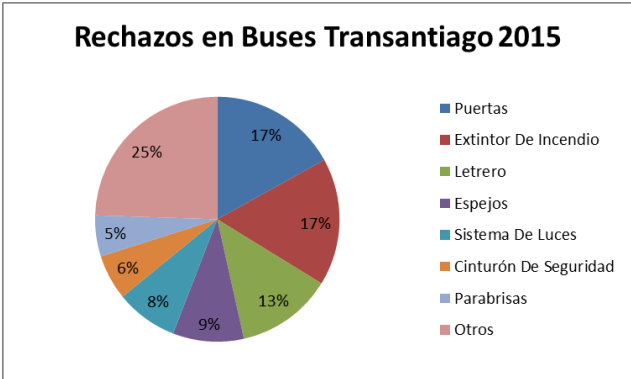


Tal como se observa, durante el año 2015, todos los modos presentaron un aumento en la cantidad de controles con respecto al 2014 y en general, esta situación también se aprecia con respecto a años anteriores. Por otro lado en términos generales, la tasa de infracción disminuyó en el 2015 o se mantuvo constante.

Durante el año 2015, se logró un incremento del 25,6% en el número de controles a buses Transantiago, con respecto al 2011, y de igual forma, hubo un aumento en la tasa de infracciones, detectando sobre 15.000 infractores por diversas causas, los que fueron citados al Juzgado de Policía Local. En cuanto al control de emisiones en Buses Transantiago, este ha mantenido una baja tasa de infracción, con un 3,6%:



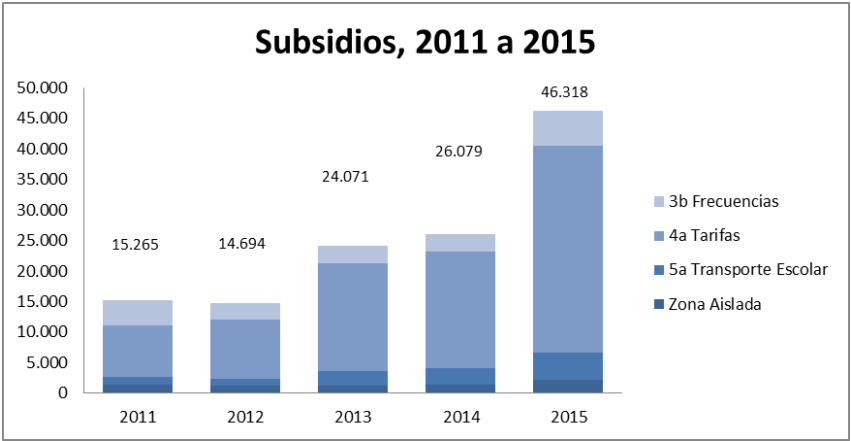
Las principales faltas detectadas en la fiscalización en Buses Transantiago en el 2015, fueron por no portar extintor de incendio o descargado y puertas en mal estado, ambas causas con un 17%. En el siguiente cuadro es posible apreciar el desglose de estos rechazos:



- **Fiscalización de subsidios**

Durante el año 2015, el Programa de Fiscalización tuvo un aumento de presupuesto para contratar personal en regiones para fortalecer la fiscalización de Subsidios a nivel nacional, esto permitió aumentar fuertemente la fiscalización a los servicios subsidiados, efectuando 46.318 verificaciones a los diferentes servicios que reciben subsidio del Estado para operar en el marco de la ley espejo de Transantiago para fortalecer el transporte en regiones distintas a la metropolitana.

1.1.3 Total controles servicios subsidiados 2010-2015:



El 2015 la verificación a la rebaja de tarifas al 33%, presentó la mayor cantidad de controles, con 33.965 inspecciones, aumentando en un 78% con respecto al año 2014. En cuanto al resto de los subsidios, la fiscalización a los subsidios de zonas aisladas, permitió lograr un 100% de cobertura con respecto a los 476 servicios subsidiados existentes; además fue posible realizar 4.482 controles al subsidio al transporte escolar y 5.720 fiscalizaciones al subsidio a los servicios regulados.

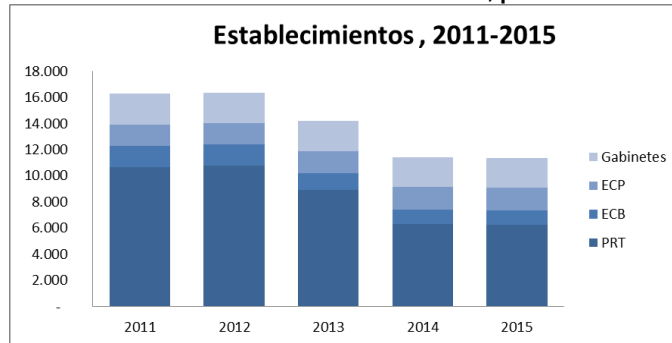
Por otra parte, se realizaron 555 visitas inspectivas a chatarrizadores, para verificar la correcta destrucción de los buses, como parte del subsidio "Renueva Tu micro", con 55 visitas en RM y 500 en regiones.

- **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.

Durante el año recién pasado, se realizaron 11.369 visitas a establecimientos autorizados por el Ministerio de Transportes. Del total de inspecciones, 6.283 correspondieron a visitas a Plantas de Revisión Técnica; 2.252 a Gabinetes Municipales; y 2.834 a Escuelas de Conductores, estas últimas desglosadas en 1.748 a Conductores Profesionales y 1.086, a No Profesionales.

1.1.4 Total de visitas establecimientos, período 2011-2015:

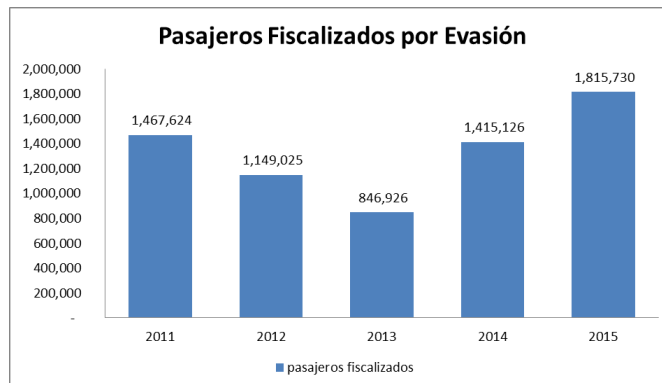


- **Fiscalización de pasajeros:**

- **Fiscalización de evasión**

El aumento de presupuesto para contratar personal durante el 2015, permitió también fortalecer la tarea de fiscalización de evasión de pago del pasaje en el transporte urbano de la Región Metropolitana. Con respecto al año anterior, se acrecentó considerablemente el número de pasajeros controlados por el no pago de la tarifa en buses Transantiago, alcanzando el 2015, un aumento del 28%, respecto del año anterior.

1.1.5 Total de controles pasajeros Transantiago:



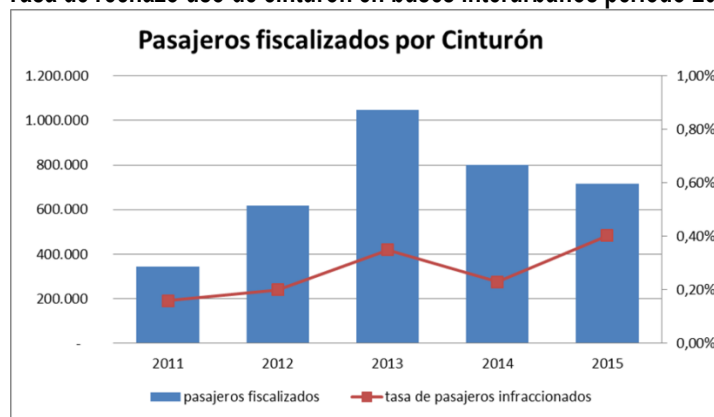
La fiscalización de evasión por el pago de tarifa en los Buses Transantiago, permitió detectar a casi 98.000 evasores que fueron citados a tribunales, de un total de 1.815.730 pasajeros controlados.

Asimismo se intensificó el control por no detención en paradas, con 1.200 visitas a los paraderos más denunciados por los usuarios y cursando, por esta causa, 138 infracciones a conductores de buses Transantiago.

▪ **Fiscalización de cinturón de seguridad**

Durante el año 2015, se logró fiscalizar a 801.845 pasajeros a lo largo del país, por el uso de cinturón de seguridad. El 89% de los pasajeros, fueron controlados en buses interurbanos y el 11 % restante, fue controlado en taxis, en sus diferentes modalidades.

1.1.6 Tasa de rechazo uso de cinturón en buses interurbanos período 2011 – 2015:



▪ **Fiscalización con tecnología:**

- **Cámaras para la fiscalización de vías exclusivas y pistas solo bus**

El control automatizado de las arterias prioritarias 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, a las que se sumaron 30,82 kilómetros en una segunda etapa el año 2014. El empleo de esta tecnología en la fiscalización, ha reportado aumentos importantes en las velocidades comerciales de los buses de Transantiago, que en estos años han llegado a un 30% y hasta un 50% en algunos puntos.

-**Cámaras para la fiscalización de camiones en La Pirámide**

En octubre del 2014, se puso en marcha un sistema de control automatizado de camiones, que opera en el sector de La Pirámide en la Región Metropolitana. Este sistema permite controlar de manera remota la restricción de circulación que tienen dichos camiones, en horarios punta mañana y punta tarde, contribuyendo con ello a la descongestión y a la reducción de los riesgos de accidentes donde se vean involucrados camiones.

En el primer año de funcionamiento los infractores se redujeron en un 83% respecto al período de marcha blanca, demostrando la efectividad de estos sistemas de control automatizados.

- Cámaras Puentes Llacolén en la Región del Biobío

El primer trimestre de 2015, se inició la implementación de un sistema automatizado de fiscalización similar al de La Pirámide, que opera en el sector del Puente Llacolén, en la Región del Bio Bio, controlando de manera remota la restricción de circulación que tienen los camiones en el lugar, además de monitorear el tránsito que diariamente se traslada entre Concepción y San Pedro de la Paz. Este sistema permitió, al cabo de 6 meses de operación, disminuir las multas en dicho sector, en un 54%.

- **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 2015, este compromiso se renovó, aprobando satisfactoriamente la auditoría externa para la mantención de la certificación del Sistema de Gestión de Calidad, a través de una casa certificadora acreditada que revisó todos los procesos de apoyo y centrales, tanto en Santiago como en regiones.

- **Comunicaciones**

Entre las actividades realizadas durante el 2015, para entregar información relevante a la ciudadanía, reforzar el rol de los usuarios en la fiscalización y posicionar al Programa de Fiscalización a nivel nacional, se lograron más de 280 apariciones en medios de circulación nacional y sobre 240 apariciones en regiones Además la cuenta de Twitter suma ya más de 16.700 seguidores.

- **Descongestión de Juzgados**

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).

Durante 2015 se trabajó en incorporar este sistema de descongestión de juzgados, en el modelo de citación, cobro y pago, para los Juzgados de Policía Local de Santiago, de manera de entregar alternativas para hacer más expedito este trámite.

- **Gestión Interna 2015**

- **Instituto de Fiscalización**

El 2014 el Programa de Fiscalización dio inicio al proyecto denominado “Instituto de Fiscalización”, a través de una plataforma E-learning para capacitar a los inspectores a lo largo del territorio nacional, buscando gestionar el conocimiento del propio Programa. Durante el 2015 se realizaron tres nuevos cursos a través de dicha plataforma de e-learning: “Gabinetes Psicotécnicos”, “Escuelas de Conductores” y “Trabajo por Objetivos”, con más de 800 participantes a nivel nacional. Además se definió la malla curricular de instrucción de Inspectores, para nivelar y certificar sus competencias a nivel nacional.

- **Inteligencia de Negocios**

La plataforma desarrollada en el 2014, fue puesta en operación a nivel nacional durante el año 2015, permitiendo poner a disposición de los usuarios internos del Programa, la información contenida en el SIFTRA, sistema de ingreso de los datos de la fiscalización vial. De esta forma, es posible contar con reportes en línea, accesibles y de rápida lectura, que ayudan a la gestión y la toma de decisiones.

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.

Tabla N°17. Volúmenes de actividad del 3CV entre los años 2009 al 2015

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	186	261	407	284	303	451	383
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	71	102	150	91	78	59	63
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	207	168	224	330	282	255	195
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	N° de modelos	0	11	52	84	67	109	130
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	83	69	129	125	104	89	88
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	618	604	662	633	633	646	638

Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	556	969	950	936	445	488	280
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	395	324	275	382	181	8	4
Análisis combustible diésel.	Unidades	442	530	698	683	445	318	165
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	75	311	226	219	454	142	106
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	3	3	3	2	0	1	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	8	5	1	7	5	1	3
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	19	23	26	18	33	50	25
Control 1% Flota de Buses Transantiago	N° de Vehículos	--	151	160	147	170	162	167
Procesos para Autorización talleres de adaptación de vehículos al uso de gas	N° de Talleres	--	13	66	12	13	20	8
Certificación de Seguridad Carrocería Buses Interurbanos	Unidades	--	5	16	19	55	38	70
Certificación Individual Emisiones Camiones y Tracto Camiones	Unidades	--	62	252	102	103	56	47
Certificación capacidad pasajeros para programa de renovación de buses	N° de Buses	--	--	47	3	5	13	1
Acreditación Simuladores de Inmersión Total	Unidades	--	--	--	-	5	0	0

Durante el año 2015, la actividad del 3CV se ha mantenido la tendencia respecto de los valores observados en años anteriores que corresponden a homologación y certificación de vehículos. En los procesos de homologación de vehículos livianos y medianos y certificación de vehículos y motores pesados, entre otros disminuye respecto al año 2014, y en homologación de motocicletas se mantiene similar al año 2014. Donde se registra un aumento significativo de procesos de certificación es respecto de seguridad en buses interurbanos, dado que el año 2015 empezó a regir nuevas exigencias ante lo cual los importadores y carroceros procedieron a certificar nuevamente todos los modelos de carrocería de buses interurbanos. Finalmente el control de opacidad a buses y

camiones, 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 Gestión de Tránsito

Las tareas principales asociadas a este producto estratégico 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 2015:

- Crecimiento en Cobertura Regional: puesta en marcha de la nueva UOCT del Maule con oficinas en Talca y Curicó, apertura de oficina en Chillán, y proyectos de normalización de semáforos en otras ciudades importantes del país como Págu. A fines del 2015 ya se cuenta con UOCT en 10 de las 15 regiones del país.
- En el caso de regiones, y en relación con el año 2014, el número de nuevos semáforos integrados a sistemas de control se incrementó en un 17% totalizando 1.190 en las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Biobío, Araucanía, Los Lagos. El número de cámaras de televisión en un 65% (totalizando 165). Con lo cual se reducen los focos de congestión de manera oportuna, se facilita la creación de planes de optimización acorde a los patrones repetitivos de tránsito de la ciudad y dar respuesta oportuna, por medio de la optimización de los tiempos de la red de semáforos, en caso de accidentes, vehículos detenidos, protestas, etc., permitiendo entregar una mejor respuesta para minimizar situaciones de congestión generados en dichas circunstancias.
- Para las regiones mencionadas en el punto anterior, los semáforos con lámparas LED aumentaron en un 186%, logrando un 53% de cobertura respecto de los semáforos conectados al sistema, la instalación de esta tecnología permite rebajar en un 80% el consumo de energía eléctrica en estos equipos.
- 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%.
- En el caso de la RM, cabe señalar que durante el 2015 se integraron al sistema 28 nuevos semáforos (totalizando 2.875 semáforos), se instalaron 32 nuevas cámaras de televisión (totalizando 182) y 193 nuevas espiras de detección.
- Por otra parte, para el año 2015 la UOCT se comprometió, a través de un indicador del Formulario H, a que los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares en un número importante de ejes representativos de la ciudad de Santiago (en total 17), no se incrementaran en más de un 3% 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 de 739 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 N°18. Resultados Tiempos de Viajes de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago

Indicador	Resultado Año 2013	Resultado Año 2014	Resultado Año 2015
Porcentaje de aumento del promedio del tiempo de viaje con respecto al año anterior	104	101	103
Meta	104	101	103

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

- Durante el año 2015 se prestó asesoría y apoyo técnico permanente desde Santiago en temas de gestión de tránsito y semáforos en todas las regiones donde no existe UOCT establecida: Arica y Parinacota, Tarapacá, Atacama, Aysén y Magallanes y se licitó el proyecto para la construcción del sistema de control de tránsito de la región de Los Ríos.
- Además, durante las emergencias severas ocurridas en el país y que afectaron la circulación vial: aluvión de Atacama, terremoto de Coquimbo, erupción en la Región de Los Lagos, se prestó apoyo y colaboración.
- La ejecución presupuestaria del programa alcanzó un 95% del presupuesto autorizado con un aumento en la ejecución de las iniciativas de inversión de M\$1.065.011.- y una ejecución del 97% del subtítulo 31.
- Considerando la labor en el tiempo de la UOCT y particularidades de cada región del país, así como las restricciones locales del tránsito, comenzó a ejecutarse un estudio (el cual finaliza en el año 2017) con el cual se pretende establecer un plan estratégico que permita abordar de manera global y eficiente las diversas problemáticas del tránsito, actuales y futuras, en las ciudades donde la UOCT posee o estudia implementar centros de control de tránsito, posibilitando con ello el desarrollo sustentable de nuevos proyectos de inversión y optimizar la gestión de tráfico de manera integrada.

3.2.5 Información y Atención a la Ciudadanía

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 2015 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 3,7 y el resultado efectivo fue 3,4.

Tabla N°19. Indicadores de Desempeño¹

Indicador Global	2011		2012		2013		2014		2015	
	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

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 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 propias iniciativas de cada sector que contribuyen a mejorar la seguridad vial del país.

Cabe mencionar que la significativa reducción de la tasa de mortalidad desde el año 2012 mantiene la tendencia a la baja para los años 2013, 2014 y 2015. Los resultados obtenidos se explican principalmente por:

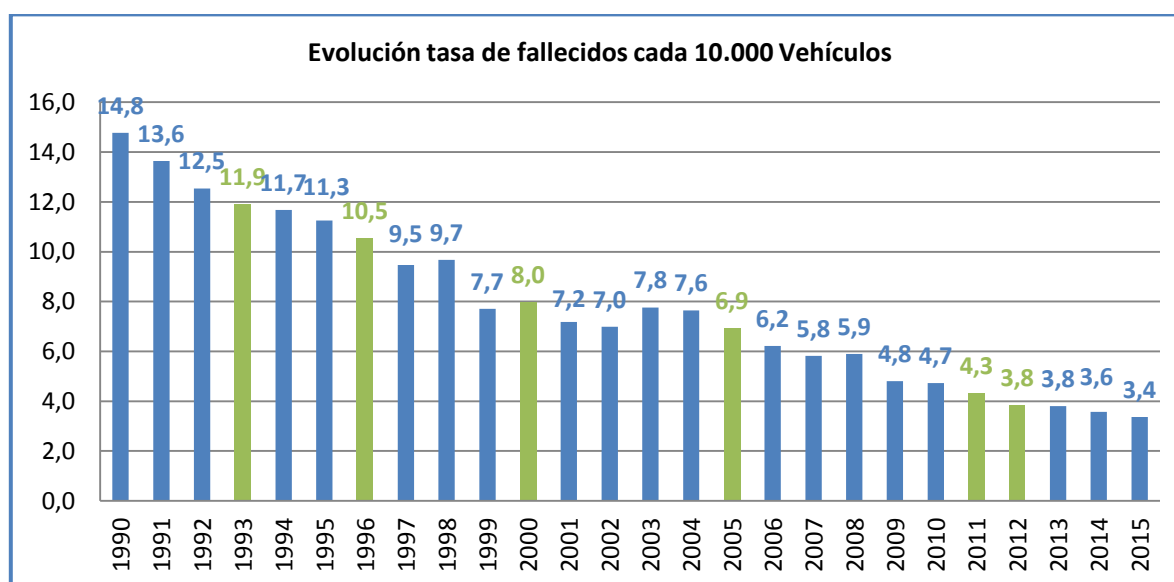
- Ley Tolerancia Cero, con un aumento de la fiscalización asociada al consumo de alcohol.

¹ 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.

- 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.

El gráfico a continuación, presenta la evolución de la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos en los últimos 25 años:

Figura N°2: Evolución tasa de mortalidad²



Fuente: Elaboración CONASET.

1993 Creación de CONASET.

1996 Introducción de alcohotest 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

² 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 2015, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2016.

Las principales acciones llevadas a cabo y avances en esta área en el año 2015 son las siguientes:

- Se avanzó en la elaboración del reglamento que fija las características técnicas de equipos evidenciales para la medición de alcohol en aliento con fines probatorios que reemplazarán la actual toma de sangre o alcoholemia.
- Se inició trabajo de Mesa para elaboración de Decreto que regula el uso de Narcotest por parte de Carabineros de Chile para fiscalización de consumo de drogas en conductores. Esta mesa es coordinada por CONASET y está compuesta por Servicio Médico Legal, MINSAL, SENDA, Ministerio de Transportes y Carabineros de Chile. Durante el 2015 se realizaron los análisis requeridos para determinar el método de control y las drogas a medir en una primera etapa.
- Se avanzó durante el 2015 y se publicó en marzo de 2016 el proyecto de modificación de Ley de Tránsito que aumenta 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.
- 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, avanzó en la realización de ocho diálogos ciudadanos con niños, adolescentes y adultos en Santiago y regiones, cuyas conclusiones fueron revisadas por expertos, quienes concluyeron que se debe trabajar en seis temáticas prioritarias: 1) Transporte escolar. 2) sistemas de retención infantil. 3) Traslado de niños en el transporte público. 4) Niños peatones. 5) Niños ciclistas. 6) Atención post accidente.
- Se avanzó en la entrega de manuales de enseñanza media, así como también en la incorporación de actividades de seguridad vial en programas de 7° básico a 2° medio junto a MINEDUC.
- Se continuó haciendo mejoras al proyecto de Modernización del Sistema de Recolección de datos de Accidentes de Tránsito, cuya implementación y puesta en marcha está determinada para el 2017 y permitirá dar inicio al trabajo de integración de los datos de Carabineros con otras instituciones (MINSAL, Registro Civil, entre otros).
- En 2014 se ingresó al Congreso el Proyecto de Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Este proyecto se basa en la creación de un organismo autónomo que defina la ubicación de cámaras detectoras de velocidad en zonas de alto riesgo de accidentes a lo largo de todo el país. La ubicación de los dispositivos será visiblemente señalizada, con el objeto de alertar a los automovilistas que están próximos a una zona de control. Con esto se busca generar un cambio de conducta y que las personas manejen dentro de los límites de velocidad permitidos. A la fecha el proyecto continúa en tramitación en el congreso.

- Durante el 2015 se participó en distintas misiones internacionales:
 - ✓ Participación en la Primera edición de Inter-CISEV, Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial, Madrid, España.
 - ✓ Participación en la IV Reunión de la Asamblea General de OISEVI, La Habana, Cuba.
 - ✓ Participación en la IV Reunión Anual de Coordinadores de Datos. Brasilia, Brasil.
 - ✓ Participación de la segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, Brasilia, Brasil.
 - ✓ Participación en la Reunión de la asamblea general de IRTAD, Liubliana, Eslovenia.

- En materia de seguridad vehicular, con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de un vehículo en caso de accidentes, en marzo de 2015 se publicó un decreto que hace gradualmente obligatorio que los vehículos livianos que se comercialicen en el país cuenten con dos airbags frontales, uno para el conductor y otro para el copiloto. Además, se incorpora como optativo el denominado “Programa electrónico de estabilidad” y aumenta las exigencias a los elementos de seguridad con que deben contar los vehículos medianos, tales como cinturón de seguridad, vidrio de seguridad para parabrisas, apoyacabezas, anclajes de asientos y columna de dirección retráctil.

- 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 2015 se cuenta la eliminación de la placa patente delantera, pues representaban un peligro tanto para los motociclistas como para otros usuarios; se comenzó a desarrollar un plan piloto con Zonas de Detención Adelantada para Motociclistas Resolución exenta n° 655 del 15/07/2015, lo cual busca minimizar los conflictos en las vías; además se realizaron campañas utilizando las redes sociales enfocadas en temáticas propias de las motocicletas.

- En agosto de 2015 se publicó el decreto que actualiza el Manual de Señalización de Tránsito, incorporando un nuevo capítulo de señales de mensaje variable. El decreto entró en vigencia en diciembre del mencionado año. Esta publicación estandariza las señales que utilicen estas nuevas tecnologías.

- Por otra parte, se continuó trabajando en la normativa de velocidad, que regula la metodología para fijar velocidades urbanas máximas. Se realizó una validación de los parámetros a utilizar en la metodología, a través de mediciones y evaluaciones en diversas ciudades del país.

- Durante el año 2015 los ejes principales del trabajo comunicacional fueron el uso de sistemas de retención (cinturón de seguridad y silla de niños), el alcohol en la conducción y el exceso de velocidad que buscan erradicar las conductas riesgosas de los usuarios de las vías, mediante la entrega de información persuasiva que apela al raciocinio y emotividad del público, y para concientizar a las personas sobre estas temáticas, se realizaron tres campañas comunicacionales:
 - a. **Seguridad Vial Infantil:** El objetivo de la campaña fue instalar en la sociedad el mensaje respecto de la importancia del cuidado de niños como pasajeros de automóvil, cambiar las “malas prácticas” de los conductores a la hora de trasladar a los menores al interior de un automóvil y crear conciencia en la ciudadanía del impacto de sus decisiones y actitudes sobre los demás.
 - b. **Fiestas Patrias 2015:** Dado el éxito de la campaña comunicacional “La Consentida” que se exhibió el año 2014 y que consiste en una reinterpretación de la cueca por Susan Escobar quién perdió a su hija Rayün en un accidente de tránsito, se tomó la decisión de reforzar su difusión para fiestas patrias 2015, con el fin de generar conciencia y educar acerca de los riesgos y las consecuencias que provoca el consumo de alcohol en los conductores.
 - c. **Fin de Año – Velocidad 2015:** Para las fiestas de fin de año se realizó una campaña comunicacional que instaló la problemática del exceso de velocidad como una de las principales causales de muertes en accidentes de tránsito en el país. Para ello, se realizó una inédita intervención urbana en el espacio público que simuló la caída de un vehículo desde 20 metros de altura, con el mensaje “Un accidente que se produce a 70km/h es tan violento como caer desde un séptimo piso de un edificio”.

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

El 16 de abril del 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizó su Cuenta Pública Anual, ocasión en la que presentó los principales logros alcanzados en los ámbitos del transporte público, seguridad vial, telecomunicaciones y conectividad, durante el año 2014. Por primera vez, la cuenta pública se realizó utilizando un formato participativo a través del cual la ciudadanía tuvo la oportunidad de interactuar directamente con funcionarios del ministerio, participando de mesas de trabajo en la que pudo entregar su opinión sobre materias específicas.

La actividad se realizó en el Centro Espacio Cultural Matta, en la comuna de La Granja, en donde concurrieron casi 200 ciudadanos que participaron de una de las siguientes mesas temáticas: 1. Seguridad Vial; 2. Rol normativo y fiscalizador; 3. Movilidad Urbana y Fomento de modos no motorizados; 4. Mejoramiento Transporte Público en Regiones; 5. Desarrollo logístico; 6. Mejoramiento Transporte Público Metropolitano de Santiago; 7. TV digital; 8. Fondo de Desarrollo de la Telecomunicaciones; 9. Red WiFi pública del Gobierno de Chile; 10. Portabilidad y 11. Junta de Aeronáutica Civil (JAC).

3.2.6 Planificación de los Sistemas de Transporte Urbano.

a) El Programa de Vialidad y Transporte Urbano

El Programa de Vialidad y Transporte Urbano, desarrolla su quehacer a través de la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA) ejecutando proyectos en la totalidad de las capitales regionales y provinciales, orientados a mejorar la calidad de vida de gran parte de la población del país.

A través de este programa, se 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 2015:

- Se cuenta con la incorporación de tecnologías de sensores remoto disponible en nuestro Ministerio como el REMOTE SENSING DEVICES (RSD), para mejorar nuestro modelo de cálculo de emisiones del transporte urbano; el consolidar el análisis de la contaminación acústica del transporte urbano por el robustecimiento de la herramienta computacional y el perfeccionamiento en los modelos de transporte para el tratamiento de las autopistas urbanas, y finalmente la estimación del Valor del Tiempo de Viaje Urbano para Pasajeros utilizando el enfoque de disposición a pagar de los usuarios.
- Respecto de los desarrollos metodológicos, cabe destacar que finalizaron los estudios de “Estimación del Valor Social del Tiempo de Viaje Urbano Aplicando el Enfoque de Disponibilidad a Pagar”; “Actualización del Modelo de Ruido de Fuentes Móviles, ARTRA” que actualiza el modelo existente; “Análisis Comparativo de Metodologías de Modelación de Nivel Táctico”; “Análisis Metodológico de Estimación de Emisiones y Consumos Energéticos en Puertos y Aeropuertos”; “Análisis y Desarrollo de Factores de Deterioro y Caracterización de las Emisiones de la Flota Mediante el Sistema Remote Sensing Devices (RSD)” aprovechando la tecnología remota disponible en el MTT; “Desarrollo de una Guía para Identificación de Medidas de Seguridad de Tránsito en Vías Urbanas”; y la “Incorporación en los Modelos ESTRAUS y VIVALDI la Interacción Asimétrica de Costos en las Autopistas”.
- Se ha puesto a disposición del país una gran cantidad de información estadística que es vital para la toma de decisiones de este como de otros ministerios. Destaca información relativa a uso de los distintos modos, catastros de infraestructura, proyecciones del uso de suelo, etc.
- Finalizaron los planes maestros de ciclorutas en las ciudades de Temuco – Padre las Casas y Chillán – Chillán Viejo que consideran el diseño de ingeniería de al menos 30 km y 15 km en cada una de ellas respectivamente.
- Culminaron los primeros proyectos en los cuales se integró activamente a la sociedad civil en el desarrollo de éstos y con resultados exitosos e inusuales de participación.

- Finalizó también el estudio de Interterrazas en Puerto Montt, estudio que fue la primera aplicación de una nueva metodología de evaluación. Éste tuvo por objetivo formular un Plan que contemple diferentes alternativas de conectividad peatonal en la zona de Interterrazas, que forma parte del área central de la ciudad.
- Terminó el estudio de prefactibilidad del eje camino a Melipilla entre Esquina Blanca y Parque Central. Se continuó con los estudios de conexiones viales en el sector Poniente de Santiago involucrando las comunas de Lo Prado, Quinta Normal, Pudahuel y Cerro Navia, y sector Oriente de la conurbación Rancagua-Machalí, así como se iniciaron este mismo tipo de estudios en sector Panihau de Santa Cruz, y en la comuna de Colina. Se inició también el desarrollo de la prefactibilidad de la consolidación del eje conformado por las vías Copiapó, Blanco Encalada, Cinco de Abril, Simón Bolívar, Isabel Riquelme y Segunda Transversal entre Vicuña Mackenna y Esquina Blanca (comunas de Ñuñoa, Santiago Estación Central, Cerrillos y Maipú), así como también el estudio de la conexión a través de puentes que unirá las comunas de Santiago e Independencia en sector Barrio La Chimba. Se inició también la prefactibilidad del Par Vial Héroes de la Concepción – Oscar Bonilla en Iquique.
- Finalizó un catastro de las estaciones intermodales y terminales de pasajeros que operan actualmente en un total de 51 ciudades a lo largo de todo el país, considerando, revisando y analizando la normativa vigente que aplica a estas instalaciones, y las experiencias exitosas en esta materia en el país.

b) Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI)

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

Para conseguir estos objetivos, la UCI cuenta con 3 herramientas esenciales, siendo estas, la colaboración, la innovación y las tecnologías. Así, durante 2015 se ha logrado lo siguiente:

Desarrollo de un plan de trabajo conjunto con el Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología de la República de Austria, para abordar proyectos que apunten a temáticas de Centros de Control Integrados, modos de transportes no convencionales y los sistemas Inteligentes de transporte.

Además, en el marco de APEC y con una mirada de futuro, se forma parte del grupo de trabajo de Internet de los vehículos (IoV) que permitirá avanzar en desarrollos en torno al auto sin conductor. Para mejorar la información que se entrega a la ciudadanía y así apoyar la toma de decisiones en los viajes, se implementó para la Copa América 2015 planificadores de viaje en transporte público en las ciudades de: Puerto Montt, Valdivia, Temuco, Concepción, Rancagua, Valparaíso – Viña del Mar, Santiago, Coquimbo - La Serena y Antofagasta.

Además, durante 2015, se habilitó el servicio de información integral de movilidad, Transporteinforma, en las regiones de Valparaíso y Metropolitana, totalizándose 4 regiones que ya cuentan con este servicio.

Para mejorar los procesos de gestión y planificación de la movilidad, desde el enfoque de ciudades inteligentes, se han establecidos alianzas estratégicas público-privadas, público-académicas y público-público. Como parte de estas alianzas, se ha podido contar con nuevas herramientas que permiten aumentar las capacidades de gestión del transporte y fomentar la investigación, por parte de la academia, para ayudar a crear nuevos instrumentos de análisis en el transporte.

Por otro lado, el Ministerio, en una política de puertas abiertas con el mundo del emprendimiento ha entregado apoyo técnico y actuando como facilitador para la generación de soluciones que mejoren la movilidad de todos. Es así que en 2015 surge la primera comunidad de emprendedores de la movilidad.

Para el desarrollo de una movilidad sustentable se ha iniciado un trabajo orientado a fomentar modos de transporte no contaminantes. En este sentido, en diciembre del 2015 convocamos al primer encuentro de caminabilidad, al cual acudieron organizaciones ciudadanas, la academia y responsables de gobiernos locales de la ciudad de Santiago.

c) Unidad de Gestión de Corto Plazo (UGCP)

Durante el año 2015, la Unidad se orientó a ejecutar la cartera de proyectos elaborados por estudios y diseños propios de la Unidad. En particular, con los recursos sectoriales de la Ley 20.378, se ejecutó un total de 96 iniciativas de inversión en 12 Comunas y 6 regiones del país. En este sentido, se desarrollaron:

- Proyectos de Conservación vial de infraestructura para el Transporte Público en las comunas de Alto Hospicio (Región de Tarapacá); La Serena (Región de Coquimbo); Quilpué, Villa Alemana, Viña del Mar y Concón (Región de Valparaíso); Lo Prado, Independencia y Huechuraba (Región Metropolitana); Concepción (Región del Biobío); Alerce (Región de Los Lagos) por un monto cercano a los 2.128 millones de pesos.
- Se concluyeron estudios destinados a mejorar intersecciones conflictivas en las siguientes comunas del país: Osorno, Ancud, Puerto Montt, Castro, Taltal, Calama y Tocopilla, Iquique, Valdivia, San Ramón, La Pintana, Maipú, Doñihue, Las Cabras, Graneros y Chimbarongo. Resultado de ello, se obtiene una cartera de 177 proyectos de infraestructura menor.
- Además, se dieron inicio a este mismo tipo de estudios en las siguientes comunas: Valparaíso, La Ligua, Chanco, Maule, Angol, Gorbea, Loncoche, Arauco, Los Ángeles, Chillán, Alto Hospicio y Alerce. Una vez que terminados contaremos con una cartera de al menos 90 proyectos.

d) Unidad de Gestión de Proyectos de Infraestructura (UGPI)

La Unidad de Gestión de Proyectos de Infraestructura (UGPI) tiene como principal función el desarrollo e implementación de metodologías de gestión que permitan ejecutar la infraestructura necesaria para optimizar y ampliar las redes de transporte existentes.

La UGPI se concentra en tres líneas de acción: identificación de iniciativas, coordinación intersectorial y generación de herramientas de gestión. Para ello, la Unidad está conformada por un equipo interdisciplinario que aborda fundamentalmente aspectos de planificación, construcción y materias administrativas.

En particular, la cobertura territorial de las mejoras en infraestructura para la operación del transporte público en 2015 se cuadruplicó respecto del año 2014. Con los recursos sectoriales de la Ley 20.378, se ejecutó un total de 79 iniciativas de inversión en 58 Comunas y 13 regiones del país. En este sentido, se desarrollaron:

- Proyectos de Conservación vial de infraestructura para el Transporte Público en las regiones de Antofagasta, Atacama, Valparaíso, Metropolitana, Libertador General Bernardo O'Higgins, Biobío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes, por un monto cercano a los 14.000 millones de pesos;
- Planes de Gestión de Tránsito en Melipilla, San Fernando y La Unión –planes desarrollados por Sectra en etapa predecesora-, por un monto de 1.000 millones aproximadamente;

4. Desafíos para el año 2016

4.1 Resultados asociados al Programa de Gobierno, las 56 medidas, mensajes presidenciales del 21 de mayo y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio.

a) Mejoramiento del Transporte Público Regional

En tanto, para 2016, trabajaremos en el reforzamiento del transporte público, en base al mecanismo de perímetros de exclusión, en distintas ciudades del país, como Villarrica, Talca, Gran Concepción-Tomé-Lota y Gran Valparaíso-Quintero, entre otros.

Dichos perímetros serán monitoreados por sistemas tecnológicos, los que serán operados por terceros previamente acreditados tecnológicamente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de manera tal de asegurar el cumplimiento de los estándares de servicio exigidos por la autoridad.

Además, se implementarán nuevos servicios de conectividad de zonas aisladas, como los correspondientes a Puerto Yungay- Puerto Natales y Quellón – Puerto Chacabuco. Hay que destacar especialmente el servicio entre Puerto Yungay y Puerto Natales, que por primera vez dará conectividad a las regiones de Aysén y Magallanes, por territorio nacional, dado que este servicio marítimo unirá la ruta 7 en aquellos sectores donde ésta se interrumpe por factores geográficos, permitiendo así conectar Chile por Chile. Concretamente, este servicio conecta desde abril sectores como Puerto Yungay, Caleta Tortel, Puerto Edén y Puerto Natales, lo que equivale a una ruta de 770 kilómetros por sentido (415 millas náuticas), es decir, 40 horas de navegación entre las regiones de Aysén y Magallanes.

Se desarrollarán también 17 procesos de licitación para dar continuidad a servicios que operan actualmente, además de 9 procesos de licitación para otros modos, como la nave rápida Quellón – Puerto Chacabuco.

Comenzará la operación de 68 nuevos servicios de transporte escolar y se desarrollarán 170 licitaciones para dar continuidad a servicios de zonas aisladas, de conectividad rural y de transporte escolar.

Se realizarán también los procesos del programa Renueva tu Colectivo en 15 regiones, correspondientes a 4 mil vehículos.

Se contará con planes maestros de transporte actualizados en las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno.

Por otro lado, en el Gran Valparaíso, Curicó y Puerto Montt comenzarán los estudios para sus planes maestros de transporte. Además, se avanzará en el desarrollo de planes de gestión de tránsito en las ciudades de Arica, Copiapó y Los Andes.

Se continuará con el desarrollo de las encuestas origen-destino de viajes en la conurbación del Gran Valparaíso y en el Gran Concepción y se iniciarán en San Antonio y en la Conurbación Rancagua – Machalí.

Se avanzará en los anteproyectos de los Proyectos Priorizados en las comunas de La Florida, Puente Alto, Huechuraba, Talagante y Melipilla, donde se realizaron los estudios de desarrollo urbano y conectividad que permitirán descongestionar zonas altamente saturadas.

Paralelamente, se entregará el diseño de Infraestructura menor para Perímetros de Exclusión, en las ciudades de Temuco, Iquique, La Serena y Quilpué – Villa Alemana; además de implementar 25 iniciativas de conservación vial en 13 regiones; Planes de Gestión de Tránsito en Melipilla, San Fernando y La Unión e; iniciativas de gestión vial de corto plazo en las regiones de Tarapacá, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins y Los Lagos.

b) Mejoramiento del Transporte Público de Santiago

Este año se desarrollará un intenso trabajo con la ciudadanía, con el fin de preparar los nuevos procesos de licitación de servicios de transporte para Santiago, programados para 2017 y 2018.

En este contexto, entre los principales desafíos que abarcará la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación de este proceso para el 2016, destacan la ejecución del proceso de participación ciudadana con el objetivo de recoger la mayor cantidad de experiencias, opiniones y propuestas de usuarios y la sociedad civil; el desarrollo de estudios técnicos que permitan elaborar y analizar nuevas propuestas para incorporar en los nuevos contratos; elaborar el diseño de las nuevas bases de licitación; y, desarrollar una nueva consulta pública de dichas bases. El cumplimiento de todos estos objetivos permitirá la generación final de la bases en enero de 2017.

El proceso de participación ciudadana se desarrollará durante el primer semestre del presente año, y busca romper el estigma de un sistema creado entre cuatro paredes; que la ciudadanía valide el proceso de desarrollo de las nuevas bases de licitación; y que los usuarios sean partícipes del rediseño del sistema de transporte público.

Paralelamente se sostendrán reuniones de trabajo con diversos actores del sistema, como operadores y conductores, con el objetivo de generar más instancias de participación, haciendo de las nuevas bases un proceso transversal e inclusivo.

Respecto del actual sistema, el Ministerio de Transportes continuará trabajando para mejorar la calidad de los servicios de transporte público de la Región Metropolitana. En este sentido, se avanzará en la construcción de los 40 kilómetros de ejes prioritarios de transporte público. Para esto, continuarán los trabajos del corredor de Vicuña Mackenna, las obras en el eje Rinconada de Maipú y en Manuel Antonio Matta, en Quilicura; la segunda etapa de Dorsal; además de continuar con las licitaciones para obras en Avenida Independencia.

También participaremos en la remodelación del eje Alameda-Providencia, que busca mejorar la calidad del transporte público y el diseño urbano y patrimonial de la principal arteria de la capital.

Durante este año se implementará la tercera etapa del proyecto de Cámaras de Fiscalización Automática, de las vías exclusivas para el transporte público de Santiago.

También, continuará la intervención de aquellos servicios que presentan los peores índices de cumplimiento operacional y la mayor cantidad de reclamos por parte de los usuarios, denominados servicios críticos.

Además, se busca seguir mejorando la malla de recorridos nocturnos y los servicios con itinerarios.

En materia de infraestructura, Metro continúa avanzando en la construcción de las nuevas líneas 3 y 6, que integrarán 5 nuevas comunas a sus servicios, expandiendo su cobertura en 40%.

Paralelamente, como parte del Plan de Inversión de Infraestructura para el Transporte Público, se contempla la extensión de 3,8 kilómetros de la Línea 3 de Metro a Quilicura, sumando así tres nuevas estaciones: una estación de combinación con un futuro tren suburbano EFE a Bатуco, otra en las inmediaciones de la avenida Manuel Antonio Matta y avenida las Torres/Lo Cruzat, y la tercera en las inmediaciones de plaza Quilicura. De esta manera se trabaja para que esta línea entre en operaciones en 2018, mientras la línea 6 lo hará en 2017.

La Línea 2, en tanto, se extenderá por 5,1 kilómetros y sumará cuatro nuevas estaciones ubicadas en el eje de la avenida Padre Hurtado, en las cercanías de las calles Lo Espejo, El Observatorio, Lo Martínez y Lo Blanco.

La extensión de ambas líneas exigirá una inversión que superará los 1.173 millones de dólares, monto que se suma a los 317 millones de dólares destinados al reforzamiento de la capacidad de la red actual, así como de integración modal.

Se continuará trabajando en los estudios para evaluar el desarrollo de una nueva línea de Metro.

c) Gestión de Tránsito

En relación con la gestión de tránsito que se aborda desde las unidades operativas de control de tránsito, para 2016 se proyecta:

- Habilitar el nuevo sistema de control de tránsito de la Región de Los Ríos.
- Licitar el proyecto de Construcción de un Centro y Sistema de Control de Tránsito en la Región de Atacama.
- Habilitar un nuevo Centro de Control de Tránsito para la Región de Valparaíso n Ejecutar proyectos de Normalización de Semáforos de la red centro de Iquique y de la ciudad de Osorno.
- Ejecutar el Proyecto de Mejoramiento de las Condiciones de Seguridad en Intersecciones Críticas del Gran Santiago, como resultado del cual las 400 intersecciones más críticas de Santiago contarán con semáforos Led y unidades de respaldo de energía, en caso de cortes del suministro eléctrico.
- Ejecutar un Proyecto de Normalización de Semáforos Relevantes en Comunas Periféricas de la Región Metropolitana como Melipilla, Talagante, Colina y Peñaflor.
- Desarrollar proyectos de conservación y ampliación de los sistemas de control de tráfico de las ciudades de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Biobío, Araucanía, Los Lagos y Metropolitana de Santiago.

Además, se realizarán llamados para la creación de los Consejos de la Sociedad Civil regionales, fortaleciendo así las instancias de participación ciudadana a nivel local.

d) Proyectos ferroviarios

Para este año culminará el estudio de prefactibilidad del proyecto de extensión del Metro de Valparaíso desde Limache a La Calera. También se proyecta licitar los estudios de prefactibilidad del

proyecto Línea 2 por Viña del Mar hacia Concón; y el correspondiente al proyecto de desnivelación de Cruce Portales, en Valparaíso.

Respecto del nuevo puente sobre el Río Biobío se comenzará el desarrollo de la ingeniería básica y de detalle que definirán el trazado del puente y sus condiciones de operación.

En tanto, se espera el inicio de operaciones del servicio de trenes Rancagua Xpress durante 2016.

Adicionalmente, también se contempla el desarrollo de los siguientes proyectos:

- Licitación internacional para la renovación del Material Rodante de los Servicios regionales Corto Laja y Talca-Constitución. Se continuarán los estudios para evaluar proyectos entre los que destacan un servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros tipo Metro en Concepción y servicios de pasajeros entre Temuco – Loncoche – Valdivia; Osorno – Llanquihue - Puerto Montt; Coronel – Lota y; Santiago – Valparaíso.
- Se contempla, además, el aumento del transporte de carga en modo ferroviario con 11,2 millones de toneladas en el 2016, aportando a la competitividad del país; la Rehabilitación de los puentes en la Ruta Minera (Ventanas-Rancagua) y en la Ruta del Ácido (Barrancas-Rancagua) a 25 toneladas por eje.

e) Servicios ferroviarios

De acuerdo al Plan Estratégico de EFE, las metas para el 2016 son:

- Aumentar la cantidad de pasajeros transportados por los servicios ferroviarios a 44 millones en el 2016, mejorando la calidad de vida de las personas con más y mejores soluciones de transporte.
- En el caso de la Región Metropolitana, destacan: El inicio de la operación comercial del proyecto del servicio de pasajeros Alameda-Nos y Rancagua Express.
- Terminar ingeniería de detalle y avanzar en la licitación de sistemas ferroviarios del servicio de pasajeros Alameda-Melipilla.
- Desarrollar la ingeniería básica y detalle del Proyecto Servicio Transporte Pasajeros Santiago-Batuco.

f) Pro Movilidad Urbana

Recogiendo recomendaciones de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad, durante el 2016 se ingresará al parlamento el Proyecto de Ley Pro Movilidad, que busca establecer principios, medidas y organismos competentes para velar por la movilidad urbana de las personas y bienes, con el fin de mejorar la calidad de vida de todos quienes habitan el territorio nacional.

Esta ley institucionaliza los Comités Regionales de Movilidad Urbana como órganos asesores y de participación conjunta de la Administración, expertos y sectores sociales vinculados a la movilidad. Crea el Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana para ayudar al financiamiento de las medidas de los Planes de Acción y otras que favorezcan la movilidad. Y entrega facultades a los Intendentes para establecer medidas de gestión de tránsito para promover un uso racional del automóvil.

Por otro lado, durante 2016 se trabajará en la implementación de los Planes Regionales de Acción ya elaborados por los Comités Regionales de Movilidad Urbana.

g) Seguridad Vial

Para este año, 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.

Además, se adoptarán nuevas exigencias para los vehículos livianos. Entre éstas podemos mencionar los frenos antibloqueo ABS y el sistema de control de estabilidad, entre otros elementos.

Durante 2016 se actualizará el Manual de Señalización de Tránsito para incorporar señales relativas al uso de bicicletas y las nuevas facilidades para motociclistas, como por ejemplo, la zona de espera adelantada, entre otras.

En relación a las exigencias que deben cumplir los sistemas de retención infantil, a partir de mayo de 2016 será obligatorio que las sillas de niños que se comercializan en el país, cuenten con la certificación otorgada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, relacionado con los estándares establecidos en la norma europea o americana vigentes, para este tipo de elemento de seguridad.

Esta medida es complementaria a la Ley que entró en vigencia en marzo de 2016, ampliando la prohibición de traslado de niños en los asientos delanteros hasta los 12 años. La iniciativa también estableció la obligación del uso de sistemas de retención infantil hasta los 8 años, exigencia que entrará en vigencia en marzo de 2017.

Como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas, se dará continuidad al análisis del proyecto de ley para establecer una licencia clase C gradual, de manera que la conducción de motocicletas de mayor capacidad se realice sólo acreditando la experiencia en una categoría inferior. Junto con ello se busca limitar la conducción de motociclistas novatos en vías de alta velocidad y con acompañante, normando también el transporte de menores en motocicletas. Otra medida relevante del Plan dice relación con la elaboración de un decreto para asegurar que los cascos utilizados por los motociclistas cumplan con características y especificación en técnicas internacionales.

h) Reforzamiento de la Fiscalización

Durante el 2016 se iniciará la operación de cámaras automatizadas de fiscalización en casi 50 kilómetros adicionales de vías exclusivas y solo buses de la Región Metropolitana, que corresponde a la etapa III de fiscalización con cámaras automatizadas. Se trabajará también en la implementación de proyectos de cámaras automatizadas de control de pistas sólo buses para las ciudades de Coquimbo, Talca y Concepción.

Además se habilitarán 2 nuevas sedes provinciales de Fiscalización en las ciudades de San Felipe y Chillán. Y se controlará el correcto uso del cinturón de seguridad en transporte escolar, con un plan especial dirigido a los estudiantes que se trasladan en estos vehículos.

i) Desarrollo Logístico

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo Portuario se generará, durante este año 2016, una cartera de proyectos actualizada, que garantice una operación eficiente de los puertos en su conjunto y de cada uno de sus eslabones.

Se espera concluir el trabajo iniciado en 2015 de elaboración de un documento de Política Ferroviaria que dé los lineamientos de desarrollo para el sector, y sirva de guía para la elaboración del Plan Trienal de EFE (2017-2019) y priorizando las inversiones de la empresa en el mediano plazo.

Concluirá la mayor parte de la primera fase de estudios de la Red Logística de Gran Escala, por lo que se contará con una base de información más concreta para la programación de las inversiones en el tiempo, sus detalles técnicos, económicos y de diseño de negocios.

En cuanto al Observatorio Logístico, se trabajará para formalizar la colaboración con instituciones como el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) y Universidades, así como con representantes del sector privado, con el objeto de mejorar la información y análisis del sector logístico del país.

En el ámbito del transporte vial, durante el bienio 2016-2017 se estudiarán mecanismos para mejorar la gestión de algunos procesos de camiones en puertos y se revisará, para algunos corredores estratégicos como el de la RLGE, criterios de diseño de facilidades para circulación, estacionamiento y regulación de frecuencia de camiones.

Paralelamente, en materia portuaria, continuarán realizándose inversiones en diversos puertos en materia de reparaciones y ampliación de capacidad. Así por ejemplo, en Arica, concluirán las obras de la primera fase de la zona de extensión de actividades portuarias, que permitirá incrementar en 6,5 hectáreas las áreas de respaldo para la carga de rebalse. Por otra parte, en el Puerto de Iquique se desarrollarán las obras de rehabilitación de 585 metros de frente de atraque.

Durante este año también se iniciarán las obras de reparación del socavón del Molo principal del Puerto de Antofagasta, además de la reparación del frente de atraque n° 1, mediante el reforzamiento sísmico de 936 metros lineales de muelle. En San Antonio, en tanto, se está realizando el dragado de la dársena, que permitirá alcanzar una profundidad de 16 metros, suficiente para el calado de naves más exigentes que arribarán a las costas de Chile.

Por último, en Talcahuano se espera para este año la entrada en operación del nuevo sitio 4, en trabajos de reconstrucción hasta ahora con un 80% de avance. Mientras, la Empresa Portuaria Austral avanzará en la extensión del muelle Prat, en Punta Arenas, lo que permitirá aumentar la capacidad de atención de la infraestructura y así permitir su especialización en naves de cruceros de hasta 300 metros de eslora.

En materia de transporte de carga, durante el primer semestre de 2016 se desarrollará un programa para la definición de zonas de descanso, tanto en los actuales proyectos de rutas concesionadas, como en las nuevas iniciativas. Este trabajo se ha realizado en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y los diversos gremios del sector.

4.1 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

4.2.1 Subsidios al Transporte Público

a) Transporte Público Regional

Para la División de Transporte Público Regional, los desafíos para el 2016 se enmarcan en los recursos provenientes de la Ley de Presupuestos para el año 2016, Ley N°20.882 y la Ley de Subsidio Nacional al Transporte Público N° 20.378:

DESAFÍOS	RESULTADOS ESPERADOS (nivel de actividad, cobertura, focalización)
Trabajar para garantizar la continuidad de los servicios subsidiados que se encuentren operativos	Mantener la continuidad de los servicios en un 90% del total de contratos vigentes.
Diseñar servicios nuevos y continuidad de los vigentes, conforme a las necesidades de la comunidad.	Reducir las licitaciones desiertas sin oferentes o que no cumplan los requisitos técnicos o económicos.
Realizar constantes análisis de diagnóstico de conectividad en zonas aisladas para identificar nuevos sectores con carencia de transporte optimizando cobertura y calidad.	Contar con información del levantamiento de caracterización y diagnóstico del Transporte Público
Fortalecer los sistemas de Transporte Público Urbano Mayor a través del nuevo mecanismo regulatorio denominado como Perímetro de Exclusión.	Iniciar los servicios regulados de las zonas de Villarrica, Talca entre otras ciudades.
Implementar un Sistema de Control de Cumplimiento off line, de los Servicios de Transporte Subsidiado. Desarrollar una herramienta tecnológica que permita al MTT contar con información de posicionamiento de buses para calcular indicadores de cumplimiento de las condiciones de operación y en base a ello pagar el subsidio a los operadores de transporte.	Que el 100% de los nuevos servicios operativos urbanos regulados, cuenten con la herramienta tecnológica de posicionamiento de buses para la verificación del cumplimiento de las condiciones de operación.
Optimizar la ejecución presupuestaria de los distintos programas de subsidio al transporte.	Asegurar un 95% de ejecución presupuestaria respecto al Presupuesto.
Continuar y potenciar la implementación del programa de renovación de flota.	Disminuir la antigüedad de la flota de los vehículos que participen en los procesos de modernización en un 10%
Mejorar los procesos de fiscalización y administración de los subsidios operativos en las regiones.	Coordinar la información de los servicios operativos, itinerarios y puntos en que deben ser fiscalizados en conjunto con el Programa Nacional de fiscalización.
Fortalecer los procesos de pago de los distintos programas de Subsidios	Automatizar los procesos de pago de zonas reguladas para luego avanzar en los programas de zonas aisladas y conectividad rural.

b) Transporte Público Metropolitano

El principal desafío para este año y con el objeto de continuar potenciando una mejor calidad en los servicios de transporte público de la Región Metropolitana, será avanzar en la implementación de la meta de 40 km de ejes de movilidad, para ello continuaremos con los trabajos del corredor de Vicuña Mackenna, con las obras en el eje Rinconada de Maipú y en Manuel Antonio Matta, en Quilicura; avanzaremos también con las licitaciones para obras en Avenida Independencia y junto con lo anterior, continuaremos participando activamente en la remodelación integral del eje Alameda-Providencia, que busca mejorar la calidad del transporte público y el diseño urbano y patrimonial de la principal arteria de la capital.

Continuaremos además con la mantención y gestión de vías, avanzando en el cumplimiento de nuestro compromiso de implementación de 60 kilómetros de pistas solo bus en dos años (2015-2016).

Dado que el contrato ya se encuentra adjudicado y con contrato, durante 2016 se implementará la tercera etapa del proyecto de Cámaras de Fiscalización Automática, de las vías exclusivas para el transporte público de Santiago.

Además, se continuará el trabajo de intervención de aquellos que presentan los peores índices de cumplimiento operacional y la mayor cantidad de reclamos por parte de los usuarios, denominados servicios críticos, los cuales en esta oportunidad se abordarán considerando el impacto geográficos de las medidas que se planifiquen para ellos. Continuaremos reforzando la fiscalización de aquellos aspectos que presentan mayor molestia para los usuarios, como la no detención en paradas, frecuencia, buses fantasmas, mantención de paradas, entre otros.

Continuaremos mejorando la malla nocturna y los servicios con itinerarios, así como también interviniendo los servicios más críticos del sistema a través de los Programas de Operación y medidas especiales.

Seguiremos mejorando la información que reciben los usuarios, con el objetivo de ayudarlos a planificar sus viajes, utilizando principalmente las herramientas móviles implementadas durante 2015, y a través de la actualización constante de la información en paradas y refugios del sistema.

Finalmente, se continuará actualizando la malla de recorridos, fortaleciendo la conectividad, disminuyendo trasbordos innecesarios y atendiendo los nuevos puntos de alta demanda que están apareciendo en nuevos sectores urbanos de Santiago, esto a través de 2 modificaciones del Programa de Operaciones planificadas para 2016.

4.2.2 Políticas y normas que rigen el Transporte.

a) Generación de nuevas inscripciones de taxis

Para el año 2016, se proyecta continuar con el desarrollo de nuevos concursos de Antecedentes en las ciudades en que existan las necesidades de aumentar el número de taxis, en sus diferentes modalidades. Como se señaló anteriormente, la ley 20.867 suspendió por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, plazo que comenzó el 15 de noviembre de 2015, por lo anterior, se actualizarán las Bases de nuevos concursos de antecedentes adecuándolas a la nueva ley y reglamento, con el objeto de realizar nuevos concursos en los casos que se justifique técnicamente.

b) Transporte Internacional

1. Dando continuidad a los trabajos iniciados el año 2015, concluir el sistema de tramitación vía web service de los permisos de transporte del tráfico País – País.
2. Licitación de cupos de carga bilateral con Uruguay.
3. Licitación de trazas de transporte internacional terrestre de pasajeros.
4. Concluir negociación de convenios de reconocimiento de licencia de conducir con Perú.
5. Participar en reunión técnica de Transportes y Aduana de Chile y Perú, con el objetivo de mejorar el tráfico bilateral de carga.
6. Participar en las reuniones del Sub Grupo 5 Transportes de Mercosur.
7. Concluir las negociaciones de la actualización del Acuerdo denominado País – País.
8. Continuar la negociación de Convenio de Reconocimiento de licencia de conducir (B y C) con Japón.
9. Dar continuidad a proceso de cooperación acordado con Ecuador.

c) Normativas en Desarrollo y en Trámite as en 2016

De acuerdo a la agenda normativa año 2016 que fue aprobada por el comité de regulación en enero de 2016, 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:

Materia	Tema Específico	Iniciativa/ Fecha
Tránsito	Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Boletín 10.217-15	Mensaje 04.08.2015

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
Seguridad	Crear Sistema de Tratamiento Automatizado de infracciones del tránsito (CATI) y modifica las leyes N°s 18.287 y 18.290 Boletín 9252-15	Mensaje 28.01.2014
Planificación Urbana	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. Boletín 8493-14	Mensaje 7.08.2012
Seguridad	Modifica normas de seguridad para la instalación de toda clase de dispositivos de publicidad en caminos públicos, sus fajas adyacentes y áreas circundantes. Boletín 9686-09	Moción 3.11.2014
Seguridad	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. Boletín 9729-03	Moción 17.11.2014
Seguridad	Modifica Ley de Tránsito, con el objeto de exigir la aplicación del sistema de seguridad de micropuntos, en los vehículos motorizados nuevos. Boletín 9497-25	Moción 7.08.2014
Seguridad	Modifica la ley N° 18.290, con el objeto de permitir la creación de escuelas de conductores orientadas exclusivamente a los motociclistas. Boletín 10503 -15	Moción 06.01.2016
Tránsito	Regular la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica. Boletín 10.184-15	Moción 08.07.2015
Seguridad	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. Boletín 9729-03	Moción 17.11.2014
Seguridad	Modifica Ley de Tránsito, con el objeto de exigir la aplicación del sistema de seguridad de micropuntos, en los vehículos motorizados nuevos. Boletín 9497-25	Moción 7.08.2014

Seguridad	Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para agravar las penas y sanciones cuando la infracción se cometiere conduciendo a exceso de velocidad. Boletín 10109-15	Moción 09.06.2015
Transporte de carga	Regula el transporte, descarga y acopio de concentrado de minerales. Boletín 10312-08 y Modifica ley N° 19.300 de bases generales del medio ambiente, para someter al sistema de evaluación de impacto ambiental el transporte, recepción, acopio y embarque de minerales Boletín N° 10.108-12	Moción 09.06.2015
Transporte de carga	Modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala. Boletín N°9.656-15	Moción 15.10.2014

d) Plantas de Revisión Técnica

Durante el año 2016 se espera licitar aquellas concesiones de PRT declaradas desiertas en anteriores procesos, y poner en marcha las plantas revisoras resultantes de los procesos de licitación 2015 mejorando el control de emisiones y seguridad en vehículos nuevos y asegurar la calidad de las mediciones de PRT.

Calendario de Puestas en Marcha de PRT

Periodo 2016	PRT de Regiones
Primer semestre	<ul style="list-style-type: none"> • PRT en Tocopilla en la Región de Antofagasta • PRT en Copiapó y Vallenar en la Región de Atacama • PRT en Coquimbo e Illapel en la Región de Coquimbo • PRT en Talca (2), Curicó (2), Linares, Cauquenes, Parral, Constitución y San Javier en la Región del Maule • PRT en Temuco, Villarrica, Victoria y Angol en la Región de La Araucanía • PRT en Valdivia y La Unión en la Región de Los Ríos • PRT en Puerto Montt y Osorno en la Región de Los Lagos • PRT en Aysén y Coyhaique en la Región de Aysén • PRT en Punta Arenas en la Región de Magallanes • PRT en Región Metropolitana
Segundo semestre	<ul style="list-style-type: none"> • PRT de Copiapó y Vallenar en la Región de Atacama

Periodo 2016	PRT de Regiones
	<ul style="list-style-type: none"> • PRT de La Serena (2), Coquimbo y Ovalle en la Región de Coquimbo • PRT en Talcahuano (2), Los Ángeles (2), Lota, Chillán y San Carlos en la Región del Bio Bio • PRT en Valdivia y Panguipulli en la Región de Los Ríos • PRT en Ancud, Castro, Osorno, Puerto Monto Montt y Puerto varas en la Región de Los Lagos • PRT en la Región Metropolitana

4.2.3 Fiscalización y Certificación de Sistemas de Transporte.

a) Programa Nacional de Fiscalización (PNF)

- **Proyecto Cámaras de Fiscalización Vías Exclusivas y Pistas Solo Bus:** Implementación de la Etapa III del Proyecto Cámaras durante el segundo semestre del 2016, que permitirá ampliar la actual plataforma de control de vías exclusivas y pistas sólo bus en casi 50 kilómetros adicionales, completando 80 km de vías controlados con tecnología para hacer más eficiente la fiscalización y disminuir los tiempos de viaje de los pasajeros de Buses Transantiago.
- **Proyecto Cámaras de Fiscalización en Antofagasta:** Puesta en marcha durante el primer semestre del 2016, del 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 pretende incrementar la fiscalización de esta medida, para disminuir los riesgos de accidentes en que se vean involucrados camiones en el acceso a la ciudad de Antofagasta, a través de esta ruta.
- **Proyecto Cámaras Vías Exclusivas:** Implementación de cámaras de Fiscalización en vías exclusivas en Temuco (Manuel Rodríguez entre Barros Arana y Vicuña Mackenna - 8 cuadras), de manera de ayudar a disminuir los niveles de congestión de dicho centro urbano.
- **Fiscalización de Taxímetros a Través de Tecnología:** Durante el 2016 se espera contar con un instrumento que permita detectar de manera rápida la adulteración de los taxímetros.
- **Control de la Tarjeta Estudiantil:** Se incrementará en regiones el control del correcto uso de la tarjeta estudiantil (TNE).
- **Control de Inspector Incógnito:** Se incorporará el control de inspector incógnito para buses rurales, urbanos y taxis colectivos.

- **Sedes Provinciales:** Implementación de 2 nuevas sedes provinciales de fiscalización en San Felipe y Chillán, de manera de ampliar la cobertura de control de transporte a más localidades de nuestro país. Estas sedes se sumarán a la nueva sede implementada en Osorno durante el 2015 y a las ya existentes en Calama y Chiloé.
- **Certificación Iso:** Renovación de la certificación bajo el estándar internacional ISO 9001:2008, de manera de prolongar la mejora continua en los procesos de 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 2016, continuar con la implementación del Laboratorio de Calibración de Etilómetros Evidenciales, que implica la construcción del Laboratorio, 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 año 2016 según presupuesto disponible.

4.2.4 Gestión de Tránsito

En relación con la gestión de tránsito que se aborda desde las unidades operativas de control de tránsito, para 2016, 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.
- Consolidar el proceso de habilitación y operación de las UOCT regionales que conforman la actual red a nivel país.
- Desarrollar un 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 semaforicas y el crecimiento urbano.

Para abordar estos lineamientos estratégicos se considera la realización de los siguientes proyectos y estudios:

- Se llevarán a cabo estudios de actualización de programaciones de semáforos en las Regiones de Aysén, Biobío, Atacama, Araucanía, Magallanes y Coquimbo, además del estudio Análisis Comparativo entre Transyt 15 y Transyt 8S y Mejoras en el Cálculo de diversos Parámetros para Modelación de Tráfico. Destinando para ello durante el 2016 M\$377.011.-
- Se habitará un nuevo centro de control de tránsito en Valparaíso, la construcción del Sistema de Control de Tránsito SCAT Valdivia y la construcción nuevos semáforos en las ciudades de Coyhaique y Aysén. Lo que representa una inversión de M\$769.506.- durante el 2016.

- La ampliación de los sistemas de CCTV de Antofagasta, Coquimbo y Concepción, además de la ampliación de los sistemas de control de las regiones de Antofagasta y Valparaíso con una inversión para el 2016 de M\$678.593.-
- Se mantendrán los sistemas de control a través de sus proyectos de conservación con una inversión de M\$ 5.096.202.-
- Se normalizaran e integrarán semáforos a la red en las regiones de Coquimbo, O'Higgins, Araucanía, Los Lagos y Metropolitana con una inversión de M\$ 1.314.405.- durante el año 2016.
- Se ejecutará un estudio de diagnóstico para los sistemas de control de tránsito del país y los proyectos de mejoramiento de gestión de tránsito de Santiago y vialidad urbana de Santiago y Valparaíso. Destinando para esto durante el 2016 M\$ 599.602.-

4.2.5 Información y Atención a la Ciudadanía

a) Seguridad de Tránsito

- Etilómetro Evidenciales, el pasado 3 de febrero de 2016 la Contraloría General de la República toma razón al DS236, por lo tanto, se está a la espera de su publicación en el Diario Oficial a fines de marzo 2016.
- En relación a las exigencias que deben cumplir los sistemas de retención infantil, publicada el 26 de noviembre de 2014 y que entraba en vigencia noviembre 2015, se modificó y la nueva entrada en vigencia corresponde al 27 de mayo de 2016. Entonces a partir de mayo de 2016 será obligatorio que las sillas de niños que se comercializan en el país, cuenten con la certificación otorgada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, relacionado con los estándares establecidos en la norma europea o americana vigentes, para este tipo de elemento de seguridad.
- Modificación al DS176 de modo de incluir los sistemas de retención infantil para niños entre 4 y 8 años.
- Finalización de Plan de Seguridad Vial para niños y adolescentes, que busca establecer las medidas de modo de mejorar la seguridad vial en niños.
- Se evaluará la creación de un Plan de Capacitación a profesores en Seguridad Vial de modo de sensibilizarlos en la importancia de trabajar la temática en el aula.
- Actualización DS 170 en lo relativo a las exigencias de salud que deben cumplir los conductores para obtener la licencia de conductor.
- Lanzamiento de 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.
- Mejorar e implementar el Sistema de Recolección de Datos de Accidentes de Tránsito en conjunto con Carabineros de Chile.
- Tramitación Normativa del Proyecto de Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI).

- Se evaluará incorporar nuevas exigencias para los vehículos livianos. Entre éstas podemos mencionar el sistema antibloqueo de frenos ABS y el sistema de control de estabilidad, entre otros elementos.
- Como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas, se dará continuidad al análisis del proyecto de ley para establecer una licencia clase C gradual, de manera que la conducción de motocicletas de mayor capacidad se realice sólo en la medida que acredite la experiencia en una categoría inferior. Junto con ello se busca limitar la conducción de motociclistas novatos en vías de alta velocidad y con acompañante, normando también el transporte de menores en motocicletas. También se actualizarán las evaluaciones teóricas y prácticas de los postulantes a licencia clase C, siendo éstas más exigentes. Además, se realizará la evaluación al plan piloto de Zona de Detención Adelantada para Motociclistas, actualizando la normativa en caso favorable. Por último, se continuarán realizando campañas comunicacionales, incluyendo a motociclistas destacados.
- Durante el año 2016 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.
- Otra medida relevante del Plan mencionado en el punto anterior, dice relación con la elaboración de un decreto para acreditar que los cascos utilizados por los motociclistas cumplan con características y especificaciones técnicas internacionales.

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

Durante el 2016 se comenzarán a elaborar las nuevas Bases de Licitación para el Transantiago. Este proceso de rediseño del sistema de transporte público metropolitano, permitirá la creación de un modelo que ofrezca mejores estándares de calidad equitativos para los usuarios y usuarias del servicio de buses de la Provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

Para ello, la Subsecretaría de Transportes ha convocado a los municipios, al mundo académico y a diversas organizaciones civiles para asegurar la participación ciudadana en el proceso; es por tal razón que en conjunto con todos estos actores hemos propuesto una serie de actividades que permitan ejercer esta participación ciudadana con las comunidades en la forma más directa posible, para lo cual se ha contemplado la realización de consultas, diálogos ciudadanos, la utilización de buses que recogerán en terreno sus inquietudes y propuestas, y seminarios temáticos abiertos que permitan discutir todos los temas de interés. El periodo de trabajo participativo comenzará en febrero y culminará en diciembre de 2016.

También, para el año 2016 se proyecta comenzar 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 Subsecretaría de Transportes Regionales.

4.2.6 Planificación de los Sistemas de Transporte Urbano.

a) El Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA)

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

- Mejorar la cobertura geográfica a través de una nueva oficina regional en la ciudad de Iquique y llegando a una mayor cantidad de comunas.
- Lograr insertar la participación ciudadana como una tarea fundamental y necesaria de los procesos de planificación de transporte urbano y análisis preinversionales de proyectos.
- En este año 2016 se contará con planes maestros de transporte actualizados en las ciudades de Temuco-Padre Las Casas, Valdivia y Osorno. En las ciudades del Gran Valparaíso, Curicó y Puerto Montt comenzará el desarrollo de los estudios que definen el plan maestro de transporte.
- 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 Valparaíso. En el caso del Gran Concepción continuará el estudio en desarrollo. En las ciudades de San Antonio y Rancagua-Machalí comenzará el desarrollo de los estudios. En las ciudades de Talca y Linares se licitarán los estudios. Para el caso de Coyhaique, se está buscando financiamiento para el desarrollo del estudio que actualice la encuesta origen-destino de viajes y la calibración del modelo de transporte.
- Durante el año 2016 se iniciará el desarrollo de planes de gestión de tránsito en las ciudades de Copiapó y Los Andes.
- En este año se contará 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; determinación de la demanda de conductores del Sistema de Buses de Transantiago, 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. También se avanzará en oficializar en el Sistema Nacional de Inversiones la metodología de los modelos de cálculo de emisiones (MODEM) y valoración económica (MODEC), la metodología de Evaluación Social de la Reducción de Accidentes Urbanos, y el nuevo Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU).
- Además se dará inicio al desarrollo metodológico de la valorización económica de la reducción del ruido para planes y proyectos de transporte urbano para el Gran Santiago; se generarán las simulaciones de transporte a nivel estratégico año 2016 para 22 ciudades del país, y el inicio de la actualización del modelo ESTRAUS con la información de la Encuesta Origen y Destino de Viajes del 2012.
- Se iniciarán las prefactibilidades del eje San Francisco (comunas de Cerro Navia, Lo Prado, Quinta Normal y Pudahuel) y del eje La Estrella (comunas de Cerro Navia y Pudahuel), se iniciará análisis de conectividad de las comunas de El Bosque, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo.

Además, se licitarán los estudios de prefactibilidad para un proyecto del nuevo plan maestro de transporte tanto en Arica como en Iquique.

- A su vez, para este año, como continuación de los estudios de desarrollo urbano y conectividad en las comunas de La Florida, Puente Alto, Huechuraba, Talagante y Melipilla, comenzará el desarrollo de las prefactibilidades priorizadas en cada uno de ellos.
- Se dará inicio al 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.
- En las ciudades azotadas por catástrofes naturales, se desarrollarán las siguientes acciones: comenzará 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 realizarán y evaluarán propuestas para mejorar el transporte público. Además, se desarrollará -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.
- Finalmente, durante este año se firmarán convenios de mandato con los Gobiernos Regionales de Aysén y Magallanes, permitiendo liderar y desarrollar a través de fondos locales, importantes iniciativas de interés regional, tales como: los diseños de un Sistema SCAT en las ciudades de Coyhaique y Punta Arenas; y los análisis de implementación de un nuevo terminal Rodoviario en la ciudad de Punta Arenas.

b) Unidad de Ciudades Inteligentes (UCI)

A continuación se presenta el listado de iniciativas que la Unidad de Ciudades Inteligentes tiene considerado realizar durante el año 2016:

- En el ámbito de mejorar la información de movilidad a los ciudadanos se trabajará en la habilitación de Transporteinforma en nuevas ciudades.
- Además, se continuará extendiendo la cobertura de los planificadores de viaje en transporte público y así tener todas las capitales regionales con éste servicio de información.
- Se iniciará el trabajo para abordar las problemáticas de estándares y normativas de ciudades inteligentes -entre otras- para mejorar la interoperabilidad entre sistemas de transporte, para hacer disponibles datos de movilidad a través de plataformas integradas y trabajar en normativas que aborden los nuevos desafíos.
- En colaboración con la academia, se buscará implementar iniciativas pilotos que fomente la incorporación de políticas de movilidad en las organizaciones (gestión de demanda). Particularmente trabajando en el concepto de movilidad corporativa.

c) Unidad de Gestión de Corto Plazo (UGCP)

Para el año 2016, la UGCP, se trabajará en el financiamiento y la ejecución efectiva de parte de los proyectos desarrollados por la Unidad. En esta misma línea, actualmente se tienen identificados alrededor de MM\$ 1.300 orientados a desarrollar ejecuciones de obras de corto plazo en la IV, I y X regiones.

En relación a mejorar intersecciones conflictivas, comenzará el desarrollo de este tipo de estudios en las siguientes ciudades: Arica, Vallenar, Copiapó, Los Vilos, Salamanca y Ovalle, Llanquihue, Puerto Varas, Quellón, Calbuco y Punta Arenas.

En relación a mejoras de accesibilidad al transporte público, se encuentran en desarrollo estudios en Alto Hospicio y el sector de Alerce en Puerto Montt. En este mismo ámbito comenzará el desarrollo de estudios en La Unión.

d) Unidad de Gestión de Proyectos de Infraestructura (UGPI)

En el caso de financiamiento para obras, al igual que en 2015, se ejecutarán proyectos de mejora en Infraestructura para el Transporte Público en Regiones, con un presupuesto de inversión para 2016 de 10 mil 700 millones de pesos, con los cuales se pretende abordar 25 Iniciativas de conservación vial en las regiones de: Arica y Parinacota, Antofagasta, Atacama, Valparaíso, Libertador General Bernardo O'Higgins, Maule, Biobío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén y Magallanes; Planes de Gestión de Tránsito en las ciudades de: Melipilla, San Fernando y La Unión; e iniciativas de gestión vial de corto plazo en las regiones de Tarapacá, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins y Los Lagos.

e) Unidad de Gestión de Proyectos

De acuerdo a la diversidad de iniciativas tanto internas como multisectoriales fue necesario establecer una visión proyectizada e innovadora en torno a la Gestión de Proyectos de la cartera de la coordinación. Por esta razón, durante el 2016 se crea la nueva área de Gestión de Proyectos, la cual tiene por objetivo generar visibilidad de manera global de todas las iniciativas de las unidades anteriores, además de planificar, ejecutar, monitorear y controlar la gestión de éstas.

- En términos generales, los desafíos de la coordinación de Gestión de Proyectos será:
- Generar sinergia entre las unidades de la coordinación: Lógica de Portafolio
- Generar una visión macro proyectos a nivel país, focalizando las iniciativas a nivel regiones.
- Potenciar la correcta ejecución de la Cartera de Iniciativas 2016.
- Optimizar la calidad de la gestión de proyectos interna mediante sistemas innovadores en gestión y capacitaciones a los profesionales asociados a las iniciativas.
- Generar paneles de control de proyectos, roadmap de acción que finalmente se traducen en una mejor toma de decisiones a nivel coordinación/país.

- Finalmente, el espíritu es potenciar la innovación con foco en los procesos ya que esto se traduce directamente en el rendimiento del presupuesto y la ejecución de éste, siempre con el objetivo de mejorar los servicios e iniciativas que la Coordinación entrega a nuestro país.

5. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución.
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros.
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2015.
- 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 2015
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2015
- Anexo 9. Resultados en materia de Implementación de medidas de Género y de descentralización / desconcentración
- Anexo 10: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional y Leyes Promulgadas durante 2015

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 los chilenos y chilenas.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2015

Para el año 2015 se considera un Presupuesto Global de \$ 910.530 millones con un Gasto Neto asociado de \$ 873.035 millones. Esto representa, respecto del año 2014, un crecimiento de 22,3% equivalente a \$ 159.364 millones.

Dicho incremento en su mayor parte lo explica la asignación que corresponde a la Ley N°20.378 de Subsidio al Transporte Público con \$ 116.543 millones. De esa forma, la asignación global para la línea de Subsidios en este Ministerio alcanza a \$ 620.864 millones, cuya composición corresponde a los montos que dispone la ley para el subsidio Permanente y Transitorio de Transantiago, el Espejo del Subsidio Permanente para Regiones, debidamente reajustados; y los subsidios para servicios de telecomunicaciones que se asignan a través del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones (FDT) con \$ 14.038 millones.

En ese monto global, respecto del año 2014, es necesario para completar el monto del Subsidio Espejo Permanente de Regiones, considerar la estimación de su excedente después de aplicado el subsidio al transporte, el cual se refleja a través de una Transferencia al Fondo de Apoyo Regional – FAR con \$ 59.043 millones.

En el área de Inversiones se considera el arrastre del Plan Maestro de Inversión de Transantiago, y mayor cobertura de la inversión de la U.O.C.T. y Sectra. Destaca en este último los estudios

asociados a elaborar propuestas de solución de congestión en tres grandes ciudades y de las comunas de Santiago. El conjunto de estas asignaciones de inversión explican un incremento de \$ 31.542 millones respecto del año 2014.

Por su parte se consideran los recursos comprometidos para EFE, en las líneas tradicionales de apoyo a la empresa, esto es, en indemnización a ex trabajadores, plan trienal de inversiones y servicio de la deuda, que en conjunto implican \$ 15.365 millones adicionales al año 2014.

En gastos de operación se incorporan el reforzamiento de algunas áreas del transporte, en particular se incluye el incremento de 75 fiscalizadores para control de evasión de Transantiago y control de subsidios en Regiones, así como la habilitación de nuevas oficinas de la U.O.C.T. en 4 nuevas regiones, y el fortalecimiento menor de los programas de Sectra, Desarrollo Logístico y JAC.

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

LÍNEA PROGRAMÁTICA	DESCRIPCIÓN	MILES DE \$					
GASTOS DE OPERACIÓN	Estos recursos permiten financiar tanto las Remuneraciones de las dotaciones de personal previstas para el año 2015, así como la normal operación de los distintos programas del Ministerio en materia de insumos y servicios.	57.266.702					
	En lo particular, se incluyen los recursos para reforzar el área de Fiscalización, tanto para el control de evasión de Transantiago, como para control de los subsidios disponibles en regiones, y el reforzamiento de las oficinas de la U.O.C.T y Sectra. Ello se complementa con \$ 3.409 Millones para Estudios Propios del quehacer del Ministerio.						
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.	620.863.673					
	2.1 Subsidio Transporte Zonas Aisladas Se mantienen los recursos para el Subsidio Tradicional en zonas aisladas, que cubre mayoritariamente los servicios de transporte de carga en zonas aisladas, (provisiones abarrotes, líquidos, comestibles, frutas, verduras, etc.), además de incluir el Subsidio al Transporte de Combustibles de Aysén.	12.721.557					
	2.2 Subsidio al Transporte Público-Nacional Recursos destinados a financiar el Subsidio del sistema de transporte público a nivel nacional (Transantiago y Regiones) de acuerdo a lo dispuesto por la Ley N°20.378.	594.104.000					
	<table border="1"> <tr> <td>Transantiago.</td> <td>392.533.000</td> </tr> <tr> <td>Subsidio Permanente</td> <td>201.571.000</td> </tr> <tr> <td>Subsidio Transitorio</td> <td>190.962.000</td> </tr> </table>	Transantiago.	392.533.000	Subsidio Permanente	201.571.000	Subsidio Transitorio	190.962.000
Transantiago.	392.533.000						
Subsidio Permanente	201.571.000						
Subsidio Transitorio	190.962.000						
	Ambos conceptos corresponden a la totalidad de lo establecido en la Ley de Subsidios al Transporte Público, debidamente reajustados. Regiones – Espejo Subsidio Permanente En concordancia con lo dispuesto en la Ley, se consultan recursos destinados a financiar las siguientes líneas de gastos: Subsidio Transporte Público – Tarifa Regiones 114.026.975 Incluye los subsidios para las zonas aisladas, zonas extremas, transporte escolar,	201.571.000					

	<p>zonas licitadas y no licitadas. Recursos para la extensión de la TNE todo el año y el bono TNE.</p> <p>Proyectos de Inversión de Tuición del MTT 28.500.677</p> <p>Corresponde a inversiones en Regiones (excluye Transantiago), orientadas a mejorar las condiciones de tránsito, mejorar los puntos de acceso a buses, infraestructura, terminales, paraderos y medidas de gestión de tránsito. Este gasto prácticamente se duplica para el año 2015.</p> <p>Transferencia al FAR 59.043.348</p> <p>Corresponde al excedente que se produce entre el monto global dispuesto por la ley y las asignaciones antes señaladas, cuya finalidad la misma ley dispone que sean transferidos al Fondo de Apoyo Regional-FAR que se consigna en el Tesoro Público, y al cual pueden postular las regiones con proyecto específicos.</p>	
	<p>Transferencias - SERNAC</p> <p>Se consideran transferencias con la finalidad de acceder a la atención de reclamos de usuarios del Transporte Aéreo y de usuarios de Servicios de Telecomunicaciones en regiones.</p>	76.970.394
	<p>Programa Digitaliza Chile – Subtel.</p> <p>Se disponen los recursos normales para mantener las acciones de apoyo y capacitación a operadores de regiones y microempresas de telecomunicaciones en la nueva tecnología de la Televisión Digital.</p>	211.150
FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN	<p>Equipamiento</p> <p>Considera principalmente recursos para la implementación de sistemas de gestión integral de subsidios, así como equipos de medición de la calidad de servicios móviles que entregan las empresas de telecomunicaciones y la adquisición de dinamómetro para certificación de vehículos de tracción 4x4.</p>	334.750
	<p>Estudios y Proyectos</p> <p>Recursos destinados por una parte a los proyectos del Plan Maestro de Inversión de Transporte Público de Transantiago, y una segunda línea corresponde a los proyectos de gestión de tránsito a través de la U.O.C.T., estudios y planes de descongestión, y evaluación de soluciones de conectividad a través de SECTRA.</p>	2.638.498
		73.663.679
EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	<p>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:</p> <p>Dar cumplimiento a los compromisos de indemnizaciones a ex trabajadores de EFE egresados en los años 1993-1995, cuyo costo anual alcanza a \$1.396 millones.</p> <p>Disponer los recursos necesarios para dar continuidad a la mantención y operación de del Ferrocarril Arica La - Paz, la finalización de las labores de remediación ambiental y la reparación de los daños sufridos tras el terremoto del 2014 en la región.</p> <p>Por su parte, en el desarrollo de la infraestructura de la Empresa, se contemplan recursos por el equivalente a US\$ 65 millones destinados a complementar las inversiones del Plan Trienal 2014 – 2016; recursos para mantención de infraestructura, material rodante e instalaciones por \$ 21.115 millones; y dar continuidad a los contratos de provisión de infraestructura ferroviaria y sistemas de electrificación y comunicaciones, distribuidos en zona norte, centro y sur por \$ 11.269 millones.</p> <p>Finalmente, se consolida esta prioridad de apoyo fiscal a través de la provisión de los recursos necesarios para servir la totalidad de la deuda adquirida por la empresa, tanto interna como externa, con un costo en Intereses por \$ 41.331 millones y las amortizaciones por \$ 37.331 millones.</p>	155.239.582

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Disminuir fallecidos por accidentes de tránsito
2	Asegurar construcción oportuna de infraestructura clave a través de planes portuario y ferroviario
3	Mejorar las condiciones para la operación e integración a través de la infraestructura prioritaria, con foco inicial en la mejora de velocidades.
4	Contar con el diseño de sistemas de transportes que respondan a las principales necesidades multimodales de las personas, y sean sustentables ambientalmente
5	Dotar a las unidades ejecutoras de carteras de proyectos socialmente rentables, enmarcados en la visión estratégica de las ciudades.
6	Velar por la calidad, seguridad y el impacto ambiental de los servicios de transporte terrestre y modos subsidiados

- Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
Políticas y normas que rigen el transporte.		
1	Incluye: Normas que reglamentan y regulan el funcionamiento de los mercados del transporte. Políticas y normas tendientes a incidir en las conductas de los usuarios y en las condiciones de la infraestructura y calidad vehicular, para mejorar las condiciones de tránsito y la seguridad en los desplazamientos viales. Revisión y actualización de las políticas en el ámbito del transporte internacional; la suscripción de convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales, y el otorgamiento de permisos de transporte internacional. Generación, revisión y actualización de la política nacional de transporte y las políticas específicas y la legislación en los distintos ámbitos subsectoriales: principalmente transporte de carga terrestre, marítimo-portuario y ferroviario; comprende los estudios que sirven de base para diagnósticos y para la formulación y evaluación de políticas en dichos ámbitos.	1,2
Fiscalización y certificación de sistemas de transporte.		
2	Fiscalización: Acciones relativas al control y fiscalización de los sistemas de transportes, con énfasis en los siguientes campos:-Transporte público de pasajeros - Transporte privado remunerado de personas -Transporte de carga-Plantas de revisión técnica-Escuela de conductores profesionales -Gabinetes psicotécnicos Certificación: Evaluación técnica (ensayo de emisiones en laboratorio propio y certificación de aspectos de seguridad y constructivos) que se realiza sobre una unidad de modelo prototipo o patrón en el caso de la Homologación Vehicular, o sobre unidades de modelos de producción seleccionados de manera aleatoria, en el caso de la Verificación de Conformidad. Además comprende actividades fiscalizadoras a los importadores con modelos de vehículos homologados y/o certificados, y a vehículos en uso con infracciones en la vía pública por emisiones.	4,6
Gestión de tránsito.		
3	Consiste en el estudio, diseño e implementación de medidas y acciones orientadas a optimizar la movilidad de los usuarios de la vialidad urbana y proveer mejores condiciones de seguridad, para cuyo efecto se considera la ejecución de proyectos de mejoramiento de la gestión de tránsito y la utilización de tecnologías y sistemas	1

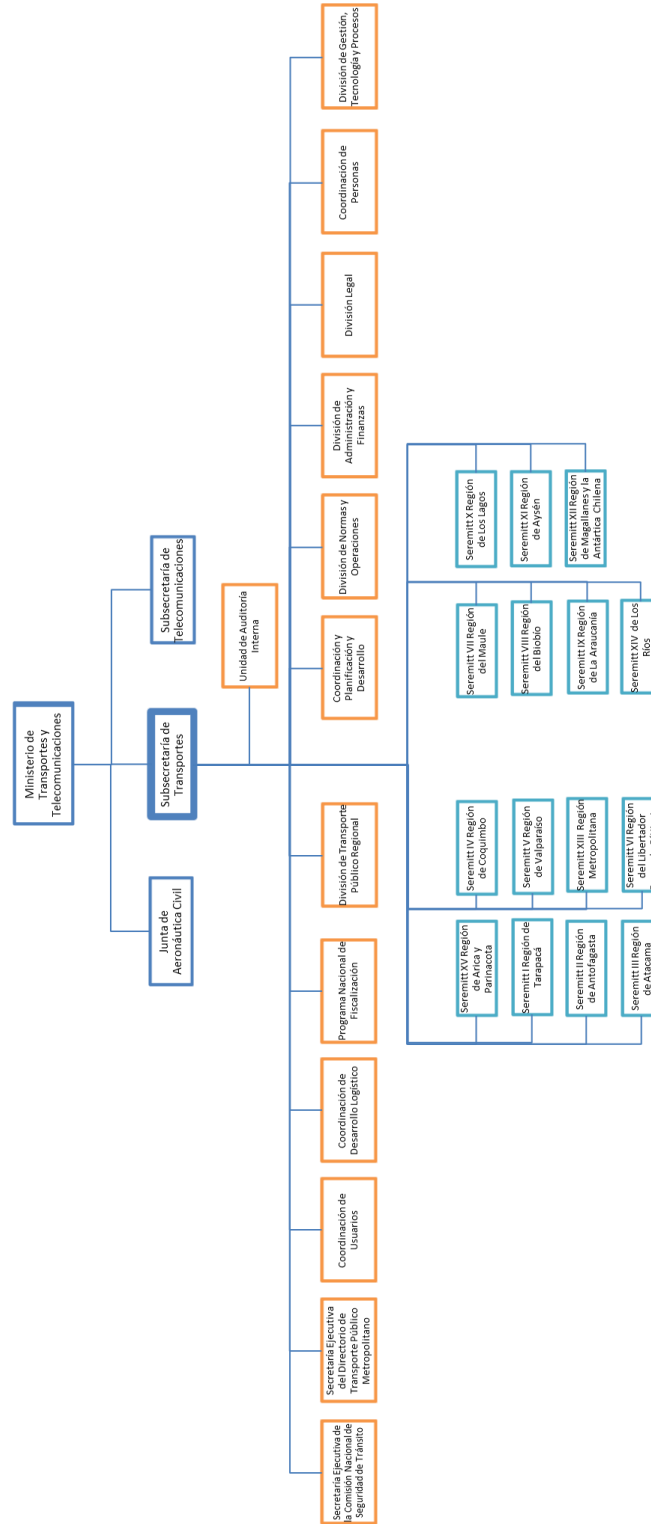
Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
	inteligentes de transporte.	
Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte		
4	Consiste en mecanismos de atención y resolución de consultas y reclamos de los usuarios y usuarias de los servicios y sistemas de transporte en todas las regiones del país. Incluye además acciones de difusión en materias de seguridad de tránsito y derechos y deberes de los usuarios y usuarias de los sistemas de transporte.	1
Subsidios al transporte		
5	Comprende distintos mecanismos de otorgamiento de subsidios con el propósito de reducir los costos de viaje de las personas usuarias de transporte público. Los tipos de subsidios considerados son: a la oferta, en zonas urbanas licitadas y no licitadas, y a la demanda en sectores urbanos y rurales; para transporte de escolares, zonas aisladas y zonas extremas; y financiamiento de inversiones en infraestructura para el transporte público.	3,4
Planificación de los sistemas de transporte urbano		
6	Generar cartera de iniciativas de inversión y formular planes de inversión en proyectos de infraestructura y de gestión de tránsito, integrados a la planificación territorial, con enfoque multimodal que potencien el desarrollo urbano y territorial, los modos no motorizados y que consideren los aspectos ambientales.	1,5

- 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

Número	Nombre
12	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales
13	Administrador Financiero de Transantiago (AFT)
14	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas
15	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos
16	Gestores inmobiliarios de proyectos que inciden en la red vial básica y/o empresas consultoras que solicitan aprobación de Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano (EISTU)
17	Empresas ferroviarias de transporte de pasajeros y de carga
18	Empresas navieras chilenas
19	Embarcadores de carga solicitantes de waiver de cabotaje
20	Empresas portuarias estatales
21	Concesionarias de frentes de atraque de puertos estatales
22	Asociaciones gremiales de operadores del sector marítimo-portuario

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



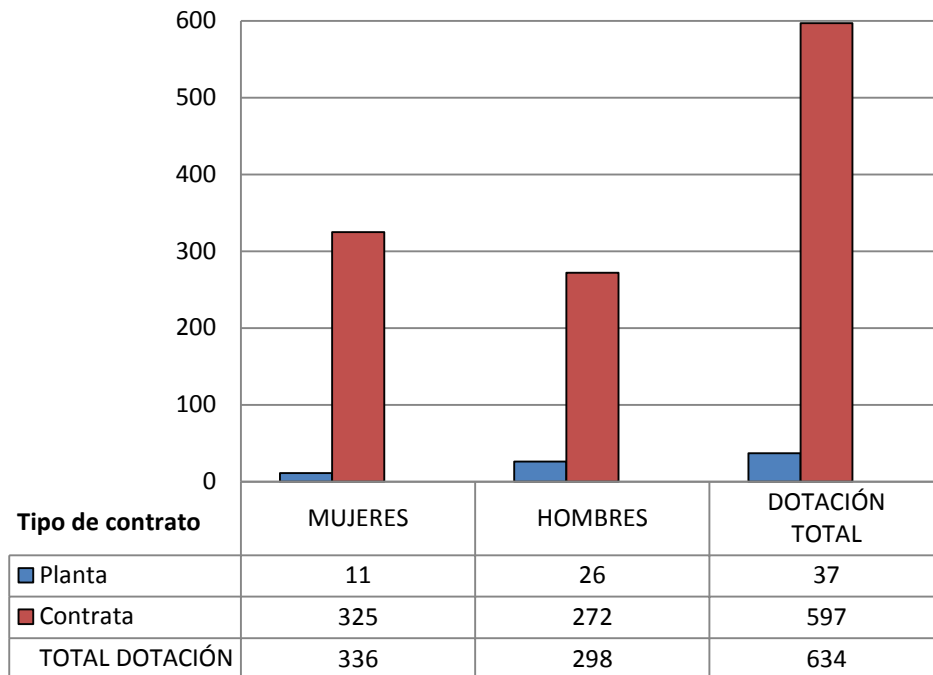
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Subsecretario de Transportes	Cristian Bowen Garfias
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	
SEREMITT II Región de Antofagasta:	Waldo Valderrama
SEREMITT III Región de Atacama	Ericka Portillas Barrios
SEREMITT IV Región de Coquimbo	Óscar Pereira Peralta
SEREMITT V Región de Valparaíso	Mauricio Candia Llanca
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:	Enrique Cárdenas
SEREMITT XI Región de Aysén:	Alejandra Aguilar Gallardo
SEREMITT XII Región de Magallanes y de la Antártida Chilena	Gabriel Muñoz

Anexo 2: Recursos Humanos

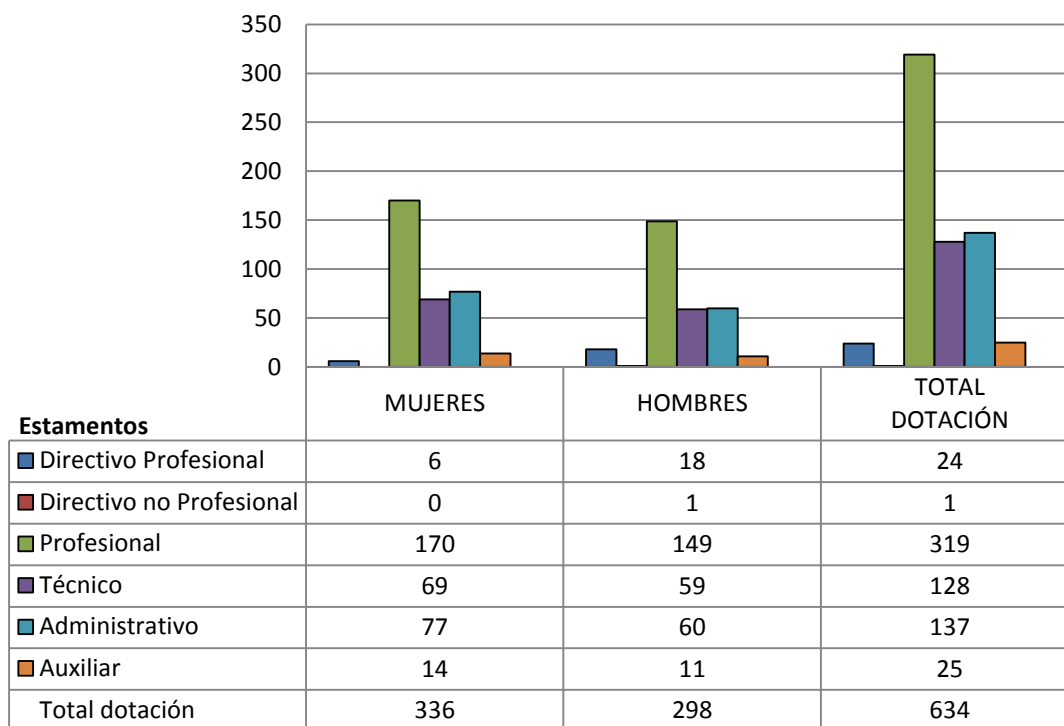
a) Dotación de Personal

Dotación Efectiva año 2015³ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)

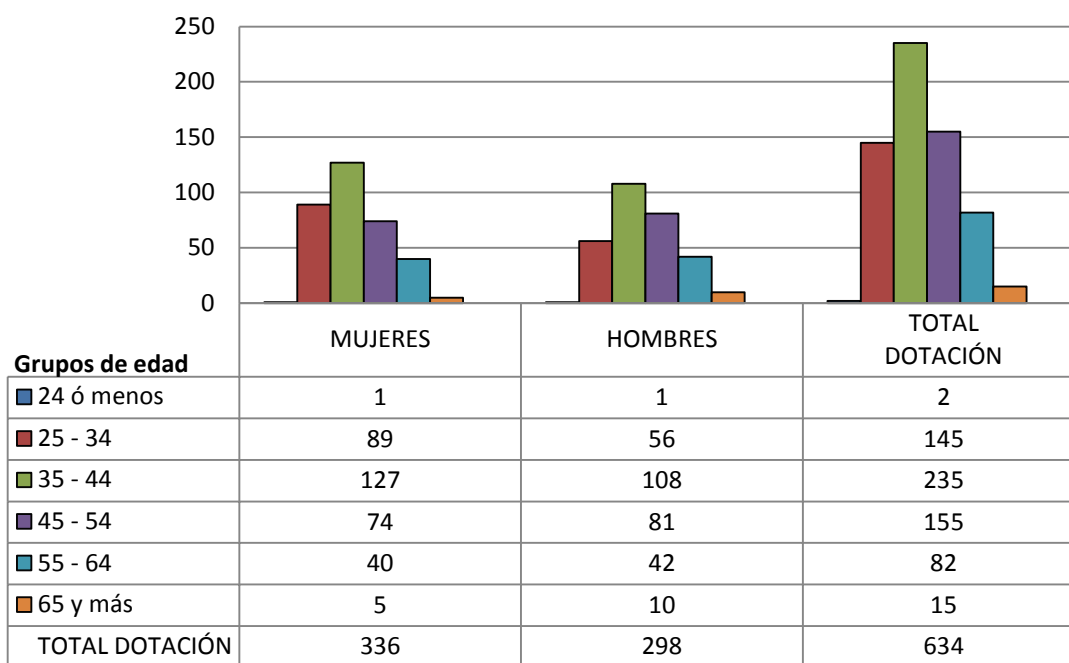


3 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en 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 2015 por Estamento (mujeres y hombres)

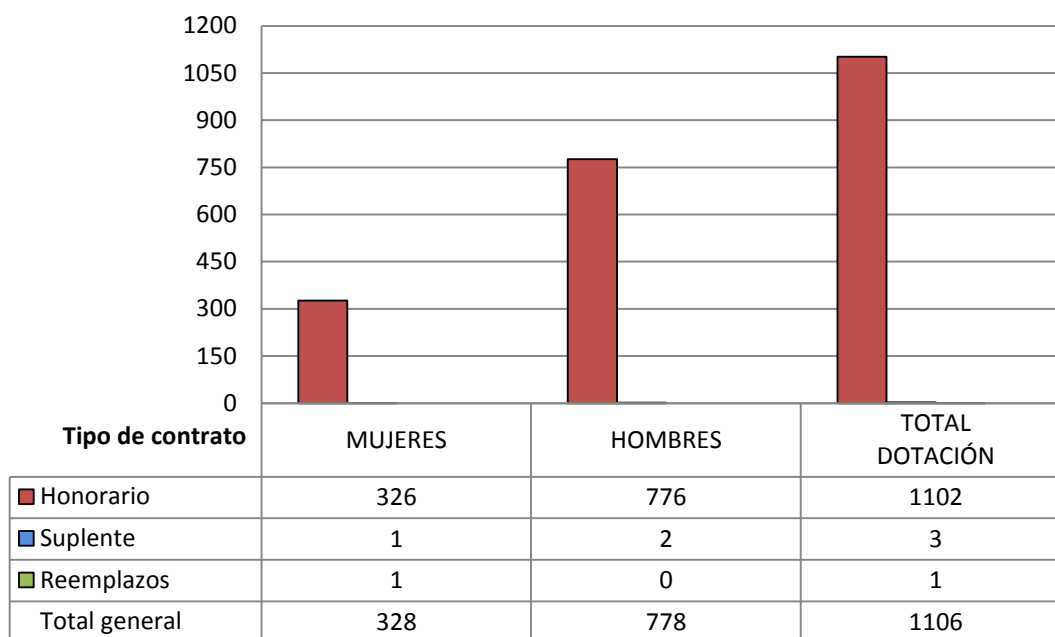


Dotación Efectiva año 2015 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



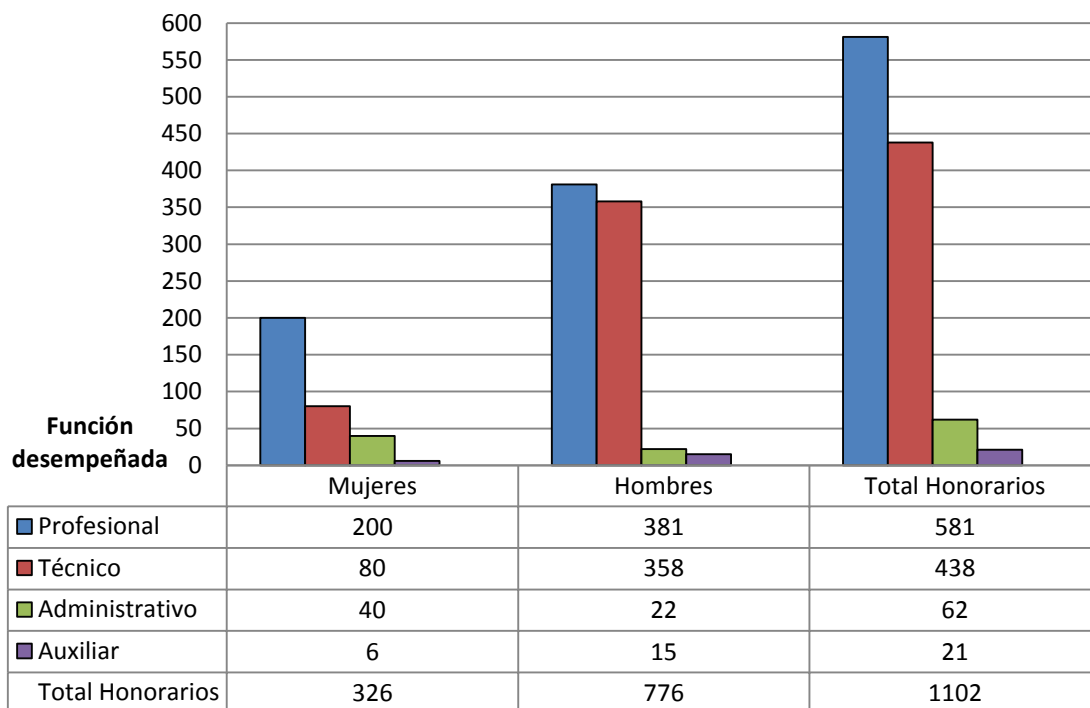
b) Personal fuera de dotación

Personal fuera de dotación año 2015⁴, por tipo de contrato (mujeres y hombres)

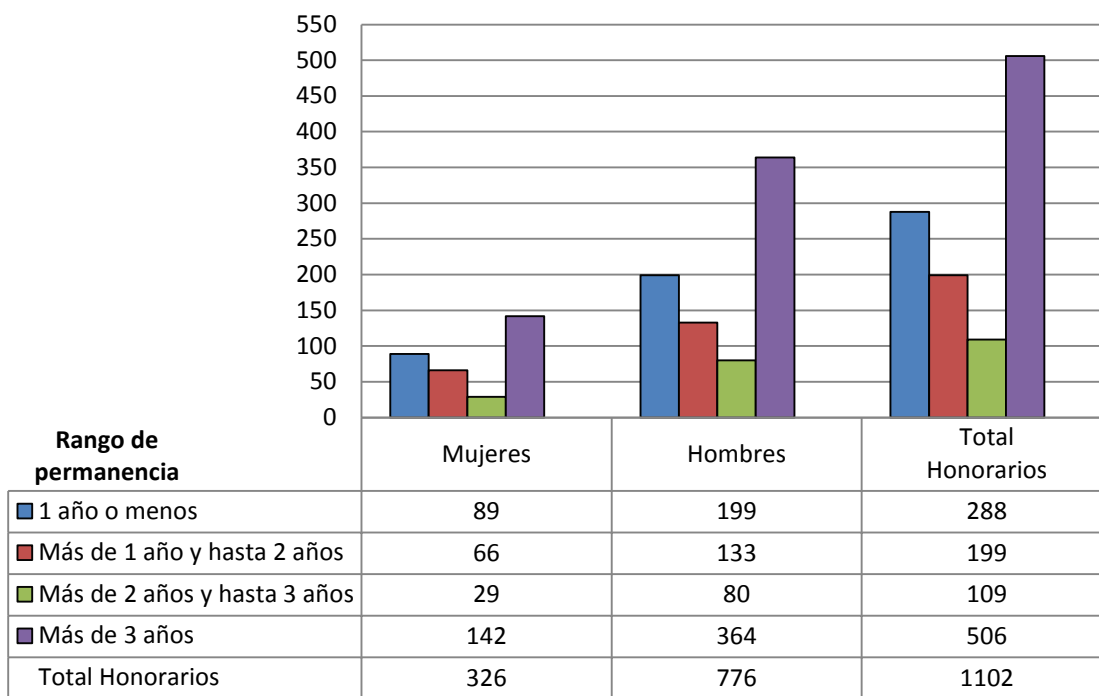


4 Corresponde a toda persona excluida del cálculo de la dotación efectiva, por desempeñar funciones transitorias en la institución, tales como cargos adscritos, honorarios a suma alzada o con cargo a algún proyecto o programa, vigilantes privado, becarios de los servicios de salud, personal suplente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

Personal a honorarios año 2015 según función desempeñada (mujeres y hombres)



Personal a honorarios año 2015 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)



c) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁵		Avance ⁶	Notas
		2014	2015		
1. Reclutamiento y Selección					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata ⁷ cubiertos por procesos de reclutamiento y selección ⁸	(N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección/ Total de ingresos a la contrata año t)*100	27,7	45,5	164,3	Ascendente
1.2 Efectividad de la selección	(N° ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año t, con renovación de contrato para año t+1/N° de ingresos a la contrata año t vía proceso de reclutamiento y selección)*100	88,5	95,0	107,3	Ascendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	10,5	5,8	181,0	Descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
- Funcionarios jubilados	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,0	0,0	0,0	Neutro
• Funcionarios fallecidos	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,0	0,0	0,0	Neutro
- Retiros voluntarios					
o con incentivo al retiro	(N° de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,3	0,5	166,7	Ascendente
o otros retiros voluntarios	(N° de retiros otros retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	6,5	3,3	197,0	Descendente
• Otros	(N° de funcionarios retirados por otras causales año t/ Dotación efectiva año t)*100	3,7	2,0	185,0	Descendente

5 La información corresponde al período Enero 2015 - Diciembre 2015 y Enero 2014 - Diciembre 2014, según corresponda.

6 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.

7 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 11 de la ley de presupuestos 2015.

8 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 ⁵		Avance ⁶	Notas
		2014	2015		
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t) * 100$	160,7	124,3	129,3	Descendente
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	2,6	0,0	0,0	Ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año } t) / (\text{Total contratos efectivos año } t) * 100$	11,5	13,9	120,9	Ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	57,2	32,0	55,9	Ascendente
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$\frac{\sum (\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas en act. de capacitación año } t * \text{N}^\circ \text{ participantes en act. de capacitación año } t)}{\text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año } t}$	1,39	8,74	629	Ascendente
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia ⁹	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año } t / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año } t) * 100$	0,0	100,0	---	Ascendente
4.4 Porcentaje de becas ¹⁰ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año } t / \text{Dotación efectiva año } t * 100$	0,0	0,0	---	Ascendente
5. Días No Trabajados					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
<ul style="list-style-type: none"> Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1). 	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas tipo 1, año } t / 12) / \text{Dotación Efectiva año } t$	2,37	1,14	207,9	Descendente

9 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.

10 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 ⁵		Avance ⁶	Notas
		2014	2015		
• Licencias médicas de otro tipo ¹¹	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas de tipo diferente al } 1, \text{ año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	0,95	0,35	271,4	Descendente
5.2 Promedio Mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	0,01	0,25	4,0	Descendente
6. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año } t/12)/ \text{Dotación efectiva año } t$	1,2	1,6	75,0	Descendente
7. Evaluación del Desempeño¹²					
7.1 Distribución del personal de acuerdo a los resultados de sus calificaciones.	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 1 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	95,6	97,1		
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 2 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	4,4	2,9		
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 3 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	0,0	0,0		
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 4 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	0,0	0,0		
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño ¹³ 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		
8. Política de Gestión de Personas					
Política de Gestión de Personas ¹⁴ 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		

11 No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

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

13 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.

14 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.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁵		Avance ⁶	Notas
		2014	2015		
9. Regularización de Honorarios					
9.1 Representación en el ingreso a la contrata	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	62,8	45,5	138,0	Descendente
9.2 Efectividad proceso regularización	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	8,9	8,1	91,0	Ascendente
9.3 Índice honorarios regularizables	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t / \text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	104,4	88,7	117,7	Descendente

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ¹⁵	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	10.439.596	14.108.852	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	5.029	17.119	
INGRESOS DE OPERACIÓN	216.377	211.851	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	423.424	451.575	
APORTE FISCAL	9.794.355	13.405.887	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	323	22.335	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	88	85	
GASTOS	14.542.263	14.488.451	
GASTOS EN PERSONAL	10.843.858	11.054.523	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.595.097	2.093.919	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	55.187	92.305	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	27.041	34.428	
INTEGROS AL FISCO	1.902	776	
OTROS GASTOS CORRIENTES	157		
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	586.324	608.826	
SERVICIO DE LA DEUDA	432.697	603.674	
RESULTADO	-4.102.667	-379.599	

¹⁵ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ¹⁶	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	142.703.440	166.205.779	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	536.268	120.361	
APORTE FISCAL	142.167.172	166.010.041	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS		75.377	
GASTOS	142.088.527	166.010.051	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.406.096	1.251.683	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	64.608.699	72.847.177	
SERVICIO DE LA DEUDA	75.073.732	91.911.191	
RESULTADO	614.913	195.728	

¹⁶ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ¹⁷	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	57.174.650	75.703.610	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	2.947	2.778	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	24.505	30.306	
APORTE FISCAL	57.147.198	75.662.911	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS		7.615	
GASTOS	61.574.046	77.980.284	
GASTOS EN PERSONAL	3.443.204	3.415.362	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	11.227.613	9.805.145	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	564.698	582.592	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	45.495.549	59.407.973	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		602.000	
SERVICIO DE LA DEUDA	842.982	4.167.212	
RESULTADO	-4.399.396	-2.276.674	

¹⁷ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ¹⁸	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	6.910.960	12.180.733	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	1.738	4.648	
INGRESOS DE OPERACIÓN	25.689	40.241	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	21.449	20.622	
APORTE FISCAL	6.862.084	12.112.160	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS		3.062	
GASTOS	10.907.538	15.021.988	
GASTOS EN PERSONAL	1.844.108	1.985.982	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	844.056	788.457	
INTEGROS AL FISCO	4.102	6.425	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	261.158	172.840	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	7.949.992	8.683.584	
SERVICIO DE LA DEUDA	4.122	3.384.700	
RESULTADO	-3.996.578	-2.841.255	

¹⁸ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ¹⁹	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	9.276.857	10.637.255	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	6.366	4.907	
INGRESOS DE OPERACIÓN	819.680	750.799	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	31.149	18.814	
APORTE FISCAL	8.419.588	9.862.664	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	74	71	
GASTOS	9.954.465	10.864.367	
GASTOS EN PERSONAL	6.275.776	6.892.330	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.076.464	2.930.037	
INTEGROS AL FISCO	130.873	119.876	
OTROS GASTOS CORRIENTES	4.228	0	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	442.617	377.430	
SERVICIO DE LA DEUDA	24.507	544.694	
RESULTADO	-677.608	-227.112	

¹⁹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ²⁰	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	537.649.938	653.753.794	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	1.068	909	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	362.827	771.055	
APORTE FISCAL	537.286.043	652.981.709	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS		121	
GASTOS	585.379.023	645.604.500	
GASTOS EN PERSONAL	2.056.552	2.124.137	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	279.655	463.524	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	513.692.171	542.699.208	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	136.991	448.452	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	3.365.116	17.386.781	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	9.799.469	73.311.712	
SERVICIO DE LA DEUDA	56.049.069	9.170.686	
RESULTADO	-47.729.085	8.149.294	

²⁰ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ²¹	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	802.785	1.159.277	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	666	636	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.809	3.129	
APORTE FISCAL	798.310	1.155.512	
GASTOS	1.007.373	1.220.106	
GASTOS EN PERSONAL	743.876	785.031	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	212.816	179.223	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	0	8.352	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	12.796	62.031	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	0	96.231	
SERVICIO DE LA DEUDA	37.885	89.238	
RESULTADO	-204.588	-60.829	

²¹ La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

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

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2014 – 2015			
Denominación	Monto Año 2014 M\$ ²²	Monto Año 2015 M\$	Notas
INGRESOS	7.390.858	8.798.692	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	3.013	3.300	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	54.669	102.622	
APORTE FISCAL	7.333.176	8.692.006	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS		764	
GASTOS	8.185.009	9.593.309	
GASTOS EN PERSONAL	2.863.654	2.889.773	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.226.957	1.001.464	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	113.242	119.412	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	3.980.276	4.525.549	
SERVICIO DE LA DEUDA	880	1.057.111	
RESULTADO	-794.151	-794.617	

²² La cifras están expresadas en M\$ del año 2015. El factor de actualización de las cifras del año 2014 es 1,0435.

b) Comportamiento Presupuestario año 2015

Programa 01: Secretaría y Administración General de Transportes

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²³ (M\$)	Presupuesto Final ²⁴ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ²⁵ (M\$)	Notas ²⁶
			INGRESOS	13.026.238	13.762.013	14.108.852	-346.839	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		32.689		32.689	
	01		Del Sector Privado		32.689		32.689	
		003	Administración del Fondo para Bonificación por Retiro		32.689		32.689	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			17.120	-17.120	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	202.208	202.208	211.852	-9.644	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	121.229	121.229	451.574	-330.345	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	46.998	46.998	269.718	-222.720	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	74.231	74.231	174.336	-100.105	
	99		Otros			7.520	-7.520	
09			APORTE FISCAL	12.702.801	13.405.887	13.405.887		
	01		Libre	12.702.801	13.405.887	13.405.887		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS			22.335	-22.335	
	03		Vehículos			22.257	-22.257	
	04		Mobiliario y Otros			78	-78	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			84	-84	
	10		Ingresos por Percibir			84	-84	
			GASTOS	13.026.238	14.859.366	14.488.450	370.916	
21			GASTOS EN PERSONAL	10.626.659	11.349.171	11.054.523	294.648	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	2.161.349	2.129.349	2.093.919	35.430	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		92.308	92.305	3	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		92.308	92.305	3	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		39.423	34.428	4.995	
	07		A Organismos Internacionales		39.423	34.428	4.995	

23 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

24 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

	001	Foro Internacional de Transporte		32.000		32.000
	002	Unión Internacional de Transporte Público		7.423		7.423
	999	Otros.			34.428	-34.428
25		INTEGROS AL FISCO	4.244	4.244	775	3.469
	01	Impuestos	4.244	4.244	775	3.469
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	232.986	638.614	608.826	29.788
	03	Vehículos		37.634	34.641	2.993
	04	Mobiliario y Otros	10.300	17.099	17.005	94
	05	Máquinas y Equipos	206	114.188	110.440	3.748
	06	Equipos Informáticos	41.200	247.444	236.683	10.761
	07	Programas Informáticos	181.280	222.249	210.057	12.192
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	606.257	603.674	2.583
	07	Deuda Flotante	1.000	606.257	603.674	2.583
RESULTADO				-1.097.353	-379.598	-717.755

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²⁷ (M\$)	Presupuesto Final ²⁸ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ²⁹ (M\$)	Notas ³⁰
			INGRESOS	155.239.582	166.031.505	166.205.779	-174.275	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES			120.361	-120.361	
	99		Otros			120.361	-120.361	
09			APORTE FISCAL	155.239.572	166.031.495	166.010.041	21.454	
	01		Libre	76.577.590	74.098.850	74.098.850		
	02		Servicio de la Deuda Interna	49.490.597	58.983.552	58.983.541	11	
	03		Servicio de la Deuda Externa	29.171.385	32.949.093	32.927.650	21.443	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			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	
			GASTOS	155.239.582	166.031.505	166.010.052	21.453	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.395.646	1.251.683	1.251.683		
	03		A Otras Entidades Públicas	1.395.646	1.251.683	1.251.683		
		311	Fondos para Indemnizaciones	1.395.646	1.251.683	1.251.683		
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	75.181.954	72.847.177	72.847.177		
	03		A Otras Entidades Públicas	75.181.954	72.847.177	72.847.177		
		059	Ferrocarril Arica La Paz	5.306.457	2.826.614	2.826.614		
		064	Inversiones Plan Trienal 2014-2016	37.492.000	39.444.000	39.444.000		
		067	Aporte Mantención Infraestructura	21.115.000	21.115.000	21.115.000		
		068	Inversiones Planes Trienales Anteriores	11.268.497	9.461.563	9.461.563		
34			SERVICIO DE LA DEUDA	78.661.982	91.932.645	91.911.192	21.453	
	01		Amortización Deuda Interna	9.611.858	10.747.035	10.747.035	0	
	02		Amortización Deuda Externa	27.718.694	31.331.205	31.312.923	18.282	
	03		Intereses Deuda Interna	39.878.739	48.236.517	48.236.507	10	

27 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

28 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

04	Intereses Deuda Externa	1.452.691	1.617.888	1.614.727	3.161
	RESULTADO			195.728	-195.728

Programa 03: Transantiago

Cuadro 3 Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³¹ (M\$)	Presupuesto Final ³² (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³³ (M\$)	Notas ³⁴
			INGRESOS	73.655.034	75.831.725	75.703.610	128.115	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			2.778	-2.778	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.928	3.928	30.306	-26.378	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	3.928	3.928	12.265	-8.337	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			14.850	-14.850	
	99		Otros			3.191	-3.191	
09			APORTE FISCAL	73.651.106	75.827.797	75.662.911	164.886	
	01		Libre	73.480.424	75.659.833	75.494.948	164.885	
	03		Servicio de la Deuda Externa	170.682	167.964	167.963	1	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			7.615	-7.615	
	10		Ingresos por Percibir			7.615	-7.615	
			GASTOS	73.655.034	80.050.712	77.980.283	2.070.429	
21			GASTOS EN PERSONAL	3.371.635	3.592.417	3.415.362	177.055	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	10.965.597	9.916.174	9.805.145	111.029	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	450.625	650.625	582.591	68.034	
	03		Vehículos	23.175	23.175	18.290	4.885	
	04		Mobiliario y Otros	46.350	46.350	46.319	31	
	06		Equipos Informáticos	72.100	72.100	69.831	2.269	
	07		Programas Informáticos	309.000	509.000	448.151	60.849	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	58.695.495	61.122.327	59.407.973	1.714.354	
	02		Proyectos	58.695.495	61.122.327	59.407.973	1.714.354	

31 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

32 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		602.000	602.000		
	07		A Organismos Internacionales		602.000	602.000		
		001	PNUD		602.000	602.000	0	
		999	OTROS ORGANISMOS				0	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	171.682	4.167.169	4.167.212	-43	
	02		Amortización Deuda Externa	145.277	162.650	162.650		
	04		Intereses Deuda Externa	25.405	5.314	5.313	1	
	07		Deuda Flotante	1.000	3.999.205	3.999.249	-44	
RESULTADO					-4.218.987	-2.276.673	-1.942.314	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 3 Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Ítem	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁵ (M\$)	Presupuesto Final ³⁶ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ³⁷ (M\$)	Notas ³⁸
			INGRESOS	12.779.451	12.138.515	12.180.735	-42.220	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			4.648	-4.648	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	11.216	15.216	40.241	-25.025	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	11.139	11.139	20.622	-9.483	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	9.972	9.972	15.102	-5.130	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			5.431	-5.431	
	99		Otros	1.167	1.167	89	1.078	
09			APORTE FISCAL	12.757.096	12.112.160	12.112.160		
	01		Libre	12.757.096	12.112.160	12.112.160		
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			3.062	-3.062	
	10		Ingresos por Percibir			3.062	-3.062	
			GASTOS	12.779.451	15.629.241	15.021.988	607.253	
21			GASTOS EN PERSONAL	1.979.931	2.086.938	1.985.982	100.956	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.032.684	1.032.684	788.457	244.227	

35 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

36 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

25		INTEGROS AL FISCO	3.090	7.090	6.425	665
	01	Impuestos	3.090	7.090	6.425	665
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	183.747	183.747	172.840	10.907
	04	Mobiliario y Otros	5.974	22.974	17.592	5.382
	05	Máquinas y Equipos	30.267	13.267	11.909	1.358
	06	Equipos Informáticos	44.754	44.754	41.278	3.476
	07	Programas Informáticos	102.752	102.752	102.061	691
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	9.578.999	8.934.063	8.683.584	250.479
	01	Estudios Básicos	155.260	55.010	55.009	1
	02	Proyectos	9.423.739	8.879.053	8.628.575	250.478
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	3.384.719	3.384.700	19
	07	Deuda Flotante	1.000	3.384.719	3.384.700	19
RESULTADO				-3.490.726	-2.841.262	-649.464

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁹ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁰ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴¹ (M\$)	Notas ⁴²
			INGRESOS	10.628.071	10.589.397	10.637.255	-47.858	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			4.907	-4.907	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	718.246	718.246	750.799	-32.553	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	8.487	8.487	18.814	-10.327	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	8.487	8.487	18.307	-9.820	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			174	-174	
	99		Otros			333	-333	
09			APORTE FISCAL	9.901.338	9.862.664	9.862.664		
	01		Libre	9.901.338	9.862.664	9.862.664		
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			71	-71	
	10		Ingresos por Percibir			71	-71	
			GASTOS	10.628.071	11.413.749	10.864.367	549.382	
21			GASTOS EN PERSONAL	6.773.172	7.054.773	6.892.330	162.443	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	3.193.599	3.133.965	2.930.037	203.928	
25			INTEGROS AL FISCO	114.682	114.682	119.876	-5.194	
	01		Impuestos	114.682	114.682	119.876	-5.194	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	460.933	480.933	377.430	103.503	
	04		Mobiliario y Otros	17.160	29.612	27.356	2.256	
	05		Máquinas y Equipos	173.431	175.431	78.089	97.342	
	06		Equipos Informáticos	225.313	203.793	200.760	3.033	
	07		Programas Informáticos	45.029	72.097	71.224	873	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	84.685	84.685		84.685	
	02		Proyectos	84.685	84.685		84.685	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	544.711	544.694	17	
	07		Deuda Flotante	1.000	544.711	544.694	17	

39 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

40 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴³ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁴ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴⁵ (M\$)	Notas ⁴⁶
			INGRESOS	609.771.256	656.944.270	653.753.794	3.190.476	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			909	-909	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	28.081	28.081	771.055	-742.974	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	28.081	28.081	19.053	9.028	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			7.470	-7.470	
	99		Otros			744.532	-744.532	
09			APORTE FISCAL	609.743.175	656.916.189	652.981.709	3.934.480	
	01		Libre	609.743.175	656.916.189	652.981.709	3.934.480	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			121	-121	
	10		Ingresos por Percibir			121	-121	
			GASTOS	609.771.256	666.543.399	645.604.500	20.938.899	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.041.998	2.158.646	2.124.137	34.509	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	571.042	571.042	463.524	107.518	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	519.281.532	561.452.701	542.699.208	18.753.493	
	01		Al Sector Privado	519.281.532	561.452.701	542.699.208	18.753.493	
		511	Subsidios al Transporte Regional	12.721.557	11.958.385	11.865.914	92.471	
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	114.026.975	108.893.769	105.389.333	3.504.436	
		520	Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO	190.962.000	190.962.000	190.962.000		
		521	Subsidio Transporte Público - Transantiago	201.571.000	201.571.000	201.571.000		
		522	Subsidio Especial - Transantiago		48.067.547	32.910.961	15.156.586	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	331.660	510.732	448.452	62.280	
	06		Equipos Informáticos	65.920	65.920	63.232	2.688	
	07		Programas Informáticos	265.740	444.812	385.220	59.592	

43 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

44 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	19.255.649	19.255.649	17.386.781	1.868.868
	02	Proyectos	19.255.649	19.255.649	17.386.781	1.868.868
33		TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	68.288.375	73.421.581	73.311.712	109.869
	01	Al Sector Privado	9.245.027	14.378.233	14.268.364	109.869
		001 Metro Regional de Valparaíso S.A	1.713.862	1.827.962	1.811.748	16.214
		002 Trenes Metropolitanos S.A	4.262.050	4.545.794	4.505.473	40.321
		003 FESUB Concepción S.A	3.269.115	8.004.477	7.951.144	53.333
	02	Al Gobierno Central	59.043.348	59.043.348	59.043.348	
		003 Fondo de Apoyo Regional	59.043.348	59.043.348	59.043.348	
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	9.173.048	9.170.686	2.362
	07	Deuda Flotante	1.000	9.173.048	9.170.686	2.362
RESULTADO				-9.599.129	8.149.286	-17.748.415

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁴⁷ (M\$)	Presupuesto Final ⁴⁸ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁴⁹ (M\$)	Notas ⁵⁰
			INGRESOS	1.109.457	1.161.457	1.159.277	2.180	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			636	-636	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.292	3.292	3.129	163	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	3.292	3.292	3.129	163	
09			APORTE FISCAL	1.106.165	1.158.165	1.155.512	2.653	
	01		Libre	1.106.165	1.158.165	1.155.512	2.653	
			GASTOS	1.109.457	1.282.293	1.220.105	62.188	
21			GASTOS EN PERSONAL	783.213	815.811	785.031	30.780	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	259.097	204.737	179.222	25.515	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		8.360	8.352	8	
	07		A Organismos Internacionales		8.360	8.352	8	
		003	Comisión Interamericana de Puertos		8.360		8.360	
		999	Otros.			8.352	-8.352	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	66.147	66.147	62.031	4.116	
	05		Máquinas y Equipos		620	558	62	
	06		Equipos Informáticos	4.867	11.835	11.756	79	
	07		Programas Informáticos	61.280	53.692	49.716	3.976	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN		98.000	96.231	1.769	
	01		Estudios Básicos		98.000	96.231	1.769	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	89.238	89.238		
	07		Deuda Flotante	1.000	89.238	89.238		
			RESULTADO		-120.836	-60.828	-60.008	

47 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

48 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

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

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2015								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁵¹ (M\$)	Presupuesto Final ⁵² (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ⁵³ (M\$)	Notas ⁵⁴
			INGRESOS	9.445.297	8.703.223	8.798.691	-95.468	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD			3.299	-3.299	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	11.217	11.217	102.622	-91.405	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas			15.312	-15.312	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			87.208	-87.208	
	99		Otros	11.217	11.217	102	11.115	
09			APORTE FISCAL	9.434.080	8.692.006	8.692.006		
	01		Libre	9.434.080	8.692.006	8.692.006		
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS			764	-764	
	10		Ingresos por Percibir			764	-764	
			GASTOS	9.445.297	9.880.947	9.593.308	287.639	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.917.715	3.039.316	2.889.773	149.543	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	1.109.925	1.096.715	1.001.464	95.251	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	112.157	125.367	119.411	5.956	
	04		Mobiliario y Otros	9.348	9.348	7.837	1.511	
	06		Equipos Informáticos	33.648	39.858	39.410	448	
	07		Programas Informáticos	69.161	76.161	72.164	3.997	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	5.304.500	4.562.426	4.525.549	36.877	
	01		Estudios Básicos	4.453.005	2.592.604	2.567.999	24.605	
	02		Proyectos	851.495	1.969.822	1.957.550	12.272	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.057.123	1.057.111	12	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.057.123	1.057.111	12	
			RESULTADO		-1.177.724	-794.617	-383.107	

c) Indicadores Financieros

51 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

52 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2015.

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

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

Programa 01: Subsecretaría de Transportes

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁵			Avance ⁵⁶	Notas
			2013	2014	2015	2015/ 2014	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵⁷)	%	110,46	119,63	94,76	79,21	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	67,24	50,79	46,02	90,60	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	99,98	99,99	98,27	98,29	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	4,14	5,32	5,30	99,69	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	9,34	52,34	41,53	79,35	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	10,79	53,84	45,10	83,77	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁸			Avance ⁵⁹	Notas
			2013	2014	2015	2015/ 2014	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁰)	%	133,24	99,70	93,50	93,78	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	100,19	1,00	-	
	[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)	%	57,33	-	-	-	

55 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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 03: Transantiago

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶¹			Avance ⁶²	Notas
			2013	2014	2015	2015/ 2014	
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶³)	%	114,13	75,17	97,13	129,21	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	3,58	14,61	9,65	66,08	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	45,29	45,29	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,24	0,06	0,03	39,38	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	6,92	80,72	77,06	95,46	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	16,99	89,38	84,53	94,56	

61 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁴			Avance ⁶⁵ 2015/2014	Notas
			2013	2014	2015		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁶)	%	133,13	175,93	105,32	59,87	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	36,73	46,40	34,97	75,37	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	97,47	97,47	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,51	0,40	0,49	120,75	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,09	84,62	74,10	87,56	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0,73	86,78	76,75	88,44	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶⁷			Avance ⁶⁸ 2015/2014	Notas
			2013	2014	2015		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁹)	%	103,42	98,58	100,39	101,84	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	109,49	106,11	93,82	88,42	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	99,99	99,99	100,00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	9,27	9,29	7,29	78,44	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	2,48	65,54	41,72	63,66	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	2,60	65,53	70,40	107,42	

64 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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.

67 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷⁰			Avance ⁷¹ 2015/2014	Notas
			2013	2014	2015		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷²)	%	99,33	93,66	92,82	99,10	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	1,87	7,83	3,64	46,52	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	99,95	99,95	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,30	0,07	0,13	175,49	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	1,08	70,90	136,64	192,73	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	107,59	90,69	143,02	157,70	

70 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 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.

Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷³			Avance ⁷⁴ 2015/ 2014	Notas
			2013	2014	2015		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷⁵)	%	96,25	100,85	95,51	94,71	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	68,87	75,17	105,21	139,96	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	118,82	118,82	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0,51	0,56	0,33	59,91	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	15,50	71,11	43,02	277,47	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	17,76	74,92	64,46	362,91	

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

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁷⁶			Avance ⁷⁷ 2015/ 2014	Notas
			2013	2014	2015		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁷⁸)	%	118,64	128,53	108,54	84,44	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	9,28	19,75	10,85	116,94	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	100,00	100,00	91,71	91,71	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	1,49	0,61	1,00	67,38	
	[DF/ Saldo final de caja]	%	0,09	84,60	70,52	80.148,50	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	17,41	90,42	71,93	413,17	

73 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 respectivamente.

74 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.

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

76 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2015. Los factores de actualización de las cifras de los años 2013 y 2014 son 1.0927 y 1.0435 respectivamente.

77 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.

78 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 2015⁷⁹				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS		26.550.570	1.764.936	28.315.506
Carteras Netas			-72.590.183	-72.590.183
115	Deudores Presupuestarios		118.001	118.001
215	Acreedores Presupuestarios		-72.708.184	-72.708.184
Disponibilidad Neta		26.790.131	73.381.795	100.171.926
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	26.790.131	73.381.795	100.171.926
Extrapresupuestario neto		-239.561	973.324	733.763
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	210.810	1.337.748	1.548.558
116	Ajustes a Disponibilidades	200		200
119	Trasposos Interdependencias			
214	Depósitos a Terceros	-446.279	99.534	-346.745
216	Ajustes a Disponibilidades	-4.292	-463.958	-468.250
219	Trasposos Interdependencias			

⁷⁹ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Plan Trienal 2014-2016	37.492.000	39.444.000	39.444.000	
Aporte Mantenimiento Infraestructura	21.115.000	21.115.000	21.115.000	

Programa 03: Transantiago

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	1.233.429	1.233.429	1.188.648	
Proyectos	58.695.495	61.122.327	59.407.973	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Proyectos	9.423.739	8.879.053	8.628.575	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Programas Informáticos	45.029	72.097	71.224	

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidio al Transporte Regional	12.721.557	11.958.385	11.865.914	
Subsidio Nacional al Transporte Público	114.026.975	108.893.769	105.389.333	
Subsidio Transitorio – Transantiago	190.962.000	190.962.000	190.962.000	
Subsidio Transporte Público - Transantiago	201.571.000	201.571.000	201.571.000	

Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudio Básico	0	98.000	96.231	

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

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2015				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	747.881	683.805	595.914	
Estudios Básicos	4.453.005	2.592.604	2.567.999	
Proyectos	851.495	1.969.822	1.957.550	

f) Transferencias⁸⁰

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2015 ⁸¹ (M\$)	Presupuesto Final 2015 ⁸² (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia ⁸³	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal	1.348.261	1.348.261	1.327.824	20.437	
Bienes y Servicios de Consumo	196.739	196.739	174.155	22.584	
Inversión Real	-	-	-	0	
Otros	526.981.559	574.285.934	555.465.593	18.820.341	
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros ⁸⁴	76.577.600	74.098.860	74.098.860	0	
TOTAL TRANSFERENCIAS					

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

81 Corresponde al aprobado en el Congreso.

82 Corresponde al vigente al 31.12.2015

83 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

84 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

g) Inversiones⁸⁵

Programa 03: Transantiago

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁸⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁸⁸	Ejecución Año 2015 ⁸⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Habilitación corredor de transporte público Independencia	590.719	312.000	53%	217.625	45.000	172.625	
Conservación Infraestructura Transporte Público 2012-2015	31.543.753	4.960.219	16%	2.045.575	1.939.370	106.205	
Conservación de Infraestructura 2011 Transantiago	15.373.759	15.322.605	100%	4.622	4.520	102	
Conservación infraestructura Transantiago SERVIU	15.440.868	10.484.184	68%	8.817.001	8.189.054	627.947	
Construcción corredor de transporte Público Vicuña Mackenna Norte	110.494.347	66.691.642	60%	31.898.155	31.698.563	199.592	
Conservación conservación vial y peatonal etapa III	554.000	220.056	40%	268.562	177.456	91.106	
Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Matta (Quilicura)	20.980.169	938.892	4%	384.427	301.759	82.668	
Habilitación Corredor de Transporte Eje Vial Rinconada Maipú	25.865.548	14.086.659	54%	7.624.692	7.287.816	336.876	
Construcción Proyecto Urbano Alameda Providencia	5.247.375	279.605	5%	349.674	269.605	80.069	
Construcción eje de Movilidad Tobalaba	1.697.874	0	0%	1.000	0	1.000	

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

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

87 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

88 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

89 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁸⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁸⁸	Ejecución Año 2015 ⁸⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Sánchez Fontecilla, RM							
Conservación del Sistema de Transporte	1.200.000	0	0%	500	0	500	
Normalización de Vías Prioritarias de Transporte Público	2.000.000	800.000	40%	800.000	800.000	0	
Construcción eje Movilidad Independencia	85.418.081	8.694.829	10%	8.709.994	8.694.829	15.165	
Conservación de Puntos de Parada, Cenefas y Paneles del STP	1.912.038	0	0%	500	0	500	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁰	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹¹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁹²	Ejecución Año 2015 ⁹³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco: Red Comunicaciones	805.490	805.489	100%	241.852	240.850	1.002	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta, II Etapa	709.461	399.981	56%	245.080	245.000	80	
Estudio Diagnóstico Sistemas de Control de Tránsito del País	152.974	55.009	36%	55.010	55.009	1	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de Santiago	12.602.572	12.602.572	100%	2.999.000	2.998.999	1	
Habilitación Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso	320.000	1.000	0%	80.954	0	80.954	
Conservación SCAT Antofagasta	492.531	354.610	72%	95.000	95.000	0	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito de la Región de Coquimbo	1.450.115	1.203.262	83%	350.000	349.900	100	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Gran Valparaíso	615.258	615.069	100%	150.000	149.811	189	
Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo Gran Valparaíso	654.897	482.854	74%	240.000	239.931	69	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción	475.906	426.187	90%	140.000	139.829	171	
Normalización de Semáforos Relevantes en Comunas Periféricas RM	301.892	199.683	66%	125.500	99.729	25.771	

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

91 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

92 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

93 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁰	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹¹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁹²	Ejecución Año 2015 ⁹³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Normalización e Integración de Semáforos de la Ciudad de Ovalle	847.132	519.359	61%	250.000	249.999	1	
Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Coquimbo	350.000	274.588	78%	149.000	144.589	4.411	
Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito Región de Antofagasta	616.728	134.043	22%	134.046	134.043	3	
Ampliación CCTV Centro de Control de Tránsito del Gran Valparaíso	252.316	248.612	99%	61.278	58.252	3.026	
Ampliación del Sistema CCTV del Gran Concepción, I Etapa	392.267	315.896	81%	240.000	239.851	149	
Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, I Etapa (Machalí)	459.420	451.914	98%	145.730	138.234	7.496	
Ampliación SCAT-GV: Conexión Reñaca y Concón	676.737	440.074	65%	251.000	250.934	66	
Normalización de Semáforos Av. Caupolicán - Temuco	1.093.890	377.619	35%	277.000	276.999	1	
Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo III Etapa	648.298	242.666	37%	242.749	242.666	83	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Intersecciones Críticas Gran Santiago Zona 2	821.219	206.563	25%	207.000	206.563	437	
Normalización e Integración de Semáforos al SCAT Rancagua, II Etapa	379.965	379.965	100%	280.000	279.996	4	
Ampliación SCAT-Antofagasta: Ejes Bonilla-Huamachuco	493.542	0	0%	10	0	10	
Normalización e Integración de Semáforos Coquimbo	664.090	0	0%	10	0	10	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁰	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹¹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁹²	Ejecución Año 2015 ⁹³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
- La Serena							
Normalización e Integración de Semáforos al Scat III Etapa: San Fernando	701.326	359.925	51%	220.000	219.987	13	
Conservación SCAT Región de O'Higgins	1.235.238	486.487	39%	270.000	269.999	1	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de la Araucanía	998.511	308.850	31%	209.000	209.000	0	
Normalización de Semáforos Primera Etapa - Villarrica	896.501	248.000	28%	248.000	248.000	0	
Conservación del Sistema de Control de Tránsito Región de Los Lagos	798.000	351.931	44%	205.771	205.764	7	
Mejoramiento Vialidad Urbana a través de Medidas de Bajo Costo, Región de Aysén	401.037	0	0%	125.521	0	125.521	
Conservación Señalización y Demarcación Zonas Sinistradas, Etapa 1	199.153	199.132	100%	20.128	20.107	21	
Conservación Señalización y Demarcación Zonas Sinistradas, Etapa 2	199.655	199.653	100%	11.718	11.716	2	
Construcción Sistema de Control de Tránsito SCAT Valdivia	1.050.687	0	0%	10	0	10	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso II Etapa	910.010	181.421	20%	182.002	181.421	581	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito Región de Valparaíso, III Etapa	900.000	0	0%	10	0	10	
Normalización de Semáforos Ciudad de Puerto Montt	1.008.874	0	0%	10	0	10	
Normalización Semáforos Ciudad de Castro	424.458	154.682	36%	154.891	154.682	209	
Conservación Sistema	600.000	59.971	10%	60.000	59.971	29	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁰	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹¹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁹²	Ejecución Año 2015 ⁹³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
de Control de Tránsito Región de Antofagasta, II Etapa							
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región del Maule	1.006.806	0	0%	10	0	10	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región de Coquimbo, II Etapa	1.081.613	266.751	25%	266.763	266.751	12	
Conservación Sistema de Control de Tránsito Región Metropolitana II Etapa	14.000.110	0	0%	10	0	10	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁴	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁵	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ⁹⁶	Ejecución Año 2015 ⁹⁷	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Construcción Laboratorio de Calibración 3CV, Comuna de Maipú	84.685	0	0%	84.685	0	84.685	
--	--------	---	----	--------	---	--------	--

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

MEJORAMIENTO AV. ITALIA ENTRE AV. RECABARREN Y RIBERA RIO CAUTIN	403.837	324.386	80%	197.117	195.666	1.451	
CONSERVACIÓN INTEGRAL TERMINAL MUNICIPAL DE BUSES INTERURBANOS	389.545	388.108	100%	389.545	388.108	1.437	
REPOSICION EJE AV. PEDRO MONTT, CENTRO DE SAN ANTONIO	916.942	0	0%	0	0	0	
REPOSICIÓN EJES TRANSVERSALES DEL CENTRO DE	188.394	188.394	100%	2.009	2.008	1	

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

95 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

96 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

97 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

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

99 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

100 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

101 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
SAN ANTONIO							
NORMALIZACION SEMAFOROS RED CENTRO CIUDAD DE OSORNO	2.891.507	645.968	22%	612.984	611.599	1.385	
CONSERVACIÓN GLOBAL MIXTA REGIÓN METROPOLITANA AÑO 2012-2016	1.500.000	0	0%	0	0	0	
MEJORAMIENTO AV. LUIS DURAND ENTRE AV. ANDES - EL CARMEN, TEMUCO	290.941	53.828	19%	53.034	52.915	119	
AMPLIACION ACCESO SUR A TEMUCO, REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	1.214.333	938.297	77%	745.192	628.501	116.691	
AMPLIACIÓN RUTA H-10 Y RUTA H210 CONEXIÓN RANCAGUA GRANEROS.	251.687	174.952	70%	123.071	120.522	2.549	
CONSERVACION DE CAMINOS DE USO PÚBLICO DIVERSAS PROVINCIAS RMS PROPUESTA 1 (7 COMUNAS)	2.331.524	2.331.470	100%	1.200	1.146	54	
MEJORAMIENTO GESTION VIAL Y PEATONAL COMUNA MELIPILLA.	638.614	194.000	30%	195.000	194.000	1.000	
CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTUR A VIAL PARA LA REGIÓN DE LOS LAGOS, AÑO 2013, PROPUESTA 1 (4 PROYECTO).	1.185.656	742.955	63%	220.000	215.186	4.814	
MEJORAMIENTO CALLE FARADAY ENTRE MILANO Y RECABARREN	187.568	142.589	76%	85.415	66.989	18.426	
CONSTRUCCION	74.127	73.315	99%	55.750	55.750	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
TERMINAL BUSES REPOLLAL EN MELINKA							
MEJORAMIENTO GESTIÓN VIAL Y PEATONAL SAN FERNANDO	1.667.500	643.765	39%	645.570	643.765	1.805	
CONSERVACION VIAS URBANAS DE VALDIVIA	895.111	854.008	95%	893.171	852.008	41.163	
CONSERVACION DE VIAS TEMUCO PADRE LAS CASAS	6.140.959	2.016.753	33%	2.016.760	2.016.753	7	
CONSERVACION VIAL EN ZONA URBANA, REGION DE COQUIMBO	1.603.876	425.230	27%	425.230	425.230	0	
CONSTRUCCIÓN SEÑALÉTICA DE TRÁNSITO COMUNA DE MAULLÍN	51.001	49.371	97%	51.000	49.371	1.629	
CONSTRUCCION PARADEROS VARIOS SECTORES RURALES	116.547	70.260	60%	74.723	70.260	4.463	
REPOSICIÓN PARADEROS PARA TRANSPORTE EN LA COMUNA DE CALDERA	80.000	33.750	42%	50.000	33.750	16.250	
CONSERVACIÓN MEDIDAS DE RÁPIDA EJECUCIÓN EN LA REGIÓN DE VALPARAÍSO	2.171.326	912.953	42%	961.000	912.953	48.047	
CONSTRUCCION GARITAS RURALES, COMUNA DE BULNES	25.280	23.962	95%	15.140	13.822	1.318	
CONSERVACION MEDIDAS DE RÁPIDA EJECUCIÓN CONCEPCIÓN	1.131.000	365.384	32%	365.390	365.384	6	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSTRUCCION SEÑALÉTICA EN CALLES CÉNICAS DE YUMBEL, YUMBEL	49.964	48.495	97%	32.467	29.495	2.972	
REPOSICION PARADEROS URBANOS POBLACION MIRAFLORES Y OTROS, CURANILAHUE	59.857	52.500	88%	59.857	52.500	7.357	
CONSTRUCCION LOMOS DE TORO VARIOS SECTORES DE LA COMUNA DE VICUÑA, VICUÑA	62.865	62.115	99%	44.243	42.198	2.045	
CONSTRUCCION LOMOS DE TORO Y LOMILLOS FORESTAL , MIRAFLORES Y OTROS, CURANILAHUE	36.258	31.631	87%	36.258	31.631	4.627	
CONSTRUCCION REFUGIOS EN CAMINOS RURALES COMUNA PUQUELDON	81.352	81.346	100%	70.000	69.996	4	
CONSTRUCCION GARITAS PEATONALES DIVERSOS SECTORES DE LA COMUNA SAN JUAN DE LA COSTA	84.300	82.207	98%	70.010	67.917	2.093	
MEJORAMIENTO TRANSITO SECTOR CENTRICO COMUNA DE NACIMIENTO	79.802	75.604	95%	63.801	59.603	4.198	
CONSTRUCCIÓN PARADEROS URBANOS COMUNA DE YUNGAY	60.305	33.024	55%	54.305	33.024	21.281	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSTRUCCIÓN MEDIDAS GESTIÓN VIAL ORDEN TRASP. S. PONIENTE	70.626	64.384	91%	69.625	64.384	5.241	
CONSTRUCCIÓN MEDIDAS GESTIÓN VIAL ORDEN TRASP. S. ORIENTE	84.289	71.417	85%	84.288	71.417	12.871	
CONSERVACIÓN Y SEGURIDAD VIAL ACCESO SUR MELIPILLA	485.500	483.153	100%	33.303	33.303	0	
CONSERVACIÓN VIAL ACCESO NORTE SAN FELIPE	445.500	438.593	98%	66.418	66.418	0	
NORMALIZACIÓN DEMARCACIONES LONGITUDINALES PARA PUERTO NATALES	84.215	66.508	79%	69.215	66.508	2.707	
REPOSICIÓN SEÑALÉTICA EN LAS CALLES DE PUERTO NATALES	43.580	42.578	98%	43.580	42.578	1.002	
CONSERVACION VIAL DE LA RED DE TRANSPORTE SECTOR ALERCE, PUERTO MONTT	1.321.000	97.889	7%	109.100	97.889	11.211	
NORMALIZACIÓN DEMARCACIONES DE SIMBOLOGÍA EN LAS CALLES DE PTO. NATALES	83.246	34.089	41%	68.246	34.089	34.157	
CONSERVACION VIAL PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ALTO HOSPICIO	956.002	116.748	12%	124.400	116.748	7.652	
REPOSICIÓN GARITAS PEATONALES URBANAS, COMUNA DE ANCUD	78.661	11.982	15%	79.867	11.982	67.885	
REPOSICIÓN REFUGIOS	78.659	76.957	98%	78.662	76.957	1.705	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
PEATONALES RURALES							
MEJORAMIENTO ENTORNO PARA GARITAS RURALES, COMUNA DE ANCUD	78.177	43.361	55%	78.208	43.361	34.847	
CONSTRUCCIÓN DE LOSA, MARQUESINA Y OTROS EN TERMINAL DE BUSES	82.000	32.126	39%	64.439	32.126	32.313	
CONSTRUCCIÓN DE SEÑALÉTICA DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE ACHAO	41.011	40.937	100%	41.011	40.937	74	
MEJORAMIENTO TERMINAL DE BUSES DE CARELMAPU	77.692	73.359	94%	77.911	73.359	4.552	
CONSTRUCCIÓN DE PARADEROS PARA LOCOMOCIÓN PÚBLICA EN CIUDAD DE ACHAO	74.802	44.596	60%	63.802	44.596	19.206	
CONSTRUCCIÓN PARADEROS LOCOMOCIÓN PÚBLICA SECT RURALES DE QUINCHAO	79.271	33.058	42%	64.271	33.058	31.213	
MEJORAMIENTO LOSA TERMINAL DE BUSES DE PANGUIPULLI	81.000	14.573	18%	61.000	14.573	46.427	
CONSERVACIÓN VÍAS URBANAS DE PERÍMETRO DE TRANSPORTE G. VALPARAÍSO	9.050.104	72.767	1%	74.031	72.767	1.264	
CONSTRUCCIÓN REFUGIOS PEATONALES RURALES	85.499	48.008	56%	71.499	48.008	23.491	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSTRUCCIÓN REFUGIOS PEATONALES URBANOS	85.534	85.041	99%	85.534	85.041	493	
CONSERVACIÓN VIAL DE INFRAESTRUCTURA PARA EL TTE. PUB. EJE LIBERTAD	425.500	420.400	99%	420.900	420.400	500	
CONSERVACIÓN INFRAESTRUCTURA VIAL DIVERSOS SECTORES DE LOTA	133.455	39.969	30%	43.520	39.969	3.551	
CONSERVACIÓN VIAL DE INFRAESTRUCTURA PARA EL TTE. PÚB. ALEJANDRINA CARVAJAL	623.500	617.528	99%	623.500	617.528	5.972	
CONSERVACIÓN DIVERSAS VÍAS RED DE TTE. PÚBLICO SAN JOSÉ DE MAIPO	349.301	347.800	100%	349.300	347.800	1.500	
CONSERVACIÓN VIAL INFRAESTRUCTURA PARA TTE. PÚB. ACCESO PONIENTE LA LIGUA	572.228	544.842	95%	547.000	544.842	2.158	
CONSERVACIÓN PAR VIAL LOS MOLLES - ETAPA 1	515.647	514.447	100%	515.647	514.447	1.200	
CONSERVACIÓN VIAL ACCESO DE TRANSPORTE PÚBLICO NORTE VALLE HERMOSO	347.400	344.581	99%	345.400	344.581	819	
CONSERVACIÓN VIAL EJE ACCESO TRANSPORTE PÚBLICO TALTAL	371.023	367.920	99%	368.423	367.920	503	
CONSERVACIÓN VIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN	316.000	95.500	30%	95.500	95.500	0	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONCEPCIÓN							
CONSERVACIÓN VIAL DIVERSAS VÍAS LLANQUIHUE	593.000	475.062	80%	479.000	475.062	3.938	
MEJORAMIENTO GESTION DE TRANSITO COMUNA LA UNION	1.875.035	129.000	7%	129.035	129.000	35	
CONSERVACIÓN VIAL DIVERSOS EJES COYHAIQUE	420.000	199.500	48%	200.000	199.500	500	
CONSERVACIÓN PAR VIAL CENTRO PONIENTE COMUNA DE SAN ESTEBAN	283.500	261.470	92%	278.300	261.470	16.830	
CONSERVACIÓN VARIOS EJES SENTIDO NORTE SUR MELIPILLA	540.500	501.641	93%	504.500	501.641	2.859	
CONSERVACIÓN PAR VIAL LOS MOLLES ETAPA 2	464.500	365.400	79%	458.650	365.400	93.250	
CONSERVACIÓN Y SEGURIDAD VIAL ACCESO A LA CALERA	455.500	380.720	84%	385.700	380.720	4.980	
CONSERVACIÓN VIAL EJES LONGITUDINALES DE FREIRINA	320.503	307.912	96%	312.300	307.912	4.388	
CONSERVACIÓN VIAL EJES ALEDAÑOS A TERMINALES DE COLECTIVOS TIERRA AMARILLA	425.500	0	0%	0	0	0	
CONSERVACIÓN VIAL EJES ALEDAÑOS A TERMINALES DE COLECTIVOS DIEGO DE ALMAGRO	285.500	214.250	75%	220.500	214.250	6.250	
Reposición Terminales de Colectivos Tierra Amarilla	245.501	0	0%	0	0	0	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁹⁸	Ejecución Acumulada al año 2015 ⁹⁹	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁰	Ejecución Año 2015 ¹⁰¹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACIÓN VIAL PRAT - CONDELL CENTRO DE HUASCO	467.100	462.470	99%	467.100	462.470	4.630	
CONSERVACIÓN Y SEGURIDAD VIAL PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO PTO. OCTAY	260.700	259.979	100%	260.700	259.979	721	
CONSERVACION VIAL INFRAESTRUCTURA PARA EL TTE. PÚBLICO CHIGUAYANTE	270.000	185.044	69%	215.500	185.044	30.456	
CONSERVACIÓN CAMINOS DE USO PÚBLICO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO – LA LIGUA	265.500	249.950	94%	250.500	249.950	550	
CONSERVACIÓN CAMINOS DE USO PÚBLICO PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO – PUTAENDO	470.000	425.000	90%	430.000	425.000	5.000	
CONSERVACION VIAL INFRAESTRUCTURA PARA EL TTE. PÚBLICO SAN ESTEBAN	250.500	204.250	82%	245.500	204.250	41.250	

Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
--	--	--	--	--	--	--	--

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰²	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰³	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁴	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Demanda Largo Plazo Puertos Estatales Región de Valparaíso.	100.000	96.231	96%	98.000	96.231	1.769	

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

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Ciudad de Arica Etapa II, Modelación y Diseño	494.452	494.452	100%	24.750	24.750	0	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. del Gran Valparaíso	850.000	270.000	32%	113.500	112.500	1.000	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la ciudad de Iquique (Modelación y Diseño)	442.469	442.468	100%	22.600	22.600	0	
Actualización Plan de Transporte del Gran Concepción, Etapa I	819.790	174.927	21%	174.927	174.927	0	
Mejoramiento Gestión de Tránsito	230.711	124.353	54%	15.983	14.982	1.001	

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

103 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

104 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

105 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

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

107 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2015.

108 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2015.

109 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2015.

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Los Andes							
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de la Conurbación Coquimbo - La Serena (Modelación y Diseño)	604.100	604.100	100%	29.400	29.400	0	
Actualización Plan de Transporte Temuco y Desarrollo de Anteproyecto.	524.438	339.738	65%	59.738	59.738	1	
Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto	514.703	302.250	59%	62.250	62.250	0	
Actualización Plan de Transporte Curicó y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I	458.800	208.800	46%	135.720	135.720	0	
Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto	508.586	296.250	58%	62.250	62.250	0	
Diagnóstico Red Vial del Sector Poniente de Santiago	313.854	179.067	57%	62.690	59.689	3.001	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Diversos Ejes de Concepción y Hualqui	156.000	156.000	100%	31.200	31.200	0	
Mejoramiento Eje Camino Melipilla entre Esquina Blanca y Av. Parque Central	159.188	159.186	100%	15.919	15.919	0	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Vallenar	153.800	153.800	100%	15.380	15.380	0	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Curauma -Placilla	147.000	147.000	100%	14.700	14.700	0	
Análisis y Desarrollo	150.000	149.000	99%	52.150	52.150	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Planes Maestros de Gestión de Tránsito Alto Hospicio							
Análisis y Desarrollo Planes Maestros Gestión de Tránsito Las Compañías y San Juan Sindempart	185.000	185.000	100%	18.500	18.500	0	
Mejoramiento Accesibilidad Sector Sur Oriente Chillán - Chillán Viejo	182.548	182.900	100%	36.400	36.400	0	
Actualización Plan de Transporte Puerto Montt, Etapa I	480.000	260.000	54%	169.000	169.000	0	
Análisis Diagnostico conectividad transversal en ejes de Antofagasta	179.038	179.038	100%	62.664	62.663	1	
Diagnóstico Interconexión Vial Norte-Sur Quilpué - Villa Alemana	169.691	169.691	100%	67.876	67.876	0	
Análisis Conexiones Viales Sector Oriente Sur de la Ciudad de Santiago	300.001	162.737	54%	135.614	135.614	0	
Construcción Ciclovías en el Río Mapocho: Mapocho pedaleable	80.040	39.900	50%	3.000	0	3.000	
Construcción conexiones red de ciclovías del Gran Santiago, Etapa II (16K)	98.500	98.500	100%	29.550	29.550	0	
Mejoramiento Conexión Central Poniente Oriente, Entre Esq. Blanca y V. Mackenna	365.349	102.499	28%	68.333	68.333	0	
Análisis y Desarrollo de Escenarios de Desarrollo Urbano del Gran Santiago	78.000	78.000	100%	42.900	27.300	15.600	
Análisis y Desarrollo de Redes de Transporte Masivo	142.014	142.013	100%	78.108	78.107	1	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
en el Gn Stgo.							
Construcción Red de Ciclorutas Temuco-Padre Las Casas	190.000	190.000	100%	114.000	114.000	0	
Mejoramiento Accesibilidad Sector Rahue Alto, Osorno	170.000	170.000	100%	85.000	85.000	0	
Construcción Red de Ciclorutas Chillán	100.000	100.000	100%	60.000	60.000	0	
Mejoramiento de la Autopista Concepción - Talcahuano	180.000	180.000	100%	90.000	90.000	0	
Construcción Terminal Rodoviario, Ciudad de Cañete	50.744	50.000	99%	20.000	20.000	0	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Copiapó	168.000	42.000	25%	3.600	0	3.600	
Análisis Implementación Nuevo Terminal Rodoviario en Talca	88.200	88.200	100%	17.640	17.640	0	
Análisis para el Desarrollo de una Ciudad Smart Mobility	58.494	31.002	53%	31.002	31.002	0	
Análisis de Especificaciones Técnicas Modelo Smart Mobility	89.980	44.990	50%	44.990	44.990	0	
Análisis para el Desarrollo de una Arquitectura ITS	96.000	57.600	60%	57.600	57.600	0	
Análisis, Evaluación y Diseño de Soluciones Conectividad Interterrazas Puerto Montt	76.114	60.000	79%	12.000	12.000	0	
Análisis de Puntos Congestionados en Comunas de Antofagasta	100.000	96.000	96%	48.000	48.000	0	
Análisis de Puntos Congestionados en	80.000	79.000	99%	39.500	39.500	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Comunas de la Región de O'Higgins							
Análisis de Puntos Congestionados en Comunas Región de Los Lagos	100.000	98.000	98%	49.000	49.000	0	
Análisis Conexiones Viales Sector Oriente, Ciudad Rancagua	180.000	61.920	34%	61.920	61.920	0	
Mejoramiento Accesibilidad sector Camino a Zapallar, Curicó	123.500	98.800	80%	98.800	98.800	0	
Actualización de Puntos Considerados en Estudios Previos.	60.000	60.000	100%	36.000	36.000	0	
Análisis Conexiones Viales Comuna de Colina	151.396	14.600	10%	14.600	14.600	0	
Análisis Conectividad Comunas de La Florida y Puente Alto	175.000	154.323	88%	92.594	92.594	0	
Análisis Conectividad Comuna de Huechuraba	150.000	127.500	85%	76.500	76.500	0	
Análisis Conectividad Comunas de Melipilla y Talagante	150.000	149.000	99%	89.400	89.400	0	
Mejoramiento Interconexión Vial Viña del Mar – Concón.	206.024	36.000	17%	36.000	36.000	0	
Mejoramiento Sistema Transporte Público Coquimbo	206.026	43.000	21%	43.000	43.000	0	
Mejoramiento y Prolongación de Av. Independencia, San Antonio	206.024	45.000	22%	45.000	45.000	0	
Diagnóstico Interconexiones Viales Valparaíso-Viña del Mar-Reñaca	183.995	36.799	20%	36.799	36.799	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Gestión de Tránsito Arica	206.023	47.250	23%	47.250	47.250	0	
Mejoramiento Par Vial Héroes de la Concepción-Oscar Bonilla, Iquique.	206.025	47.500	23%	47.500	47.500	0	
Mejoramiento Eje Camilo Henríquez y el Par Vial Bulnes-Cruz, Concepción	195.724	53.996	28%	53.996	53.996	0	
Mejoramiento Avenida Costanera, Puerto Montt	200.004	56.850	28%	56.850	56.850	0	
Mejoramiento Gestión de Tránsito en la Red Centro, Los Ángeles	185.421	53.100	29%	53.100	53.100	0	
Mejoramiento y Extensión Costanera, Chiguayante	195.724	54.000	28%	54.000	54.000	0	
Conservación Medidas de Rápida Ejecución en la Región de Valparaíso	97.680	97.655	100%	97.680	97.655	25	
Mejoramiento Ruta 160, San Pedro de la Paz	195.723	53.295	27%	53.295	53.295	0	
Análisis de Puntos Congestionados en la Comuna de Valdivia	60.000	58.000	97%	58.000	58.000	0	
Análisis de Puntos Congestionados en la Comuna de Iquique	60.000	59.000	98%	59.000	59.000	0	
Análisis Infraestructura de Transporte Público Alto Hospicio	130.000	65.000	50%	65.000	65.000	0	
Análisis Accesibilidad al Transporte Público, Alerce	137.000	68.500	50%	68.500	68.500	0	
Conservación de Puntos Congestionados de la Comuna de	135.871	135.457	100%	135.457	135.457	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Huechuraba							
Análisis Demanda de Carga para Centro Intercambio Modal Santiago	100.000	49.260	49%	39.408	39.408	0	
Análisis Modelación de Transportes Plan Maestro Infraestructura.	135.800	57.036	42%	47.530	47.530	0	
Análisis Metodología Evaluación Centro Logístico Intercambio Modal.	37.677	3.768	10%	3.768	3.768	0	
Análisis Modelación de Distribución de Cargas en Gran Santiago.	160.000	44.240	28%	34.760	34.760	0	
Construcción Conexión Sector Estación Mapocho, Barrio La Chimba	123.614	46.196	37%	46.196	46.196	0	
Actualización Diagnóstico del S.T.U. de San Antonio	580.000	0	0%	1.000	0	1.000	
Construcción de Ciclovías Intercomunales en el Gran Santiago, Etapa I	154.522	0	0%	1.000	0	1.000	
Conservación Vial Calles Transversales Sector Poniente de Putaendo	250.018	250.018	100%	46.775	46.775	0	
Análisis de Puntos Congestionados en las Comunas del BioBio	78.502	19.626	25%	19.626	19.625	1	
Análisis de Puntos Congestionados en la Comunas de Valparaíso	79.000	19.750	25%	19.750	19.750	0	
Análisis de Puntos Conflictivos en Comunas Rurales de La Región Metropolitana	76.000	19.000	25%	19.000	19.000	0	

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis de Puntos Congestionados en Comunas de La Araucanía	86.000	21.500	25%	21.500	21.500	0	
Mejoramiento de Diversos Ejes de la ciudad de Los Ángeles	200.000	35.960	18%	35.960	35.960	0	
Mejoramiento del Eje Barros Arana, Temuco	200.003	54.000	27%	54.000	54.000	0	
Mejoramiento Conectividad Oriente-Poniente, Coquimbo	215.000	47.500	22%	47.500	47.500	0	
Mejoramiento y Prolongación Avenida Andrés Sabella, Antofagasta	215.000	50.500	23%	50.500	50.500	0	
Mejoramiento Conectividad Oriente-Poniente, La Serena	215.000	47.375	22%	47.375	47.375	0	
Actualización Plan de Transporte de la Conurbación Machalí-Rancagua, Etapa I	530.000	0	0%	1.000	0	1.000	
Mejoramiento Conectividad Sector Paniahue, Santa Cruz	130.000	11.632	9%	11.632	11.632	0	
Conservación Medidas Rápida Ejecución comuna de Independencia	125.001	121.415	97%	125.000	121.414	3.586	
Conservación Medidas de Rápida Ejecución en comuna de Lo Prado	215.000	81.941	38%	82.000	81.941	59	
Análisis de Puntos Congestionados en Chanco y Maule	80.002	19.500	24%	19.500	19.500	0	
Análisis e Implementación de un SCAT en la ciudad de Linares	85.000	0	0%	1.000	0	1.000	

Cuadro 8 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2015							Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ¹⁰⁶	Ejecución Acumulada al año 2015 ¹⁰⁷	% Avance al Año 2015	Presupuesto Final Año 2015 ¹⁰⁸	Ejecución Año 2015 ¹⁰⁹	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Eje Bueras y Conexión con Av. Francia, Valdivia	150.000	26.970	18%	26.970	26.970	0	
Análisis y Desarrollo Planes Maestros de Gestión de Transito, Curacautín	50.000	0	0%	1.000	0	1.000	
Análisis del Plan de Estaciones Intermodales para la RM	150.000	0	0%	1.000	0	1.000	

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2015

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo			Meta	Porcentaje de Logro ¹¹⁰ 2015
				2013	2014	2015	2015	
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	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	número	3.8 (1620.0/4249442.0)*10000.0	3.5 (1627.0/4635048.0)*10000.0	3.3 (1640.0/4894179.0)*10000.0	3.7 (1811.0/4890630.0)	100%
	Enfoque de Género: Si	Hombres: Mujeres	H: M:	0.0 0.0	H:2.8 (1288.0/4635048.0)*10000.0 M:0.7 (339.0/4635048.0)*10000.0	H:2.6 (1276.0/4894179.0)*10000.0 M:0.7 (364.0/4894179.0)*10000.0	H:0.0 (1.0/4890630.0)*10000.0 M:0.0 (1.0/4890630.0)*10000.0	
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	(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	103.65 (199.00/192.00)*100	101.01 (201.00/199.00)*100	102.99 (207.00/201.00)*100	103.41 (212.00/205.00)*100	100%

110 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 2015	Porcentaje de Logro 2015
				2013	2014	2015		
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 licitadas Enfoque de Género: No	(N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados en el año t)*100	%	93.5 (3222.0/3447.0)*100	97.6 (3534.0/3620.0)*100	95.8 (6975.0/7280.0)*100	92.4 (3880.0/4200.0)*100	100%
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 licitadas Enfoque de Género: No	(Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados en el año t)*100	%	98.9 (10433.0/10553.0)*100	89.9 (13707.0/15245.0)*100	92.7 (25765.0/27791.0)*100	85.0 (3891.0/4578.0)*100	100%
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 Enfoque de Género: No	(Número de ciudades o conurbaciones con PMTU de antigüedad menor o igual a 10 años en año t/Número de Ciudades que cuentan con PMTU en año t) *100	%	0 (0/0)*100	0 (19/0)*100	76 (19/25)*100	80 (20/25)*100	95%
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 Enfoque de Género: No	(Número de mediciones de servicios - sentido - período clasificados como buenos ajustados en el período t/Numero de mediciones de Servicios - Sentido - Períodos medidos en el año t)*100	%	64.1 (108577.0/169310.0)*100	0.0	51.6 (89341.0/173088.0)*100	60.0 (105466.0/175777.0)*100	86%

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo			Meta	Porcentaje de Logro 2015
				2013	2014	2015	2015	
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	%	NM	0	98 (27351/28035)*100	95 (27500/29000)*100	100%
	Enfoque de Género: No							

Resultado Global Año 2015:	97%
-----------------------------------	------------

Anexo 5: Compromisos de Gobierno

N°	Compromiso	Estado de Avance
1	Fomentar el empleo de medios de transporte que generen menores tasas de contaminación, congestión y accidentes.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
2	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
3	Acelerar las inversiones de superficie del Transantiago, avanzando en el desarrollo de infraestructura vial y tecnologías de control de flota en Santiago.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
4	Mejorar la gestión del sistema de transportes del Transantiago mediante un control acucioso de la operación y de las responsabilidades contractuales de los operadores.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
5	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
6	Agilizar el desarrollo de los proyectos de trenes suburbanos de acercamiento, Melipilla-Alameda y analizar otros que puedan ser socialmente rentables.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
7	Acelerar la construcción de las líneas 6 y 3 del Metro.	Cumplido. Se realizan gestiones para acelerar trabajos. Continuidad. A diciembre de 2015, el avance físico del proyecto L6 es de un 64,2% de avance físico y el avance de la Línea 3 es de un 44,1%. Ambos proyectos estarán operativos en 2017 y 2018, respectivamente.
8	Iniciar los Estudios de Factibilidad que consideren la ampliación de la línea 3 hacia Quilicura y la línea 2 hacia El Bosque y San Bernardo.	Cumplido. Estudios realizados.
9	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
10	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
11	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.	A En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
12	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
13	Iniciar los estudios económicos, de ingeniería y rentabilidad social de proyectos regionales para definir su implementación: planes de reordenamiento vial en las capitales de cada región.	Cumplido. Dichos estudios están finalizados para las ciudades de Arica, Iquique – Alto hospicio, Antofagasta, Calama, Copiapó, y Coquimbo – La Serena. En tanto, el Gran Valparaíso, Curicó, Gran Concepción, Temuco, Gran Concepción, Valdivia, Osorno y Puerto Montt, presentan considerables avances. El Plan Maestro de Transportes de Santiago continúa su proceso de actualización.

N°	Compromiso	Estado de Avance
14	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento. Se encuentran en desarrollo los estudios de gestión de tránsito.
15	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
16	Introducir en los proyectos viales del programa de concesiones del MOP la dimensión de transporte público.	A tiempo en su cumplimiento.
17	Formar un panel de expertos que prepare un paquete de medidas "pro-movilidad" en el año 2014 para combatir la congestión.	Cumplido. Comisión Pro Movilidad Urbana entrega propuestas para mitigar la congestión en las principales ciudades del país el 26 de enero del año 2015.
18	Cada ciudad cabecera de Región, área metropolitana o conurbación deberá contar con planes de transporte.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
19	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento. Estudio de Análisis de Experiencias Comparadas de Autoridades Portuarias contratado y en proceso de ejecución.
20	Realizar auditorías a los contratos de concesiones portuarias.	Cumplido. Ministerio de TT instruyó a las 7 empresas portuarias que contemplan concesiones de frentes de atraque entregar dos informes de auditoría.
21	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
22	Destinar 129 mil millones de pesos en subsidios para mejora del transporte público mayor el que se efectúa mediante buses, minibuses, trolebuses y taxi buses, o a través de otros modos terrestres, ferroviarios, marítimos o aéreos, y transporte público menor que son los taxis colectivos, además de desarrollar infraestructura y resolver nudos de conectividad en zonas escolares vulnerables o aisladas.	Cumplido. Se ejecutó 100% de presupuesto asignado a este ítem.
23	Concluir la tramitación del proyecto de ley que sanciona el manejo en estado de ebriedad con resultado de muerte o lesiones.	Cumplido. Promulgación de la ley el 15 de septiembre del año 2015, publicación de la ley el 16 de septiembre del año 2015.
24	Iniciar la elaboración de estudios técnicos para concretar el desarrollo de un Puerto de Gran Escala e iniciar la elaboración de estudios técnicos y financieros para un corredor multimodal de transporte de carga, ambos en la macro zona central.	Cumplido. Se han iniciado estudios tanto para el puerto como para el corredor multimodal, que conformarían la red logística de gran escala de la macrozona central.
25	Avanzar en los estudios del Plan de Inversiones en Transporte Urbano y Suburbano que beneficiarán a Valparaíso, Puerto Montt, Temuco, Concepción, Antofagasta e Iquique.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento. Todos los proyectos se encuentran en fase de estudio o diseño (calificados como "En Proceso").
26	Poner en operación la extensión del Biotrén a Coronel.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.

N°	Compromiso	Estado de Avance
27	Línea 6 del metro operativa el año 2017.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
28	Línea 3 del metro operativa el año 2018.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
29	Avanzar en la línea 2 hasta San Bernardo.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
30	Avanzar en la línea 3 hasta Quilicura.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
31	Invertir más de 100 mil millones de pesos en transporte en regiones.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
32	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.	En proceso y a tiempo en su cumplimiento.
33	Iniciar los estudios para dotar a Antofagasta de soluciones de conectividad de alto estándar, que evaluará la implementación de tranvías y corredores de buses.	A tiempo en su cumplimiento.
34	Iniciar estudios de desarrollo urbano y conectividad que permitan descongestionar zonas altamente saturadas, como por ejemplo La Florida, Puente Alto, Huechuraba, Talagante y Melipilla.	Cumplido. Estudios de Huechuraba, Puente Alto-La Florida y Melipilla- Talagante se encuentran finalizados.

Anexo 6: Informe Preliminar¹¹¹ de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas¹¹²

Programa / Institución: Subsidio Nacional al Transporte Público Ley 20.378

Año Evaluación: 2013

Fecha del Informe: 28-04-2016

Cuadro 11	
Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas	
Compromiso	Cumplimiento
	Estudios
	Temuco: Actualización Plan de Transporte de Temuco y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I
	Valdivia: Actualización Plan de Transporte de Valdivia y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I
	Osorno: Actualización Plan de Transporte de Osorno y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I
Realizar una encuesta origen / destino de viajes en las capitales regionales de Temuco, Valdivia, Osorno y el gran Santiago	Santiago: Actualización y Recolección de Información del Sistema de Transporte Urbano, Etapa IX
	Descripción
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.	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.
<u>Fecha de Vencimiento:</u>	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.
Diciembre 2013	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.
	Estado de avance
	Temuco-Valdivia-Osorno: Informe 3 iniciado, Informe 2 está aprobado y contiene el

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

112 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

desarrollo de las encuestas Origen Destino definidas por bases de Licitación en el Capítulo 2, numeral 2.7

Santiago: Informe 6 iniciado, Informes 3,4,5 aprobados y contienen el desarrollo de la encuesta Origen Destino definida por bases de Licitación en anexo 4

Observación: Se mantiene la evaluación ya que no hay avances respecto a la revisión anterior.

Calificación: Parcialmente cumplido

Medios de Verificación:

Carta de aprobación Informe N° 2 Temuco

Bases de Licitación Temuco

Carta de aprobación Informe N°2 Valdivia

Bases de Licitación Valdivia

Carta de aprobación Informe N°2 Osorno

Bases de Licitación Osorno

Carta de aprobación Informe N°5 Santiago

Bases de Licitación Santiago

Estudios

Curicó: Actualización Plan de Transporte de Curicó y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I

Realizar una encuesta origen / destino de viajes en las capitales regionales de Curicó y Puerto Montt

Puerto Montt: Actualización Plan de Transporte de Puerto Montt, Etapa I

Descripción

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.

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 ciudad de Curicó.

Fecha de Vencimiento:

Junio 2015

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.

Cuadro 11 Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>Estado de avance</p> <p>Curicó: Informe de avance N°3 aprobado, el que contiene el desarrollo de las encuestas Origen Destino definidas por bases de Licitación en el Capítulo 2, numeral 2.7. Actualmente se encuentra en revisión el informe de avance N°4.</p> <p>Puerto Montt: Informe de avance N°3 aprobado, el que contiene el desarrollo de las encuestas Origen Destino definidas por bases de Licitación en el Capítulo 2, numeral 2.7. Actualmente se encuentra en revisión el informe de avance N°4 en su versión corregida.</p> <p>Medios de Verificación:</p> <p>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>Observación:</u> Se mantiene la calificación ya que no se presentan avances respecto de la última revisión</p> <p><u>Calificación:</u> Parcialmente cumplido</p> <p><u>Medios de Verificación:</u></p> <p>Carta de aprobación Informe N° 3 Curicó</p> <p>Bases de Licitación Curicó</p> <p>Bases de Licitación Puerto Montt</p> <p>Carta de aprobación Informe N°3 Puerto Montt</p>

Realizar una encuesta origen / destino de viajes en la capital regional del gran Valparaíso y del gran Concepción.

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.

Fecha de Vencimiento:

Diciembre 2015

Informar los resultados de las mediciones Calificación: No cumplido

Cuadro 11
Cumplimiento de Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

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.

El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria

Fecha de Vencimiento:

Diciembre 2015

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

Calificación: No cumplido

El cumplimiento de este compromiso está sujeto a disponibilidad presupuestaria

Fecha de Vencimiento:

Diciembre 2015

Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2015

INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2015

I. IDENTIFICACIÓN

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

II. FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión	Prioridad	Ponderador asignado	Ponderador obtenido	Cumple Objetivos de Gestión Sistema
			Etapas de Desarrollo o Estados de Avance				
			I				
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	O	Alta	100.00%	98.60%	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento :						98.60	

III. DETALLE EVALUACIÓN SISTEMA DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO INSTITUCIONAL

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

Indicador	Ponderación Formulario Incentivo	Meta 2015	% Cumplimiento indicador informado por el Servicio	Ponderación obtenida Formulario Incentivo, informado por el Servicio	Efectivo 2015 (evaluación final)	% Cumplimiento o final indicador Incentivo (evaluación final)	Ponderación obtenida Formulario Incentivo (evaluación final)
Índice Neto de Calidad Operacional de frecuencia y regularidad respecto al total de mediciones de frecuencia y regularidad en el año t	10.00	60,0	86.00	8.60	51.60	86.00	8.60
Porcentaje de ciudades o conurbaciones con Plan Maestro de Transporte Urbano (PMTU) de	15.00	80	95.00	15.00	76.00	95.00	15.00

antigüedad menor o igual a 10 años							
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	20.00	95	103.16	20.00	98.00	103.16	20.00
Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas	15.00	92,4	103.68	15.00	95.80	103.68	15.00
Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no licitadas	10.00	85,0	109.06	10.00	92.70	109.06	10.00
Total:	70.00			68.60			68.60

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

Indicador	Efectivo 2015 (informado por el Servicio)	Efectivo 2015 (evaluación final)	Cumplimiento Requisitos Técnicos
Porcentaje de compromisos del Plan de Seguimiento de Auditorías implementados en el año t	94	94.00	Si
Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001 en el año t	3	3.00	Si
Porcentaje de iniciativas para la descentralización del Plan de Descentralización implementadas en el año t	67	67.00	Si
Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t	7	7.00	Si
Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t	100,00	100.00	Si
Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t	1,57	1.57	Si
Tasa de siniestralidad por incapacidades temporales en el año t	41,43	41.43	Si
Porcentaje de trámites digitalizados respecto del total de trámites identificados en el catastro de trámites del año 2014	4,55	4.55	Si
Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t	100	100.00	Si
Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t	6	6.00	Si

Resumen Cumplimiento Objetivo 2

Total Indicadores comprometidos:	10
Total Indicadores cumplidos:	10
% cumplimiento Objetivo 2:	100.00 %
% ponderación asignada:	30.00 %
% ponderación obtenida:	30.00 %

Nota: El grado de cumplimiento del Objetivo 2 corresponde al porcentaje de indicadores cumplidos respecto del total de indicadores transversales comprometidos, multiplicado por la ponderación asignada del Objetivo 2. Se entiende por cumplido cada indicador si está correctamente medido, informado a la red de expertos respectiva y DIPRES y publicado.

Por lo tanto, el cumplimiento para cada uno de los indicadores toma valores de 0% o 100%.

OBJETIVO DE GESTIÓN N°3 - INDICADORES TRANSVERSALES (Cumplimiento Metas)

Indicador	Ponderación Formulario Incentivo	Meta 2015	% Cumplimiento indicador informado por el Servicio	Ponderación obtenida Formulario Incentivo, informado por el Servicio	Efectivo 2015 (evaluación final)	% Cumplimiento final indicador Incentivo (evaluación final)	Ponderación obtenida Formulario Incentivo (evaluación final)
Total: No aplica	No aplica	No aplica					No aplica

Estado Aplicativo Web Cumplimiento [PMG/MEI]:	REVISADO COMITÉ PMG
Fecha de emisión:	18-03-2016 10:21

Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 12 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2015				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ¹¹³	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ¹¹⁴	Incremento por Desempeño Colectivo ¹¹⁵
División de Normas y Operaciones	29	5	100%	8%
División de Transporte Público Regional (DTPR)	40	6	97%	8%
Programa Nacional de Fiscalización	65	6	100%	8%
Unidad Operativa de Control de Tránsito	37	5	98%	8%
Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)	14	7	89%	4%
Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV)	13	6	93%	8%
Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito	12	6	97%	8%
Coordinación de Desarrollo Logístico	10	6	98%	8%
Seremitt Región Metropolitana	70	7	95%	8%
Seremitt Región de Arica y Parinacota	6	5	95%	8%
Seremitt Región de Tarapacá	6	5	100%	8%
Seremitt Región de Antofagasta	6	5	94%	8%
Seremitt Región de Atacama	8	5	93%	8%
Seremitt Región de Coquimbo	9	5	100%	8%
Seremitt Región de Valparaíso	17	5	95%	8%
Seremitt Región del Libertador Bernardo O'Higgins	10	5	99%	8%
Seremitt Región del Maule	11	5	96%	8%
Seremitt Región del Biobío	27	5	100%	8%
Seremitt Región de la Araucanía	13	5	100%	8%
Seremitt Región de Los Lagos	12	5	95%	8%
Seremitt Región de Los Ríos	10	5	99%	8%
Seremitt Región de Aysén y Región de Magallanes y La Antártica Chilena	17	5	100%	8%

113 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2015.

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

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

Gabinete Ministro, Auditoría Ministerial y Unidad de Prensa	9	4	100%	8%
Gabinete Subsecretario, Auditoría Interna y Gestión	21	5	96%	8%
División Legal	16	5	95%	8%
División de Administración y Finanzas (DAF)	68	7	96%	8%
Coordinación de Personas	28	5	95%	8%
Coordinación de Usuarios	16	5	100%	8%
Coordinación de Planificación y Desarrollo	27	6	98%	8%

Anexo 9: Resultados en la Implementación de medidas de Género y descentralización / desconcentración en 2015.

- Género

N°	NOMBRE DE MEDIDA COMPROMETIDA (INDICADORES O ACTIVIDADES Y TRANSVERSALES)	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN
		SI	NO	
1	Levantamiento y análisis de requerimientos de usuarios/as ingresados por los distintos canales de información dispuestos por DTPM.	X		En términos generales se observa que tanto hombres como mujeres reclaman en cantidades similares y por los mismos sub motivos; el ítem "accidentes" presenta una diferencia porcentual significativa como para profundizar en este aspecto. Los reclamos por accidente son en su totalidad 215, que es un número bajo en relación al total de reclamos del período enero – octubre, representando sólo un 1,5% del total de reclamos del período, y por tanto se podría considerar como es una muestra poco representativa como para extraer conclusiones; sin embargo, la diferencia porcentual de incidencia entre hombres y mujeres de este submotivo se puede considerar como un aspecto que se debe investigar con mayor detención porque puede indicar que dentro del Sistema las usuarias son más vulnerables a sufrir caídas o golpes en el trayecto.
2	Charla a encargados y encargadas de las OIRS y Espacios de Atención, sobre género y atención ciudadana de la Subsecretaría de Transportes.	X		Se realizaron 2 instancias de capacitación. <ul style="list-style-type: none"> Charla presencial el día 09-12-2015 a la cual asistieron encargados de OIRS de 7 regiones Charla vía video conferencia realizada el día 12-12-2015 a la encargada de OIRS de la región de Aysén Esta medida permite nivelar los conocimientos en materia de género de quienes en la Subsecretaría de Transportes, a través de OIRS atienden público, por otro lado permite mejorar el servicio dado a la ciudadanía y focalizar esfuerzos y recursos considerando esta variable como parte de la estrategia de mejoras de los espacios de atención.
3	Incorporar en los sistemas de información que administra el Servicio, datos desagregados por sexo y estadísticas que permitan realizar análisis de género.	X		Se detectan sistemas en los cuales es pertinente contar con la variable de género y que, además, estaban en proceso de actualización lo cual permitió su inclusión. En particular en lo que se refiere a la base de datos de evasores del Programa Nacional de Fiscalización. El levantamiento de información sirvió de base para la detección de potenciales indicadores que a su vez se incorporaron en el Plan de Trabajo PMG de Género 2016 de la Subsecretaría.
4	Diseñar indicadores de desempeño que midan directamente inequidades, brechas y/o barreras de género que corresponda.	X		Se realiza informe que contiene propuesta de indicadores, los cuales fueron incorporados en el plan de trabajo PMG de Género 2016 de la Subsecretaría.
5	Capacitar a Nuevas conductoras para Transantiago.	X		Se logró realizar los cursos planificados, con una participación de 33% de alumnas mujeres. Resumen: 64 mujeres capacitadas y 132 hombres. Total 196 asistentes. Se adjunta informe de avance al mes de octubre, correspondiéndole a SENCE la entrega de los resultados finales del programa Más Capaz directamente a SERNAM, desagregando el reporte por sector, el que a la fecha está en elaboración en dicho Servicio.
RESULTADOS FINALES INDICADOR DE GÉNERO				
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015		5		META
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2015			0	NO
N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2015		5		EFFECTIVO 2015 (N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015/ N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2015) *100% =100%

- Descentralización / Desconcentración

N°	INICIATIVAS	CUMPLE		RESUMEN RESULTADO DE LA IMPLEMENTACIÓN
		SI	NO	
1	Informar ARI 2016, a través de la Plataforma Chile Indica.	X		Seguimiento realizado para todas las regiones mediante plataforma Chile Indica del reporte de las regiones del ARI, cargando los anteproyectos en plazo y los porcentajes de distribución del presupuesto tienen énfasis principalmente en Estudios y Subsidios.
2	Informar el PROPIR inicial y la ejecución mensual del PROPIR 2015 en la Plataforma Chile Indica.		X	Seguimiento mensual mediante plataforma de Chile Indica del reporte de gasto de las regiones del PROPIR. De este seguimiento hubo regiones que cumplieron con un 100% de reporte, como la II, IV, VII, VIII, XI y XIV. Las demás tuvieron problemas de cumplimiento, principalmente por razones externas. Hubo dificultades algunos meses en las regiones para reportar en la plataforma de Chile Indica el gasto mensual debido a distintas razones como no recibir claves de acceso al portal, problemas de conexión a internet o retrasos en la aprobación de pagos desde el Nivel Central.
3	<p>Informar el avance de los siguientes compromisos presidenciales durante el año 2015:</p> <p>a) "Incrementaremos la capacidad de transferencia de los puertos estatales de la Región de Valparaíso en un horizonte de 15 años. Ello implica la construcción de un puerto a gran escala en la zona central".</p> <p>b) "Invertiremos 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. De este modo financiaremos programas de renovación de flota, transporte escolar y subsidio para transporte en zonas aisladas, además de incrementar las inversiones en infraestructura vial".</p> <p>c) "Aceleraremos las inversiones de superficie del Transantiago, tanto en corredores o vías exclusivas como de infraestructura operacional, avanzando en el desarrollo de infraestructura vial y tecnologías de control de flota en Santiago".</p> <p>d) "Mejoraremos la calidad de servicio, entendida no sólo como la disminución de los tiempos de viaje, sino que también con aspectos de seguridad, limpieza y con un sistema de información ajustado a la realidad de quienes lo usan".</p> <p>e) "Potenciaremos los actuales programas de transporte escolar y subsidios para transporte en zonas aisladas".</p> <p>f) "Habilitación de programas de gestión de tránsito que prioricen al transporte público, en ciudades como Temuco, Valdivia, Puerto Montt, La Serena y otras".</p> <p>g) En Santiago se deberá concluir la integración de las autopistas existentes incorporando Américo Vespucio Oriente. Existen otros proyectos de autopistas urbanas en Santiago y en capitales</p>	X		<p>El estado de avance de las iniciativas priorizadas es el siguiente:</p> <p>a) Se han iniciado estudios tanto para el puerto como para el corredor multimodal, que conformarían la red logística de gran escala de la macrozona central. Esto engloba estudios de ingeniería básica, línea base ambiental, estudios económicos, viales, ferroviarios y de centros de transferencia y distribución. Durante el período 2015-2016 estarán en desarrollo cada uno de estos estudios. Además hay otros análisis complementarios de institucionalidad, competencia, negocios y comunidad, algunos de los cuales han iniciado en 2015 y otros serán encargados durante 2016.</p> <p>b) La ejecución de recursos destinados a través de la Ley de presupuestos para programas de Subsidios fue de un 84,8% en relación al presupuesto base y un 91,8% sobre el presupuesto ajustado (no se tiene información al 15-12-2015). Respecto a las Iniciativas de Inversión en Infraestructura (Subt. 31) que buscan fortalecer el transporte público, al 15 de diciembre se tiene una ejecución del 65% respecto al presupuesto base. Respecto al Subtítulo 33, el monto total estimado para el 2015 es de M\$ 9.245.027, según la Ley de Presupuestos 2015. Al 15 de diciembre de 2015 se tiene un 100% de los proyectos identificados. En relación a los estudios de Alto Hospicio y Los Alerces se señala lo siguiente: ambos estudios se encuentran en desarrollo de su informe de avance N°3. Respecto de las obras realizadas por ley de subsidios se señala lo siguiente: Obras en ambas ciudades son de Conservación, es decir, mejoramientos menores (demarcaciones, dispositivos de rodados, radios de giro, entre otros) en vías donde circula transporte público.</p> <p>c) Se ha avanzado en las expropiaciones de los diferentes corredores que iniciarán proyecto en 2016 (Mejoramiento de Eje Vial Matta en Quilicura, Corredor Eje vial Rinconada en Maipú, Construcción del corredor de Transporte Público de Vicuña Mackenna Norte). Durante diciembre se finalizarán la mayoría de los procesos expropiatorios. Se aumentan recursos para el avance del corredor Independencia. Al 14 de noviembre la ejecución en proyectos de infraestructura ha alcanzado un 61%.</p> <p>d) El proyecto de servicios críticos se está reforzando, ya que se le ha incorporado la revisión geográfica del rendimiento del sistema. Se ha avanzado en la instalación de nuevos puntos para la red de recarga actual (walmart y unimarc) y se ha finalizado por 2015, la instalación de los puntos de validación en ministerios y otros organismos públicos. Se ha finalizado la visita a colegios con alta participación del alumnado y profesores.</p> <p>e) Se completó el envío de los estudios de caracterización 2014 (excepto RM, donde se está realizando el estudio con una consultora externa, con fecha de entrega final 06 de enero 2016). En cuanto a los estudios realizados de manera interna por los equipos regionales, todas las regiones tienen los informes finales aprobados. Durante el presente año no se solicitará a regiones realizar estudios debido a la contingencia de</p>

	<p>regionales. Todos estos proyectos deberán ser evaluados para asegurar una adecuada perspectiva multimodal de transporte en las ciudades, evitando sesgar la partición modal en favor de un uso excesivo del automóvil con las consecuencias de contaminación y congestión. Cada ciudad cabecera de Región, área metropolitana o conurbación deberá contar con planes de transporte”.</p> <p>h) Aplicar medidas para regular el transporte en las principales ciudades del país.</p>		<p>f) Transporte Escolar. La prioridad de la unidad está en dar continuidad a los más de 600 servicios de transporte escolar que actualmente operan, los cuales se licitarán en dos grupos durante este año. Aun así, a la fecha se han diseñado 22 nuevos servicios de los programas de Catástrofe, 38 de Zonas Aisladas y 32 de Conectividad Terrestre Rural. Se encuentran en desarrollo los estudios de gestión de tránsito relativos a las siguientes ciudades: Arica, Alto Hospicio. En las ciudades de Antofagasta, Vallenar, Coquimbo-La Serena, Curauma-Placilla y Quillota los estudios finalizaron. En el caso de Los Andes se cerró anticipadamente el contrato debido a incumplimientos reiterados por parte del consultor. El estudio se volverá a licitar en 2016. En el caso de Copiapó, se está evaluando la continuidad del estudio en virtud de la catástrofe ocurrida y de los nuevos requerimientos de la ciudad (actualmente el estudio se encuentra suspendido).</p> <ul style="list-style-type: none"> - El STU del Gran Valparaíso Etapa I comenzó el desarrollo de su informe de avance N° 4. - El STU de Curicó Etapa I finalizó. - El STU del Gran Concepción Etapa I se encuentra en desarrollo de su informe de avance N° 3. - Los STU de Temuco, Valdivia y Osorno Etapa II se encuentran en desarrollo de sus informes de avance N° 2. - El STU de Puerto Montt Etapa I finalizó. - Respecto del Plan Maestro de Transporte de Santiago, continua su proceso de actualización, realizándose regularmente las reuniones del comité técnico intersectorial, donde se abordan distintos aspectos del Plan. <p>g) Respecto a los mecanismos regulatorios que agilicen la implementación de nuevas condiciones de operación dirigidas a la modernización de los sistemas de transporte público regionales, la Resolución N° 130 del 29/04/2014, se tomó razón en Agosto.</p> <p>h) Respecto de las ciudades en análisis el avance es el que sigue a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Villarrica: existe un preacuerdo firmado y la resolución está en tramitación -Temuco-Padre de las Casas: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Valdivia: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Ancud: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Castro: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Quellón: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Talca: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Calama: en desarrollo proceso de conversaciones con operadores -Copiapó: no ha habido avances -Gran Concepción: en desarrollo proceso de negociación con operadores -Arica: en desarrollo conversaciones preliminares con operadores -Gran Valparaíso: se está a la espera de estudio de demanda -La Serena-Coquimbo: en elaboración diagnóstico por parte de la región -Puerto Montt: suspendido por avances de ciudades de Chiloé -Osorno: suspendido por avances de ciudades de Chiloé -Iquique: en elaboración diagnóstico por parte de la región -Antofagasta: no ha habido avances 				
RESULTADOS FINALES INDICADOR DE DESCENTRALIZACIÓN							
N° TOTAL MEDIDAS IMPLEMENTADAS 2015	2						
N° TOTAL MEDIDAS NO IMPLEMENTADAS 2015		1					
N° TOTAL MEDIDAS PLANIFICADAS 2015	3						
			<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1081 1451 1243 1591">META</th> <th data-bbox="1243 1451 1409 1591">EFECTIVO 2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1081 1591 1243 1701">NO</td> <td data-bbox="1243 1591 1409 1701">66,7%</td> </tr> </tbody> </table>	META	EFECTIVO 2015	NO	66,7%
META	EFECTIVO 2015						
NO	66,7%						

Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional

BOLETÍN: 10217-15

Descripción: Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.

Objetivo: Mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, resultando para ello necesario, entre otras medidas, definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos de aquellos clasificados como “no motorizados”.

Fecha de ingreso: 04 de agosto de 2015

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional.

Beneficiarios directos: Peatones, ciclistas, conductores y motociclistas.

BOLETÍN: 10125-15

Descripción: 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.

Objetivo: 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.

Fecha de ingreso: 16 de junio de 2015

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional.

Beneficiarios directos: Pasajeros del Transporte Público, Conductores, Empresas de Transporte Público.

BOLETÍN: 9252-15

Descripción: Crear Sistema de Tratamiento Automatizado de infracciones del tránsito (CATI) y modifica las leyes N°s 18.287 y 18.290.

Objetivo: Reducir la tasa de accidentes de tránsito cuya causa sea el exceso de velocidad.

Fecha de ingreso: 28 de enero de 2014

Estado de tramitación: Primer trámite Constitucional – Cámara de Diputados. Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y a Comisión de Hacienda. Se están revisando las indicaciones reformulando algunas ideas matrices.

Beneficiarios directos: Personas que transiten por caminos, calles y demás vías públicas de todo el territorio de la República.

BOLETÍN: 8493-14

Descripción: 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.

Objetivo: Generar un sistema que posibilite las cesiones de terrenos por todos los proyectos de construcción.

Fecha de ingreso: 7 de agosto de 2012

Estado de tramitación: Segundo trámite constitucional (Senado), Comisión de Vivienda y Urbanismo. 22.06.2015 ingresado indicación a la Comisión de Vivienda del Senado.

Proceso de aprobación de las indicaciones por parte de Comisión. Se sigue trabajando en metodología de los informes de mitigación de impacto vial.

Beneficiarios directos: Municipalidades, Propietarios de viviendas, Ciudadanos, etc.

BOLETÍN: 9686-09

Descripción: Modifica normas de seguridad para la instalación de toda clase de dispositivos de publicidad en caminos públicos, sus fajas adyacentes y áreas circundantes.

Objetivo: Armonizar el emprendimiento con la seguridad vial, por lo que se propone una nueva legislación destinada a dar protección y seguridad a sus principales actores.

Fecha de ingreso: 3 de noviembre de 2014.

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional –Senado Comisión de Obras Públicas.

Beneficiarios directos: Personas que transiten por caminos, calles y demás vías públicas de todo el territorio de la República.

BOLETÍN: 9729-03

Descripción: 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.

Objetivo: Regular el cobro del servicio de parquímetros y estacionamientos en los lugares que indica.

Fecha de ingreso: 17 de noviembre de 2014

Estado de tramitación: Comisión Mixta rechazo de modificaciones (Senado) 10.03.2016

Beneficiarios directos: SERNAC, Consumidores, Ciudadanos, Asociaciones de Consumidores, Conductores, etc.

BOLETÍN: 9497-25

Descripción: Modifica Ley de Tránsito, con el objeto de exigir la aplicación del sistema de seguridad de micropuntos, en los vehículos motorizados nuevos.

Objetivo: Exigir la aplicación del sistema de seguridad de micropuntos, en los vehículos motorizados nuevos.

Fecha de ingreso: 7 de agosto de 2014

Estado de tramitación: Segundo trámite constitucional –Senado. Pasa a Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. 22.04.2015

Beneficiarios directos: Conductores de automóviles y motociclistas.

BOLETÍN: 10184-15

Descripción: Regular la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica.

Objetivo: Regular la circulación de vehículos motorizados por causa de congestión vehicular o contaminación atmosférica

Fecha de ingreso: 8 de julio de 2015

Estado de tramitación: Primer trámite Constitucional – Senado. Discusión General

Beneficiarios directos: Habitantes de la Región Metropolitana, niños, enfermos, etc.

BOLETÍN: 10109-15

Descripción: Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para agravar las penas y sanciones cuando la infracción se cometiere conduciendo a exceso de velocidad.

Objetivo: Establecer un aumento en las sanciones aplicables a los conductores que excediendo los límites de velocidad permitidos, provoquen accidentes con graves consecuencias a la integridad y vida de las personas. En este sentido se establece un alza en la punibilidad atendido el criterio vigente en el artículo 490 del Código Penal, y se establece una norma con idénticas penas a las establecidas por la ley Núm. 20.770.

Fecha de ingreso: 09 de junio de 2015

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional -Cámara de Diputados. 11.06.2015 pasa a Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

Beneficiarios directos: Peatones, ciclistas, conductores y motociclistas.

BOLETÍN: 10108-12

Descripción: Regula el transporte, descarga y acopio de concentrado de minerales. Boletín 10312-08 y Modifica ley N° 19.300 de bases generales del medio ambiente, para someter al sistema de evaluación de impacto ambiental el transporte, recepción, acopio y embarque de minerales.

Objetivo: Someter al sistema de evaluación de impacto ambiental el transporte, recepción, acopio y embarque de minerales.

Fecha de ingreso: 09 de junio de 2015

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional -Cámara de Diputados. 11.06.2015 pasa a Comisión de Minería y Energía.

Beneficiarios directos: Población en general.

BOLETÍN: 9656-15

Descripción: Modifica el artículo 3° del decreto ley N° 3.059, de 1979, para autorizar el cabotaje de pasajeros a cruceros de bandera extranjera, en los casos que señala.

Objetivo: Autorizar a naves de pasajeros extranjeras a efectuar cabotaje, siempre y cuando su capacidad de transporte sea igual o superior a 400 pasajeros.

Fecha de ingreso: 15 de octubre de 2014

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional -Senado. Discusión General 10.03.2016 Primer Informe de comisión de Transportes y Telecomunicaciones

Beneficiarios directos: Personas que, encontrándose en Chile, requieran abordar naves extranjeras.

Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2015

N° Ley 20.811

Fecha de promulgación: 15-01-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 23-01-2015

Materia: Modifica la Ley N° 18.483, que establece un nuevo régimen legal para la industria automotriz, en materia de importación de trolebuses usados.

N° Ley 20.809

Fecha de promulgación: 26-01-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 30-01-2015

Materia: Renueva aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y otorga beneficio tributario que indica.

N° Ley 20.831

Fecha de promulgación: 17-04-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 30-04-2015

Materia: Modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos

N° Ley 20.867

Fecha de promulgación: 16-10-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 22-10-2015

Materia: Suspende por el plazo de cinco años la inscripción de taxis en el registro nacional de servicios de transporte público

N° Ley 20.879

Fecha de promulgación: 16-11-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 25-11-2015

Materia: Sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos

N° Ley 20.877

Fecha de promulgación: 25-11-2015

Fecha de entrada en Vigencia: 30-11-2015

Materia: Introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros