

BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2010

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

SANTIAGO DE CHILE

Amunátegui N° 139, Teléfono 421 3000

www.mtt.cl

Índice

1. Presentación.....	3
2. Resultados de la Gestión año 2010.....	6
2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2010.....	6
2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios.....	19
3. Desafíos para el año 2011.....	39
4. Anexos.....	49
Anexo 1: Identificación de la Institución.....	50
Anexo 2: Recursos Humanos.....	56
Anexo 3: Recursos Financieros.....	61
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2010.....	101
Anexo 5: Compromisos de Gobierno.....	108
Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010.....	109
Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.....	111
Anexo 8: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional.....	113

1. Presentación

La Subsecretaría de Transportes es un servicio público perteneciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Está integrada por las divisiones de Desarrollo, Normas y Operaciones; Legal; Subsidios; Administración y Finanzas y Gestión, Tecnología y Procesos; y los Programas Fiscalización; Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV); Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Coordinación General de Transporte de Santiago; Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) y Marítimo Portuario. De ella dependen además las quince Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, en que se desconcentra la acción del Ministerio en el ámbito territorial. Durante el año 2010 se generó un cambio estructural dentro de la Subsecretaría de Transportes para ajustarla a las necesidades del transporte de los próximos años, lo que además le permitió recuperar su posición en las decisiones relacionadas con las inversiones y desarrollo de proyectos de interés nacional. Es importante destacar además, la preparación de herramientas de información y un nuevo marco legal, necesarios para resolver de manera permanente los problemas del sistema de transporte público de Santiago.

Su misión se orienta a promover el desarrollo de sistemas de transporte eficientes, seguros y sustentables, a través de la definición de políticas y normas y el control de su cumplimiento, para contribuir a la integración territorial del país, favorecer el desarrollo económico y asegurar servicios de alta calidad a los(as) usuarios(as). La Subsecretaría cumple sus funciones con las facultades que le han otorgado diferentes cuerpos legales (ver Anexo 1). El personal de la institución alcanzó en el año 2010 a 552 funcionarios y funcionarias, en las categorías de planta y contrata (ver Anexo 2).

En el Capítulo 2 de este informe se muestran los resultados de la gestión del año 2010, en los aspectos relevantes del presupuesto de la Subsecretaría y en la provisión de los productos principales de la institución. Dentro de los logros significativos para la ciudadanía en el período, están la promulgación de la Ley N° 20.468, que aumenta el subsidio nacional transitorio al transporte público remunerado de pasajeros, estableciendo un mecanismo de subsidio de cargo fiscal, destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. En forma paralela durante el año se realiza la distribución de un subsidio permanente al transporte público a través de la implementación de la Ley N° 20.378, destinada igualmente a financiar rebajas de tarifas en los servicios, que favoreció a más de 3 millones de personas en regiones, excepto Santiago. El monto total de este subsidio es de \$ 233.540 millones y se distribuye en partes iguales, una para financiar el Subsidio a nivel nacional, y otra para el Sistema Transantiago, con \$ 116.725 millones y contempla además un subsidio transitorio para el transporte de Santiago de \$ 220.243 millones para el año 2010. Además, se destaca la promulgación de la Ley N° 20.432 que establece un reclamo judicial en contra de las

sanciones aplicadas por percepción indebida del subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros.

Respecto a los planes de transporte, tal como el año anterior se continuó avanzando en el mejoramiento del sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, Transantiago, para satisfacer de manera efectiva las necesidades de desplazamiento de los usuarios, lo que se expresa en: aumento de la infraestructura asociada al sistema, corredores segregados, vías exclusivas y pistas sólo buses, e incremento de paraderos y refugios; mejoramientos en frecuencia y regularidad de los buses; reducción de tiempos de espera y de viaje, aumento de la malla de servicios y realización de campañas educativas para usuarios. Se contrató mediante Licitación Pública la ejecución de un proyecto Plataforma Tecnológica, cuyo objetivo es entregar soporte tecnológico y de información útil para la toma de decisiones relacionadas con el transporte público. En cuanto a regiones, se introdujeron las medidas de ordenamiento del transporte programadas en diversas ciudades, debiendo destacarse la licitación de buses en la ciudad de Punta Arenas, que implica un importante mejoramiento de los servicios a la población, comenzando a operar en las nuevas condiciones a partir de marzo de 2010. Además, se efectuó la licitación complementaria de Valparaíso, aunque sin poder adjudicarse, por lo que se optó por aplicar norma que permite establecer perímetro de exclusión. Se desarrollaron las actividades preparativas de la licitación de vías en el Gran Concepción.

En materia de seguridad de tránsito, cabe mencionar entre los logros que se terminó de constituir las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito (CORESET) en todo el país y se continuó consolidando el trabajo en cada una de ellas. Las medidas de carácter institucional, normativo y fiscalizador de los últimos años en el ámbito de la seguridad, han permitido al país mantener la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito hasta un nivel de 4,8 fallecidos por cada diez mil vehículos en 2010. En materia de gestión de tránsito se destaca la creación de la unidad operativa de control de tráfico de la región de Coquimbo y la puesta en marcha del respectivo sistema de control que administra y coordina la operación de parte importante de los semáforos de La Serena y Coquimbo. Junto con ello, se destaca la ampliación e implementación de nuevas tecnologías de transporte inteligente en los centros de control del Gran Santiago, Antofagasta, Gran Valparaíso y Gran Concepción, las que han permitido optimizar las condiciones de operación en las redes viales de esas ciudades

Se continuó apoyando la labor fiscalizadora de la institución (mayor asignación de recursos para personal, elementos materiales y desarrollos tecnológicos del Programa de Fiscalización), resultando un aumento significativo de los controles en Santiago y regiones. Cabe destacar que en Santiago el foco de fiscalización estuvo concentrado en el control de la evasión y en regiones se logró certificar bajo la norma ISO 9001:2008 la fiscalización, tanto en la vía pública como en establecimientos en 8 regiones.

En cuanto a los compromisos de gestión, el porcentaje de cumplimiento global de metas de los Indicadores de Desempeño comprometidos con el Congreso, alcanzó al 91 por ciento. El único indicador no cumplido (evasión del pago de tarifas en el transporte público), obedeció a razones externas justificadas. En el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) del año 2010, la Subsecretaría alcanzó un 100 por ciento de cumplimiento, estando su alcance en el Programa Marco de la Calidad del PMG. En el plano interno, hubo también un alto grado de logro de las metas fijadas a los equipos de trabajo de la institución.

Respecto a los desafíos para el año 2011, es importante señalar que, se ha establecido un plan de acción que incluye medidas necesarias para avanzar hacia sistemas de transportes eficientes, integrados y seguros, por lo cual, una tarea central es la publicación de la política nacional de transporte, que servirá de referencia para el desarrollo del proyecto futuro.

Otro aspecto relevante es la plena aplicación de recursos en materia de Subsidios al Transporte Público a nivel Nacional, donde se incorporan recursos por \$456.172 millones, distribuidos en: Subsidio Zonas Aisladas, por un monto de \$11.160 millones que incluyen un total de 271 servicios ya implementados el año 2010, los cuales se verán complementados con aquellos consultados en la Ley de Subsidio al Transporte Público, permitiendo el año 2011 alcanzar un monto de \$21.758 millones para implementar un número de 500 servicios, beneficiando a una población estimada de 456.500 usuarios; Subsidio Permanente al Transporte Público, de conformidad a lo dispuesto en la Ley N° 20.378, se consideran \$241.154 millones, distribuidos en un 50% para los servicios en las distintas regiones del país y un 50% para la zona que comprende el sistema de transporte público – Transantiago. Además, se considera un subsidio transitorio al transporte público – Transantiago, por un monto de \$139.836 millones y se complementa con una provisión por \$64.043 millones cuya utilización está supeditada a la tramitación exitosa del Proyecto de Ley correspondiente. Complemento a las acciones de subsidio lo constituyen los recursos para estudios y proyectos. Estas acciones en su conjunto dispondrán de recursos por \$19.525 millones. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, una actividad relevante para el próximo año es la incorporación en este Ministerio del programa SECTRA.

Estos y otros desafíos de la Subsecretaría en materias propias del ámbito de su gestión, se presentan en el Capítulo 3 de este documento.



Gloria Hutt Hesse
Subsecretaría de Transportes

2. Resultados de la Gestión año 2010

2.1 Resultados de la Gestión Institucional Asociados a Aspectos Relevantes de la Ley de Presupuestos 2010

Programa Marítimo Portuario

Principales aspectos considerados en la Ley de Presupuesto 2010 para el Programa Marítimo Portuario y su ejecución:

Presupuesto 2010 M\$	ítem	Catálogo Presupuestario	Gasto total M\$	% ejecución
142.437	21	Gastos en Personal	110.568	78
134.995	22	Bienes y Servicios	126.657	93.8
77.139	29	Adquisición de Activos no financieros	46.653	60.5

- Se debe destacar que el Programa comenzó a operar en agosto del 2010 y a fines del mismo año, su nombre cambia a Programa de Desarrollo Logístico.
- En el ítem 22 los gastos más importantes se refirieron a remodelación de oficinas, servicios técnicos y profesionales (estudios)
- En el ítem 29 los gastos más importantes se refieren a la adquisición de equipos computacionales, licencias, software y muebles para los profesionales que integrarían el Programa.
- El principal logro es que se puso en ejecución el programa y se confeccionó el presupuesto 2011 con la planificación que ello requiere.

Transporte Ferroviario

Transferencias a EFE

El presupuesto de la Subsecretaría, en el Programa 02, contempla anualmente fondos para ser transferidos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), los que se destinan a diversos propósitos: pago de indemnizaciones al personal egresado de la empresa, inversiones del Plan

Trienal 2008 – 2010, y Servicio de la Deuda. El monto total de los recursos transferidos durante el año 2010 fue de M\$ 105.030.871. Los montos asociados a cada ítem son los siguientes:

Transferencias EFE según Ley de Presupuestos año 2009

Descripción	Monto Transferido (Miles de \$)
Fondos para indemnizados	12.913.024
Inversiones Plan Trienal 2008 - 2010	36.147.703
Impuestos	2.281.455
Servicio de la Deuda	53.688.689
Total	105.030.871

Las transferencias de fondos para indemnizados corresponden a recursos designados a la aplicación del artículo 6° transitorio del D.F.L N°1 de 1993 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, referido al personal egresado de esa empresa entre 1993 y 1995. El monto total de transferencias alcanzó a 12 mil novecientos millones de pesos, aproximadamente.

El Plan Trienal 2008 – 2010 en términos generales, consideró obras como la rehabilitación y mejoramiento de estándares de vías de la red sur, la construcción de infraestructura, la reparación de puentes y defensas fluviales, proyectos tecnológicos, mantención de material rodante y reparación de estaciones. El monto transferido durante el año 2010 fue de 36 mil 200 millones de pesos se destinó en gran parte, a la rehabilitación de la infraestructura dañada por el terremoto de febrero 2010.

Finalmente, las transferencias correspondientes al Servicio de la Deuda, se desglosan en Amortización de la Deuda Interna por 5 mil 300 millones de pesos, en intereses de la Deuda Interna por 26 mil millones de pesos, y en Intereses de la Deuda Externa por 11 mil 600 millones de pesos.

Subsidios al Transporte

Como logro fundamental del programa 06, se encuentra el haber contribuido el año 2010 a la mejora en la calidad de vida de un importante número de personas de nuestro país, mediante la promoción del acceso a los sistemas de transporte público y la mejora continua de éstos. Esto se logró mediante la implementación exitosa de los mecanismos de subsidio de cargo fiscal que establece la Ley 20.378 de Subsidio Nacional al Transporte Público.

El mecanismo contempló la transferencia de recursos a operadores y a usuarios, apoyo a programas de promoción del transporte en zonas extremas y aisladas, y apoyo a estudios y proyectos de infraestructura para el transporte público. Es así como se cumplió con lo siguiente:

- Correcta implementación de diferentes líneas de Subsidios, beneficiando a una población aproximada de 4 millones de habitantes, (no incluye población beneficiada por Transantiago). La entrega de subsidios se resume en la siguiente tabla (destinatarios y beneficiarios):

Desglose de subsidios y beneficiarios

Nombre Subsidio	Beneficiarios	Receptores
Subsidio Permanente y Transitorio Transantiago	6.061.185	1 (al sistema)
Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas	1.909.052	58 concesionarios
Subsidio a la Oferta en Zonas no Licitadas	616.954	6.313 patentes
Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas	1.269.593	1.205.454 personas
Subsidio en Zonas Aisladas	241.973	309 servicios
Subsidio en Zonas Extremas	89.658	4 servicios
Subsidio Transporte Escolar (Plan Piloto 2010)	1.023	20 servicios
Otros Programas que favorezcan el Transporte Público	Sin cuantificación	136 estudios y proyectos
Provisión Especial para Inversiones	Sin cuantificación	130 proyectos
TOTAL (Sin incluir Transantiago)	4.128.253	

- Cobertura a nivel nacional: los subsidios cubren todas las zonas del país, incluyendo el área de Transantiago (Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto), las zonas con regulación del uso de vías (Gran Concepción, Gran Valparaíso, Rancagua, Iquique), todos los demás centros urbanos y rurales y las zonas aisladas. A continuación se desglosa el gasto por región y subsidio.

Ejecución al 31-12-2010 de Subsidios por Región

Región	Monto Regional M\$	SUBSIDIOS en M\$								
		Permanente y Transitorio Transantiago	Oferta Licitada	Oferta No Licitada	Demanda No Licitada	Zonas Aisladas	Zonas Extremas	Transporte Escolar	Otros Programas	Provisión Especial para Inversiones
Región de Tarapacá	4.772.900		975.783	10.263	13.445	138.409			2.835.000	800.000
Región de Antofagasta	2.727.610			86.843	84.181	87.686			268.900	2.200.000
Región de Atacama	5.554.402			115.844	178.693	29.741			4.430.125	800.000
Región de Coquimbo	7.659.658			465.556	468.087	167.562			2.458.454	4.100.000
Región de Valparaíso	17.724.476		8.878.176	302.934	539.919	769.448			1.734.000	5.500.000
Región del Libertador B. O'Higgins	5.777.354		535.963	61.193	498.915	192.038		10.107	2.544.384	1.934.755
Región del Maule	8.879.684			527.338	808.242	363.988			2.495.115	4.685.000
Región del Biobío	25.378.975		7.023.033	778.592	1.099.439	324.911			7.353.000	8.800.000
Región de La Araucanía	12.066.104			1.048.984	785.138	654.481			4.577.500	5.000.000
Región de Los Lagos	11.172.800			424.441	587.531	3.840.324			3.820.504	2.500.000
Región de Aisén	4.089.939			19.528	61.266	3.524.395			284.750	200.000
Región de Magallanes y la Antártica Chilena	2.423.118			8.955	66.260	1.652.811	229.136		285.955	180.000
Región Metropolitana ^{1a}	375.854.932	370.664.907	149.143		540.882				0	4.500.000
Región de Los Ríos	11.079.914			333.783	314.117	1.436.302		1.298	5.809.414	3.185.000
Región de Arica y Parinacota	1.633.548			169.180	127.916	96.453			440.000	800.000
TOTAL	496.795.414	370.664.907	17.562.099	4.353.434	6.174.031	13.278.547	229.136	11.405	39.337.101	45.184.755

^{1a} Excluida la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo.

- Diseño de procesos y procedimientos para una implementación a partir de enero 2010. Para esto la División de Subsidios debió desarrollar en un tiempo reducido, una serie de normativas complementarias a la ley y sus reglamentos, así como procesos y procedimientos que permitieron entregar los subsidios en los plazos y a los beneficiarios definidos.
- Ejecución del 99% de los recursos de los ítems 511, 512 y 520, del subtítulo 24 y subtítulo 33 del presupuesto del programa 6 de la Subsecretaría de Transportes, según se desglosa en la siguiente tabla:

Resumen Ejecución de 2010

Nombre Subsidio	Ejecución al 31 de Diciembre en M\$
Subsidio Permanente y Transitorio Transantiago	370.664.907
Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas	17.562.099
Subsidio a la Oferta en Zonas no Licitadas	4.353.434
Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas	6.174.031
Subsidio en Zonas Aisladas	13.278.547
Subsidio en Zonas Extremas	229.136
Subsidio Transporte Escolar	11.405
Otros Programas que favorezcan el Transporte Público	39.337.101
Provisión Especial para Inversiones	45.184.755
TOTAL	496.795.414

En relación a cada subsidio en particular, para el año 2010, es posible señalar lo siguiente:

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\$ 370.664.907, beneficiando a aproximadamente 6 millones de habitantes de la Provincia de Santiago, y comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas:

Se realizaron transferencias a los concesionarios o prestadores de servicio de transporte público, que acordaron rebajas tarifarias con la Subsecretaría de Transportes, de las zonas geográficas con licitación de vías, perímetro de exclusión o condiciones de operación de Iquique-Alto Hospicio, Gran Valparaíso, Rancagua Urbano y Gran Concepción, así como de los servicios de ferrocarriles urbanos y de cercanía Merval, Metrotren y Fesub.

El monto de las transferencias alcanzó M\$ 17.562.099, mientras la rebaja de tarifas adultos fue entre 40 y 130 pesos, y la rebaja de tarifas escolares fue entre 70 y 220 pesos, comprendiendo una población beneficiada de aproximadamente 2 millones de personas (entre adultos y estudiantes).

Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas:

Se ejecutó este subsidio destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, entregándose el monto de subsidio a los propietarios de buses, minibuses y trolebuses, urbanos y rurales, que presten servicios de transporte público en las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y que operan con algún tipo de regulación de vías.

Se implementó exitosamente en los principales centros urbanos con adhesión cercana al 100%, como: Copiapó (Urbano), Coquimbo-La Serena (urbano), Ovalle (urbano), Curicó (Urbano), Talca (Urbano), Los Ángeles (Urbano), Temuco - Padre Las Casas (Urbano), Osorno (Urbano), Puerto Montt (Urbano), Valdivia (Urbano), Arica (Urbano), disminuyendo las tarifas de enseñanza media en 30 pesos y para enseñanza superior en 50 pesos, en promedio. Beneficiando a una población estudiantil de 616.954 alumnos.

Por otra parte se logró una implementación exitosa del módulo informativo y de atención ciudadana para los beneficiarios de este subsidio, abarcando temas como calendario de postulaciones, estado de postulaciones, pagos realizados por patente de vehículo, requisitos para acceder al subsidio, etc.

Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas:

Este subsidio tiene como fin el compensar a familias vulnerables en comunas no licitadas, tomando como referencia la reducción promedio en el gasto anual de una familia por la rebaja de tarifas en las zonas licitadas, la demanda por transporte público, y las tarifas pagadas en las comunas sin licitación de vías. Se implementó durante el año 2010, siendo sus beneficiarios aquellas personas que reciben el Subsidio Único Familiar; Asignación Familiar y/o Maternal y familias pertenecientes al programa Chile Solidario, y que cumplan con la condición de residencia en alguna de las comunas donde no existe licitación de vías, perímetro de exclusión, o condiciones de operación. El año 2010 se pagó un monto único a través de la Tesorería General de República (TGR) y el Instituto de Previsión Social (IPS), alcanzando la cifra de M\$ 6.174.031, para un total de 1.269.593 beneficiarios.

Subsidio en Zonas Aisladas:

Durante el año 2010, a través de los fondos dispuestos por la Ley de Presupuestos 2010 más el presupuesto complementario de la Ley 20.378 se transfirió a prestadores de servicio y beneficiarios la suma de M\$ 13.278.547, beneficiando alrededor de 272.000 habitantes a través de la operación de 307 Servicios Subsidiados. Lo anterior significó un aumento de cobertura de 52% respecto de la población beneficiada durante el año 2009. Asimismo, el número de servicios subsidiados creció en 21% respecto del mismo año.

Subsidio en Zonas Extremas:

El objetivo de este Subsidio es promover el transporte público en las Regiones de Arica y Parinacota; Tarapacá; Aysén; Magallanes y la Antártica Chilena, y las provincias de Palena y Chiloé,

cuando el uso por parte de los estudiantes del transporte público mayor sea significativamente menor al resto del país.

A partir del 31 de mayo del año 2010 operó en la ciudad de Punta Arenas a través de la concesión a la empresa Movigas. Contempla 4 servicios a través de una flota de 61 buses nuevos a gas natural, norma Euro V, lo que transforma a Punta Arenas en la única ciudad del país con servicios de transporte público ambientalmente amigables. Las tarifas iniciales fueron de \$250 la de adulto y \$80 la escolar, beneficiando a una población de 124.949 habitantes, por un monto de M\$ 229.136.

Subsidio Transporte Escolar:

Este subsidio comenzó el año 2010 a través de un programa piloto, dirigido inicialmente a las regiones afectadas por el terremoto, pero luego se extendió a otras regiones del país. Se trata de otorgar un servicio de transporte oportuno, regular, seguro, de ida y regreso a clases durante el año escolar a estudiantes de enseñanza básica y media, que debido a condiciones geográficas, o la escasez de transporte público, o a su condición socio económica, tienen dificultad de trasladarse para asistir regularmente a clases en su establecimiento educacional, su cobertura es nacional, con excepción de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

El programa piloto benefició a 1.023 estudiantes en el año 2010, con el consecuente beneficio familiar y social. Además, a fines del año 2010 se desarrolló el proceso de postulación para proyectos a ejecutar en 2011, donde se recibieron más de 1000 postulaciones desde regiones.

Beneficiarios y pagos 2010

Región	Servicios realizados	Estudiantes beneficiados
Arica y Parinacota	1	8
Antofagasta	0	0
Atacama	1	53
Coquimbo	3	142
Valparaíso	0	0
Metropolitana	0	0
O'Higgins	7	561
Maule	2	54
Biobío	1	12
Araucanía	1	80
Los Ríos	1	22

Los Lagos	0	0
Aysén	0	0
Magallanes	3	91
Total general	20	1.023

Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público:

Este subsidio tiene como objetivo financiar y ejecutar con los recursos de la Ley 20.378 los proyectos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determine sobre la base de criterios de impacto y/o rentabilidad social, favorezcan al transporte público, de acuerdo a las políticas nacionales, regionales y sectoriales en esta materia.

Durante el año 2010 fueron seleccionados 107 proyectos de infraestructura y 29 estudios asociados a infraestructura y transporte, por un monto de M\$ 39.337.101, los cuales se ejecutarán durante el año 2011.

Provisión Especial para Inversiones:

Este subsidio tiene como objetivo el transferir al presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo una provisión especial para inversiones, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se pueden incorporar a los presupuestos de los Gobiernos Regionales.

Durante el año 2010 se transfirió la suma de M\$ 45.184.755, lo que permitió financiar 130 proyectos de infraestructura en todas las regiones del país.

Beneficiarios y pagos 2010

Región	Iniciativas	Monto en M\$	Porcentaje del Total
Tarapacá	1	800.000	1,8%
Antofagasta	6	2.200.000	4,9%
Atacama	1	800.000	1,8%
Coquimbo	25	4.100.000	9,1%
Valparaíso	35	5.500.000	12,2%
O'Higgins	7	1.934.755	4,3%
Maule	6	4.685.000	10,4%
Bio Bio	14	8.800.000	19,5%

La Araucanía	7	5.000.000	11,1%
Los Lagos	4	2.500.000	5,5%
Aysén	1	200.000	0,4%
Magallanes	2	180.000	0,4%
Metropolitana	14	4.500.000	10,0%
Los Ríos	3	3.185.000	7,0%
Parinacota	4	800.000	1,8%
Total	130	45.184.755	100%

Con respecto a Indicadores de Desempeño:

El Programa 06 en el año 2010, contó sólo con un indicador de desempeño del Formulario H, cuyos resultados se indican en el cuadro adjunto.

Indicador	Fórmula de cálculo	Resultados		
		2008	2009	2010
Porcentaje de subsidios a servicios de transporte en zonas aisladas de arrastre renovados en el año t	$(\text{N}^\circ \text{ de servicios subsidiados de arrastre renovados en el período } t / \text{N}^\circ \text{ de servicios subsidiados de arrastre a ser renovados durante el período } t)^*$	S.I.	92,9%	77,8%
Meta		S.I.	90,0%	75,0%

El resultado final de este indicador fue de un 77,8% que equivale a un total de 91 servicios de arrastre a la oferta renovados durante el año 2010. Lo anterior corresponde al 103,7% de cumplimiento, con respecto a la meta establecida para el año 2010. Se consideraron como cumplidos, sólo los servicios de los cuales se contaba con el contrato, la prórroga o el medio de verificación respectivo, a la fecha de entrega del resultado final de este indicador. Los 26 servicios restantes, fueron renovados y sus contratos o prórrogas llegaron al nivel central a fines de enero de 2011.

- Perspectiva Territorial:

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

Productos o Subproductos Asociados	Objetivos Específicos	Plazo	Indicador	Meta 2010	Cumplimiento
Subsidios a los servicios de transportes en zonas aisladas.	Analizar en terreno la factibilidad de los proyectos de transportes susceptibles de ser subsidiados, con el propósito de posibilitar la definición del otorgamiento de un subsidio y el correcto modelamiento de las condiciones del mismo, generando un trabajo efectivo en los territorios, procurando la debida participación de los habitantes de zonas aisladas incluidas en el proyecto, en el marco del proceso de mejoramiento de la conectividad de la población de localidades aisladas.	2010	(N° de informes de verificaciones de aislamiento y factibilidad vial en terreno realizadas en el año t / N° de verificaciones de aislamiento y factibilidad vial en terreno planificadas para el año t) * 100	90%	90,36%

En la Planificación anual se consideraron 83 inspecciones en terreno, de funcionarios del área de subsidios a localidades aisladas, orientadas a recabar antecedentes sobre la necesidad de subsidiar servicios de transporte. De ellas, se realizaron 75 durante el año, tanto por parte de funcionarios del nivel central como de Encargados Regionales de Subsidios, emitiendo para cada una de las visitas en terreno un informe con la georreferenciación del servicio, los detalles del tipo de terreno, entre otros aspectos; adicionalmente incluyen la información y necesidades recabadas directamente de la comunidad que solicitó o a la cual beneficiará el servicio a ser subsidiado.

La distribución de las visitas en terreno realizadas por región, se indican el cuadro adjunto:

Región	XV	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	XIV	X	XI	XII	Total
N° visitas	2	1	2	3	8	0	5	5	1	26	9	5	5	3	75

Esta fase forma parte de la evaluación técnica que se realiza a los servicios nuevos postulados y según los resultados obtenidos, pasan a la etapa de evaluación económica; para posteriormente ser incluidos para su postulación al presupuesto del año siguiente.

- Enfoque de género:

Un 98% de los datos de beneficiarios/as está desagregado por sexo, sin embargo, estos no fueron analizados durante el año.

Plan Transantiago

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

- Con el objetivo de lograr viajes de las/os usuarios/as del Sistema de Transporte más expeditos y rápidos, ha aumentado la infraestructura destinada a los buses, en sus tres modalidades, desde el inicio de Transantiago en febrero de 2007:
 - Corredores Segregados: Calzadas para el uso de buses, que se encuentran físicamente separadas del tráfico de otros vehículos. (La longitud total de corredores alcanza los 93,8 km. de los cuales 87,2 se encuentran operativos y 6,6 aún sin recepcionar)
 - Vías Exclusivas: Calles con uso exclusivo para la circulación de buses Transantiago, en horas punta de mañana y tarde, de lunes a viernes.
 - Pistas Sólo Bus: Pistas destinadas a buses.
- El sistema tiene 10.700 paraderos. Durante el 2010, se instalaron 672 refugios tipo Transantiago lo que sumó un total de 9047 refugios entre municipales y tipo Transantiago.
- Se actualizaron 10.500 señales de parada con el nuevo diseño del Manual de Normas Gráficas del MTT.
- Se realizó la mantención y mejoras a la infraestructura de 108 Zonas Pagas existentes.
- Se ha efectuado conservación en diversos ejes viales de la red Transantiago.
- La malla de servicios de Transantiago, ha aumentado desde 223 en febrero de 2007, hasta 358 servicios a diciembre de 2010, 145 troncales y 213 alimentadores.
- Los kilómetros totales del sistema han aumentado en 31% para el día laboral, 35% para el día sábado y 40% en día domingo.

Corte	Kilómetros Laboral	Kilómetros Sábado	Kilómetros Domingo
Marzo 2007	1.129.865	871.845	705.948
Diciembre 2010	1.479.705	1.179.210	985.658
Aumento	131%	135%	140%

- Los tiempos de espera promedio en horas punta, considerando todas las etapas de viaje, desde mayo de 2007 a octubre de 2010 han disminuido en casi un 50%.
- Por otra parte, los tiempos de viaje en punta mañana en octubre 2010 son en promedio 49,3 minutos, menor a los 57,3 minutos registrados en mayo de 2007.
- El porcentaje de personas que espera más de 10 minutos en horas punta bajó de 17,4% en junio del 2007 a 6,8% en Octubre del 2010, y los que esperan más de 20 minutos bajó de 4,4% a 0,4% para el mismo período.

- Se distribuyeron a los usuarios un millón de mapas generales. Esta acción reemplazo a la propuesta inicial de 5 millones de mapa generales debido a la modificación establecida por el manual de Normas Gráficas por el cual actualmente se ciñen las piezas informativas entregadas por Transantiago.
- Se desplegó información a los usuarios mediante la instalación de afiches informativos y cenefas en 4.500 refugios y en 450 refugios de estaciones de transbordo tal como estaba planificado.
- Durante el año 2010 se realizaron varias campañas de educación a los usuarios de Transantiago, estas fueron:
 - Campaña antievasión I y II.
 - Campaña de difusión del nuevo sistema SMS de predictor de tiempo de llegada de buses a paraderos.
 - Información sobre la ubicación de puntos de carga.
 - Campaña de educación sobre el trato a personas con movilidad reducida dentro de Transantiago.
 - Plan de información multicanal para cada plan operacional.
 - Acercamiento a la comunidad por medio de diálogos participativos realizados en 6 comunas de Santiago.
- El año 2010 se contrató mediante Licitación Pública la ejecución de un proyecto Plataforma Tecnológica cuyo objetivo es entregar soporte tecnológico y de información a todas las unidades y procesos de negocio, permitiendo a través de la automatización, sistematización y la entrega de valiosas herramientas de software, apoyar la operación, la gestión y toma de decisiones en pos del mejoramiento del Sistema de Transporte Público.

Resumen cuantitativo de logros

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2008- 2009-2010(1)				
Concepto	2007	2008	2009	2010
N° de paraderos	8948	9595(2)	10670	10700
Paraderos con Refugio	3013	5359	7812	9047
Corredores (km)	13,4	60(3)	74,9	93,8 [*]
Vías Exclusivas (km)	8	31	31	31
Pistas Sólo Bus (km)	68,4	77	101,1	101,1
Zonas Pagas	0	141(4)	155	129
Número de Servicios Totales	223	326(5)	335	358

Denuncias y Reclamos	8.401	3.125	2.640	4299
Sugerencias	12.747	1.223	714	15.011**.
Evolución de Promedios de Satisfacción General de los usuarios	3,8	4,38	4,9	4.2

Fuente: Coordinación General de Transantiago

Notas:

(1) Los datos corresponden a febrero de 2007, febrero de 2008, Noviembre de 2009 y Diciembre 2010.

(2) Diciembre 2008

(3) Diciembre 2008

(4) Diciembre 2008

(5) Octubre 2008

[*] De los cuales 6,6 km no han sido recepcionados.

[**]Aumento debido a campaña de sugerencias lanzada por Transantiago

Situación del Transporte Público de Santiago Cuadro Comparativo 2007- 2009-2010			
Concepto	2007	2009	2010
Tiempo de espera para todas las etapas de un viaje	11,9 minutos	5,7 minutos (promedio punta mañana, septiembre 2009)	7,1 minutos (promedio punta mañana, octubre 2010)
Tiempo de viaje	57,3 minutos	44,9 minutos (promedio punta mañana, septiembre 2009)	49,3 minutos (promedio punta mañana, octubre 2010)
Personas que esperan más de 10 minutos en el paradero	17,4% (Junio 2007)	5,3% (punta mañana septiembre 2009)	6,6 % (punta de mañana octubre 2010)
Personas que esperan más de 20 minutos en el paradero	4,4% (Junio 2007)	0,5% (punta mañana septiembre 2009)	0,3% (punta de mañana octubre de 2010)

Fuente: Coordinación General de Transantiago

2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios

Planes de Transporte en regiones

Se hizo uso de la facultad de generar condiciones de operación para los servicios de transporte público prestados con buses en las ciudades de Antofagasta y Rancagua. De esta forma, se continuó con un régimen de tarifas, frecuencias y horarios de operación regulados a través de una Resolución Ministerial. Se realizó una prórroga a las condiciones de operación de los servicios de transporte público del Gran Concepción, integrando algunos servicios no considerados inicialmente, provenientes de las comunas de Talcahuano y Hualpén, por razones de fuerza mayor derivadas del terremoto del mismo año.

Seguridad vehicular

Con la finalidad de garantizar la seguridad de los usuarios de los vehículos que circulan por las calles y caminos del país, se han llevado a cabo procesos de licitación para la operación de Plantas de Revisión Técnica en regiones donde corresponde entregar en nuevas concesiones. Específicamente se trató de los procesos realizados en las Regiones de Arica – Parinacota, Iquique y Región Metropolitana (sólo buses). Además, se concluyó el proceso de licitación para el otorgamiento de una concesión para operar dos plantas de revisión técnica en la Región de Atacama, proceso iniciado el año anterior.

Congelamiento de la Inscripción de Nuevos Taxis

Se trabajó conjunto con la SEGPRES, en la redacción del Proyecto de Ley que prorrogó la suspensión de la inscripción de nuevos taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (RNSTP), la que se convirtió en la ley N° 20.474. En esta ley, se menciona la elaboración por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de un Reglamento que posibilite, de manera excepcional, la inscripción de un número acotado de taxis, cuando se cumplan algunos requisitos específicos.

Es así como se dictó el D.S. N°70 de 2010 MTT – que reglamenta la incorporación de nuevos taxis en el RNSTP.

Transporte Internacional

Principales logros:

- Participación en el Sub Grupo 5 de Transportes de Mercosur (realizado dos veces al año para analizar la homologación de las normas técnicas)
- Participación de la Comisión en el artículo 16 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, que convoca a las autoridades de transportes de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay. En sus dos versiones realizadas durante el año 2010, ha sido presidida por la delegación chilena. Se ha aprobado la propuesta chilena de modificación al acuerdo, que permite que los organismos de aplicación de cada uno de los países, bilateral o multilateralmente, puedan suscribir acuerdos sobre reconocimiento de firma electrónica.
- Dictación del Reglamento de Aplicación del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, ingresado a trámite de toma de razón a la Contraloría General de la República, que constituirá una importante herramienta de fiscalización al transporte internacional terrestre de carga y pasajeros.
- Dictación de resoluciones que aprobaron el Concurso de Antecedentes y Bases de Licitación para Adjudicar permisos de transporte internacional terrestre de carga para el tráfico Chile – Uruguay y de las Bases de Licitación para otorgar Concesiones de Servicios de Transporte Internacional Terrestre de Pasajeros, que permitirán efectuar licitaciones durante el año 2011.
- Participación de la Subsecretaría de Transportes en el Encuentro del Corredor Interoceánico Brasil – Bolivia – Chile, que reúne a las autoridades de transporte de los tres países y que ha constituido un grupo técnico de trabajo liderado por la Subsecretaría en el caso de Chile, que estará dedicado a la homologación de las normas que se aplicarán al transporte terrestre internacional de carga y pasajeros.

Normas de Emisión.

Las actividades de la Subsecretaría en materia de normas de emisiones vehiculares, definida como objetivo y producto estratégico del Servicio, se realizan principalmente a través de la División de Normas y Operaciones y 3CV.

Las normas de emisión de gases contaminantes, están sujetas a revisión de acuerdo a lo estipulado en conjuntamente con el Ministerio del Medio Ambiente, según declara la Ley.

Estos resultados reflejan el trabajo coordinado en los ámbitos normativos realizado en la materia, lo que se traduce en un constante esfuerzo por contribuir a la actualización permanente en las emisiones de gases contaminantes de los vehículos motorizados y que impactan directamente en la salud de las personas.

Las principales acciones llevadas a cabo están asociadas a la entrada en vigencia del Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana, aplicable a vehículos nuevos. Los avances en esta área en el año fueron los siguientes:

- En vehículos pesados (camiones) se avanzó a las normas EPA 2007 o EURO IV en material particulado.
- En buses del transporte público se hizo efectiva la exigencia de filtros de partículas que elevaran el estándar de material particulado a EURO IV, y se la entrada en vigencia de la norma ERPA 2007 o EURO IV más filtro.
- En vehículos medianos se avanzó en establecer la norma EPA Tier 2 bin 8 o EURO IV y además se dejó establecida la siguiente actualización de la norma para vehículos diesel en EPA Tier 2 bin 5 o EURO V.
- En el ámbito de los vehículos livianos, se establecieron nuevas normas correspondientes para los vehículos a gasolina y para los vehículos diesel. Para los motores a gasolina se establece EPA Tier 2 bin 8 o EURO IV y para los motores diesel EPA Tier 2 bin 5 o EURO IV de pasajeros y comerciales.
- Para motocicletas se estableció la norma EURO III o EPA 2010.
- Adicionalmente se establece el inicio del proceso de actualización de los estándares de control de emisiones en las PRT para vehículos en uso.

Fiscalización al Transporte.

A través de su Programa de Fiscalización, la Subsecretaría de Transportes vela por el cumplimiento de las normativas que rigen el transporte público y privado de pasajeros, incluyendo entre sus tareas principales la fiscalización de la calidad y seguridad de los servicios urbanos e interurbanos de transporte público, el transporte escolar, el transporte de carga, las emisiones de todo tipo de vehículos, las plantas de revisión técnica, los gabinetes psicotécnicos de los municipios, las escuelas de conductores y los talleres diesel a lo largo de todo el país; a ello debe agregarse la fiscalización realizada en la Región Metropolitana a los centros BIP! y la fiscalización de la evasión en el pago de tarifas, para el Sistema de Transporte Urbano de Santiago Transantiago.

Las principales acciones realizadas por el Programa de Fiscalización durante el 2010 fueron:

- Se realizó un total de 409.742 fiscalizaciones, tanto en vía pública, como en establecimientos, es decir, 240.079 controles en Región Metropolitana y 169.663 controles en Regiones.
- En Región Metropolitana, se incrementó en forma importante la fiscalización de la evasión en el pago de tarifa, mediante controles a los validadores y usuarios del sistema (1.050.882 fiscalizaciones a pasajeros, 39% más que en 2009), logrando identificar a aquellos que no

cumplan con su responsabilidad de pago, citándolos a los juzgados de policía local (42.285 citaciones a infractores).

- Se realizaron estudios para mejorar los procesos relacionados con el control de la evasión, como análisis de postfiscalización de las citaciones cursadas a los juzgados de policía local, benchmarking internacional sobre fiscalización de evasión y estudio de derecho comparado sobre normativa al respecto, que permitieron realizar modificaciones a la metodología de control de la evasión, optimizándola.
- Aumento en la fiscalización de vías y pistas exclusivas. En la Región Metropolitana existen 34 vías donde se privilegia la circulación del transporte público para mejorar la velocidad comercial de los buses y hacer más expedito el viaje a los usuarios en este modo de transporte. Durante el año 2010, se efectuaron 28.940 citaciones cursadas a infractores que circulan por dichas vías. La fiscalización de Vías Exclusivas por medio de Cámaras de Vigilancia, permitió detectar 5.766 infractores.
- Aumentó la labor de apoyo del CEF, centro tecnológico que integra información de distintas fuentes y gestiona cursos de acción y recursos en terreno para optimizar la fiscalización, lo que permitió aumentar la fiscalización de vías exclusivas, disminuir la informalidad en el transporte, entre otros. El proyecto CEF ha tenido un importante desarrollo, aumentando el 2010 sus instalaciones, lo que permitió extender su sala de control y mejorar las dependencias administrativas del personal, rediseñando la sala de videoconferencias e instalando una sala de capacitación multimedia.
- Actualmente, el CEF cuenta con acceso a las 92 cámaras de la UOCT, a 10 cámaras de las plantas de revisión técnica de SGS y 10 de las plantas de revisión técnicas de Autotest, estas últimas incorporadas el 2010, ambas en la Región Metropolitana. Además considera 16 cámaras de la Estación Intermodal de La Cisterna, 20 cámaras para la fiscalización de vías y pistas exclusivas de los ejes San Antonio, Providencia-11 de Septiembre y Gran Avenida. Junto con la conexión a los GPS de los buses del Transantiago a través del software Arena y a los GPS de la flota de 100 vehículos de Fiscalización en todo el territorio nacional con el software Position.
- Se logró la conexión a las cámaras del Terminal San Borja (buses interurbanos y rurales) y además se habilitó una sala de monitoreo para regiones que dispone de información similar a la existente en la Región Metropolitana, con la señal de los GPS de los vehículos propios del Programa e información de los modos de transporte fiscalizados en regiones.
- Se continuó con la incorporación del uso de PDA en terreno para la fiscalización de taxis y buses Transantiago, que se sumaron a las fiscalizaciones de buses interurbanos, tanto en terminales como en ruta, que ya se realizaban con este dispositivo, minimizando los errores en el manejo de la información.
- Se certificó por segunda vez ISO 9001:2008, la Unidad de Establecimientos en la región metropolitana, que fiscaliza los diversos establecimientos relacionados con el transporte.

- Respecto de regiones, se continuó con el plan de crecimiento, incorporación de tecnología y mejoramiento de procesos, junto con la certificación ISO 9001:2008 de 8 regiones, tanto en fiscalización de vía pública como de establecimientos. Las regiones certificadas con éxito fueron: Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Rancagua, El Maule, La Araucanía, Los Lagos y Los Ríos, logrando homologar procedimientos y asegurar la calidad de la fiscalización.
- En concordancia con las nuevas actividades de implementación del subsidio nacional al transporte público, se intensificó la fiscalización de todo el transporte subsidiado marítimo, lacustre, fluvial, aéreo y terrestre, considerado en el Programa de Subsidio en Zonas aisladas o rurales en regiones. Además se incluyó el monitoreo y fiscalización de frecuencia y tarifas a los buses urbanos y rurales (Subsidios 3B, 4A).

En la tabla siguiente, se observa un resumen de lo realizado el año 2010 y en los dos años anteriores, por el Programa de Fiscalización en la Región Metropolitana, junto a un análisis de dichas cifras en las notas respectivas.

Acciones de fiscalización

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2008	2009	2010
		Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Controles de emisiones a vehículos a petróleo. (1)	Unidades	18.997	15.038	18.696
Controles de emisiones a vehículos a gasolina. (1)	Unidades	0	0	0
Controles de emisiones a buses urbanos licitados.(1)	Unidades	11.455	4.356	8.192
Controles de emisiones a camiones. (1)	Unidades	5.242	10.264	10.491
Controles de emisiones a vehículos particulares. (1)	Unidades	1.323	319	0
Controles de seguridad y calidad de servicio. (2)	Unidades	164.976	117.966	113.138
Controles a buses interurbanos. (3)	Unidades	40.410	27.141	21.514
Controles a taxis colectivos y taxis básicos. (4)	Unidades	22.560	22.270	22.852
Controles a camiones. (4)	Unidades	20.277	25.812	34.128
Controles a transporte escolar. (4)	Unidades	7.571	6.823	8.798
Controles a Escuelas de Conductores. (5)	Unidades	173	171	208
Fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica. (5)	Unidades	4.317	4.525	5.224
Fiscalizaciones a Establecimientos Bip!. (5)	Unidades	1.448	852	2.709
Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local. (6)	Unidades	41.990	55.304	97.765

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2008	2009	2010
		Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Controles a buses Transantiago. (7)	Unidades	118.590	80.512	26.604
Total Controles en Vía Pública. (8)	Unidades	183.973	289.376	240.079

Fuente: Bases de datos del Programa Nacional de Fiscalización.

Notas:

1. Controles de emisiones: Se observa un aumento en los controles de emisiones en relación al 2009, alcanzando una cifra similar a la que se tenía el 2008, esto se explica por el incremento en los controles de emisiones en buses Transantiago, lo que se debe a que el parque de buses Transantiago ya tiene 3 años de antigüedad, por lo que se hace necesario verificar sus emisiones en forma más continua, sin embargo, se mantiene el foco en el control de emisiones a otros modos de transporte más contaminantes, como son los camiones y el transporte de carga en general. Durante el 2010, al igual que en los 2 años anteriores, no se realizaron controles de emisiones a vehículos gasolineros, ya que se dio prioridad al control de vehículos diesel. Tampoco se fiscalizaron vehículos particulares diesel.
2. Controles de seguridad y calidad de servicio: Hay una leve disminución en el número de controles del 2010 con respecto al año anterior, debido principalmente a que se ha dado prioridad a la fiscalización de la evasión y de vías y pistas exclusivas, que no son consideradas en este ítem, priorizando el mejoramiento del servicio del Sistema Transantiago. La disminución observada el 2009 y 2010 con respecto al 2008, se debe a que no se consideran en estos valores, los controles de evasión que corresponden a controles a pasajeros del Transantiago y que sí fueron considerados el 2008.
3. Controles a Buses Interurbanos: Hay una disminución en el número de controles de buses interurbanos el año 2010 con respecto al 2009, lo que se debe en general al aumento en el cumplimiento de la normativa por parte de este sector, situación que ya se observaba el 2009, en que bajan ostensiblemente los controles a este modo de transporte. Sin embargo, la fiscalización es reforzada en época estival y en fechas de fines de semana extendidos como Semana Santa, Fiestas Patrias, Fiestas de fin de año, etc., tanto en Terminales como en ruta.
4. Controles a otros modos de transporte: El 2010 se mantuvo constante la actividad fiscalizadora para los taxis, en sus diferentes categorías, con un alza importante en los controles a transporte escolar y principalmente a camiones, con un aumento del 32% con respecto al año 2009.
5. Controles a Establecimientos: Durante el 2010 se observa un aumento en la fiscalización a Plantas de Revisión Técnica y Centros BIP!, con leve alza para la fiscalización a las Escuelas de Conductores Profesionales. Cabe mencionar además que se aumentó la cantidad de controles a Escuelas de Conductores Clase B, con 372 controles durante el 2010.
6. Citaciones cursadas a los Juzgados de Policía Local: Se observa un aumento importante en el número de citaciones cursadas durante el 2010 en relación a los años anteriores (aumento de 77% con respecto al 2009), lo que se explica por una mayor actividad fiscalizadora, especialmente en la fiscalización de la evasión en el pago de las tarifas del Transantiago y en la fiscalización de vías exclusivas, junto al uso de tecnología de imágenes de cámaras para cursar partes empadronados a estos últimos infractores.
7. Controles a buses Transantiago: La notable disminución de controles el 2010 con respecto al 2009 apreciada en el cuadro, es producto a que se consideraron en esta cifra, sólo los controles por condiciones técnicas y de seguridad (18.412 controles) y los controles de emisiones (8.192 controles), no se consideran los controles de frecuencia que si se incorporaron el 2009 y 2008, ya que se modificó el procesamiento y sólo se registraron las observaciones de Frecuencia de Cabezal (320.813 registros), los que dejaron de realizarse en septiembre del 2010, al entrar en operación el centro de monitoreo del Programa Transantiago.. Esta cantidad además no incluye la fiscalización al pago de tarifas en los usuarios de los Buses Transantiago. Estos controles correspondieron a 1.050.882 pasajeros fiscalizados. Es importante recordar que a contar del 27 de agosto del 2008 se inició el proceso de fiscalización del

pago de tarifas en los buses urbanos en la Región Metropolitana de Santiago y durante septiembre del 2009, se comenzaron a cursar infracciones a los evasores del Transantiago.

8. Total de Controles en Vía Pública: Se aprecia para el 2010, un aumento importante en relación al total de controles del 2008, pero una baja con respecto al 2009, debido a que no se consideran los controles de frecuencia como en años anteriores, sin embargo se aprecia un aumento de la actividad fiscalizadora para vías exclusivas y el control de la evasión en el Transantiago.

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

El Programa de Fiscalización en el año 2010, así como en los años precedentes, ha cumplido con la mayoría de las metas propuestas para medir su gestión anual, evaluada con los indicadores de desempeño del formulario H, correspondientes al producto estratégico "Fiscalización a los sistemas de transporte" (ver detalle en Anexo 4).

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

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

El indicador de tiempo de verificación de denuncias de transporte público, que no cumplió sus metas en los años 2008 y 2009, por el aumento explosivo de las denuncias el año 2008, explicado principalmente, por las condiciones de frecuencias de los servicios de Buses de Transantiago. La mejora del sistema de transporte público capitalino durante el año 2009, se tradujo en una disminución de las denuncias, pero, a pesar de ello, y de la implementación de nuevas formas de trabajo coordinado con la OIRS, no se logró el cumplimiento de la meta en 2009. Durante el año 2010, se vieron reflejadas las mejoras incorporadas, obteniéndose el cumplimiento de la meta.

Finalmente, el indicador de evasión de tarifas en buses Transantiago cumplió en el año 2010 sólo con el 81% de la meta. Durante todo el año se mantuvo constante el nivel de evasión, a pesar de la gran cantidad de medidas adoptadas en cuanto a Fiscalización, difusión, entre otras. Factores importantes en el incumplimiento fueron sucesivos aumentos de tarifas durante el año y problemas de funcionamiento de los servicios (paros de conductores u otras causas). Este indicador continuará siendo monitoreado en el año 2011.

- Perspectiva territorial:

En la región Metropolitana, se monitoreó el Indicador “Aumentar la cobertura de la fiscalización del cumplimiento de la normativa de transporte a Establecimientos de RM en un 25% respecto al año 2009”. Este indicador se cumplió, logrando un aumento sustancial del 49,7 respecto de la fiscalización a Establecimientos en la Región Metropolitana sobre el año 2009.

En las regiones de: Arica, Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Libertador Gral. Bernardo O’Higgins, Maule, Bío Bío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo y Magallanes y Antártica Chilena, se monitoreó el Indicador “Aumentar la cobertura de la fiscalización del cumplimiento de la normativa de transporte en los Establecimientos de cada región en un 10 % respecto al año 2009”. El año 2010 se logró un aumento del 12,24% respecto de la fiscalización a Establecimientos en regiones sobre el año 2009.

En las regiones: Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Libertador Gral. Bernardo O’Higgins, Maule, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, se monitoreó el Indicador “Homologar en ocho regiones los procesos de recepción de denuncias a través de la OIRS y de la labor fiscalizadora a establecimientos, en el país”. Se realizó la auditoría Externa de los procesos implementados en las 8 regiones, logrando la certificación bajo la Norma ISO 9001:2008.

- Enfoque de género:

Se asocia al espacio de atención de usuario/as del SIAC. Se recopila información sobre la encuesta de satisfacción al cliente, desagregada por sexo, aplicada a usuarios/as de plantas de revisión técnica, una vez al año. Su propósito es mejorar a través de la fiscalización y las modificaciones normativas consecuentes, la prestación de este servicio concesionado y en ese mejoramiento considerar demandas diferenciadas de hombres y mujeres.

Certificación y Homologación Vehicular

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

El cuadro siguiente muestra los volúmenes de actividad del 3CV en los años 2008, 2009 y 2010:

Productos/ (Bienes o Servicios)	Unidad de Medida	2008	2009	2010
		Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad	Monto/ Cantidad
Procesos de homologación vehículos livianos y medianos	Unidades	245	186	261
Procesos de homologación de motocicletas	Unidades	143	71	102
Procesos de certificación de vehículos y motores pesados	Unidades	212	207	168
Certificados de modelos de vehículos para adaptación a gas	Nº de modelos	3	0	11
Procesos de verificación de conformidad	Unidades	68	83	69
Inspecciones a importadores en el otorgamiento de certificados de homologación.	Unidades	569	618	604
Controles de opacidad en buses efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	654	556	969
Controles de opacidad en camiones efectuados en recinto del 3CV.	Unidades	180	395	324
Análisis combustible diesel.	Unidades	513	442	530
Certificación vehículos de importación directa nuevos.	Unidades	83	75	311
Certificación vehículos de importación directa usados.	Unidades	0	0	0
Programa piloto de experimentación de nuevas tecnologías para control de emisiones.	Unidades	3	3	3
Certificación de requisitos funcionales dimensionales, emisiones de escape y de ruido para el proceso Transantiago	Unidades	12	8	5
Certificación de norma de ruido en buses de locomoción colectiva de la Región Metropolitana	Unidades	28	19	23

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

En lo referente a resultados del año 2010, estas cifras muestran el significativo aumento en los procesos de homologación de vehículos livianos, medianos y motocicletas, actividad directamente relacionada con la demanda por servicios de esta categoría por parte de los importadores y distribuidores de vehículos en Chile, coincidente con las condiciones económicas del país.

Sin embargo, por la situación anterior, se registra una disminución de la actividad fiscalizadora del 3CV denominada “verificación de conformidad”, que permite fiscalizar que los modelos de vehículos homologados que se encuentran a la venta y estén conformes a los modelos representativos que fueron sometidos a homologación; ello se explica porque este proceso de control involucra el uso del Laboratorio de Emisiones del 3CV, capacidad que es priorizada para cubrir la alta demanda de procesos de homologación, que incluso es superior a las unidades de vehículos livianos y medianos

homologada en el año 2008. Cabe destacar que dicho laboratorio se encuentra acreditado desde el año 2003 ante el Instituto Nacional de Normalización como Laboratorio de Ensayo en área de Emisiones de Vehículos.

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

- Enfoque de género:

El 99,95% del total de las denuncias recibidas a través de la OIRS y espacios de atención se encuentra desagregada por sexo (Femenino/Masculino) y cada una de las denuncias es remitida al organismo correspondiente para dar respuesta a los usuarios (en este caso a 3CV).

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).

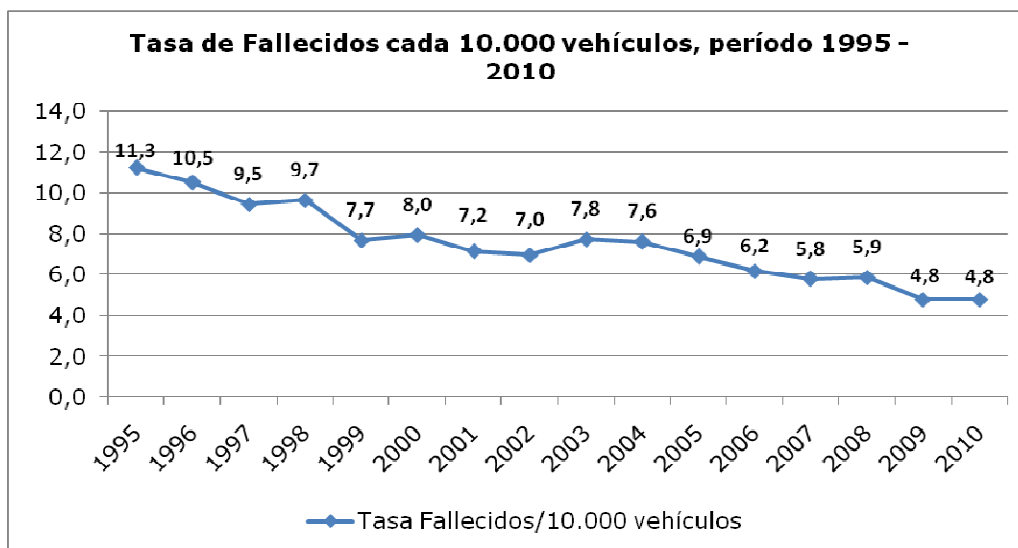
Un indicador global de la evaluación de la situación de seguridad de tránsito es el número de fallecidos anualmente en accidentes de tránsito ponderado por el parque vehicular. En la tabla siguiente se aprecia que la meta proyectada para el año 2010 en el indicador “Muertes por cada 10.000 vehículos”, era de 4,7 y el resultado efectivo alcanzó a 4,8¹.

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. Por tanto, el resultado efectivo del año considera el parque vehicular proyectado (la cifra oficial es publicada en mayo del año siguiente por el Instituto Nacional de Estadísticas) y la cifra de fallecidos al cierre del año (sin la validación oficial del año calendario por de Carabineros de Chile).

Indicador Global	2007		2008		2009		2010	
	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo	Meta	Resultado efectivo
Número de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	7,2	5,8	7,1	5,9	6,2	4,7	4,7	4,8

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET

Los resultados reflejan el trabajo coordinado en los ámbitos normativo, de gestión, y apoyo comunicacional realizado en materia de seguridad de tránsito, en un constante esfuerzo por contribuir a la promoción de comportamiento seguro. Cabe destacar que la tasa de mortalidad alcanzada en el año 2010 se encuentra estacionaria, como se muestra en la gráfica que presenta la progresiva baja de la mortalidad en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos en los últimos 16 años²:



Fuente: CONASET.

Las principales acciones llevadas a cabo y avances en esta área en el año 2010 son los siguientes:

- Se terminaron de constituir las Comisiones Regionales de Seguridad de Tránsito (CORESET) en todo el país y se continuó consolidando el trabajo en cada una de ellas. Estas comisiones

² Nota: Los resultados de la gráfica 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 2010, cuyo resultado real se conocerá en mayo del 2011.

están constituidas por actores públicos y privados de cada región y su objetivo es proponer planes, proyectos y programas dirigidos a prevenir y reducir los riesgos y ocurrencia de accidentes de tránsito en la región, de modo que puedan ser llevados a cabo a través de las atribuciones de cada una de las instituciones integrantes. Estas acciones impulsan la complementariedad de trabajo con otros servicios e instituciones públicas, integrando así la perspectiva territorial en el trabajo de la CONASET, de este modo, cada una de las campañas y materiales elaborados por CONASET son replicados y distribuidos a través de esta instancia en regiones.

- Se realizaron las asesorías técnicas (solicitadas y concursables) a diferentes municipios a lo largo del país, lo que permitió mejorar y solucionar situaciones calificadas de “puntos negros” en las respectivas comunas.
 - En la modalidad solicitadas: Catemu, Copiapó, Estación Centra, Fresia, Isla de Maipo, La Cisterna, La Granja, La Pintana, La Reina, Lo Barnechea, Machalí, Macul, Melipilla, Ovalle, Providencia, Pudahuel, Puente Alto, Quilicura, Recoleta, San Bernardo, San Felipe, San Joaquín, San Miguel, Santiago y Talagante, entre otras: Quintero, Río Bueno, Rancagua, Tal-tal y La Unión.
 - En la modalidad concursable: Iquique, Cartagena y Quinta Normal.
- En el trabajo educativo y de difusión, se llevó adelante un plan comunicacional que consistió en difundir la seguridad de tránsito a través de medios audiovisuales y prensa escrita. Se pueden mencionar las siguientes acciones: Campaña de televisión cerrada METRO S.A. a través de su canal Subtv; Campaña Radial a través de 40 Principales, Futuro, FMdos, Cooperativa y Concierto; Insertos de prensa en medios de comunicación masiva a través del diario La Cuarta, El Mercurio de Antofagasta y Valparaíso. Para complementar lo anterior, se distribuyen materiales de apoyo como volantes y afiches alusivos a las diversas campañas.
- Realización de charlas educativas de seguridad de tránsito a:
 - Estudiantes y profesores a través de municipios, dejando como material en los colegios charlas y videos educativos para ser trabajados en el aula por los profesores.
 - Jóvenes universitarios a través del concurso “Ideas jóvenes para jóvenes”.
- Producción de Manual: “Guía para la aplicación de Medidas de Tráfico calmado” disponible a través de página web (www.conaset.cl).
- Promoción de la modificación del Decreto 228 sobre resaltos reductores de velocidad, y su ingreso a Contraloría.
- Participación en el proceso de modificación del Manual de Recomendaciones para el diseño vial urbano – REDVU- para la incorporación de criterios de seguridad de tránsito en elementos de diseño.
- Participación en mesa de trabajo de Mejoramiento de Obras Concesionadas y en mesa técnica de nuevos corredores de Transantiago
- En el segundo semestre se retomaron las reuniones del Comité Técnico Interministerial, permitiendo evaluar actividades y aunar esfuerzos institucionales para seguir mejorando en

seguridad de tránsito. Excepcionalmente, se realizó una reunión especial con la subsecretaria de Transportes y los Subsecretarios de las carteras que participan en CONASET.

- Participación activa en la elaboración del Proyecto de Ley que establece el Sistema de Licencia con Puntaje.
- Participación en la elaboración del Proyecto de Ley que hace obligatorio el uso de cinturón de seguridad en buses y mini buses interurbanos.
- Se licitó la ejecución de dos estudios: “Caracterización a los Usuarios del sistema de Transporte de las ciudades de Antofagasta, Valparaíso y Rancagua” y “Caracterización de Conductores, Pasajeros, Peatones y Ciclistas de las ciudades de Curicó, Los ángeles, Temuco y Puerto Montt”, en función de los comportamientos en la vía pública relacionados con la seguridad de tránsito. Sus resultados finales estarán disponibles en mayo de 2011.
- Participación en los talleres entregados por la Dirección General de Tráfico (DGT) de España en Cartagena de Indias, continuando con el trabajo asociado a mejorar los procesos de recolección de datos de accidentes de tránsito y al mejoramiento del sistema de otorgamiento de conducir. Además se asistió al Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, Argentina.

Se presenta cuadro con indicadores de las acciones desarrolladas en seguridad de tránsito:

Productos/ (Bienes o Servicios)	2007	2008	2009	2010
	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad	Monto / Cantidad
Campañas de seguridad de tránsito realizadas.	15	18	18	16
Asesorías a Municipios del país en materia de seguridad de tránsito.	31	40	42	36

Fuente: Programa Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito – CONASET

- **Perspectiva territorial**

En las regiones: Arica Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Libertador Gral. Bernardo O’Higgins, Maule, Bío Bío, La Araucanía, Los Ríos, Los Lagos, Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, Magallanes y Antártica Chilena y Metropolitana de Santiago, se monitoreó el Indicador “Cumplimiento de las campañas de la CORESET”: Número de campañas preventivas de accidentes de tránsito realizadas en el periodo t / Número de campañas de prevención programadas en cada región para el periodo t)*100.

Al cierre del año 2010 se ejecutaron 184 campañas, lo que da como resultado un 90,46% de cumplimiento, sobrepasando la meta comprometida.

- Enfoque de género:

CONASET aplica desagregación por género en prácticamente todas sus estadísticas. El 89% de sus informes consideran la variable género. El 100% de los datos correspondientes a accidentes considera la variable género. Los datos recopilados son otorgados por Carabineros de Chile. Los análisis que han sido efectuados son dispuestos abiertamente a la comunidad, a través de su sitio web. En el año 2010, fue elaborado un informe técnico sobre género en la siniestralidad vial, que incluye elementos teóricos, y principalmente un análisis de correlación en profundidad sobre la distinta participación de hombres y mujeres en los accidentes.

Gestión de Tránsito

Las tareas principales de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) se asocian uno de los Objetivos Estratégicos de la Subsecretaría de Transportes: optimizar la utilización de la red vial básica de las ciudades, priorizando aquellas que presentan problemas de circulación vehicular y contaminación.

Para esto, la UOCT gestiona las redes de semáforos, mediante la operación de sistemas de control de área de tráfico (SCAT), y aplica otras tecnologías de transporte inteligente y medidas de gestión para optimizar las condiciones de circulación de los vehículos, y con ello, mantener controlados los problemas de congestión y minimizar los tiempos de viaje de los usuarios del sistema de transporte urbano, siempre bajo la restricción de velar por las condiciones de seguridad en el espacio vial.

En la actualidad existen cinco Sistemas Centrales de Control de Tráfico (SCAT) instalados y operando en el país, con los siguientes alcances:

- SCAT Santiago (2.608 semáforos, 104 cámaras de TV, 13 letreros de mensaje variable y 50 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Gran Valparaíso (256 semáforos, 29 cámaras de TV y 13 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Gran Concepción (202 semáforos, 14 cámaras de TV y 12 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Antofagasta (126 semáforos, 11 cámaras de TV y 7 estaciones de conteo de flujo vehicular)
- SCAT Región de Coquimbo (125 semáforos, 8 cámaras de TV)

La principal característica de estos sistemas es que centralizan la operación de los semáforos de una o varias comunas, siendo cada uno de ellos operado por una UOCT (Unidad Operativa de Control de Tránsito).

Los principales resultados de la gestión de UOCT en el año 2010 fueron los siguientes:

- Habilitación, Operación y Administración del nuevo Sistema de Control de Tránsito de la Región de Coquimbo.
- Implementación del servicio de comunicaciones y transmisión de datos para la red institucional de la UOCT a nivel nacional, lo que ha permitido al año 2010 conectar las Unidades Operativas de Control de Tránsito de Antofagasta, La Serena-Coquimbo, Gran Valparaíso y Gran Concepción con la Unidad Operativa de Control de Tránsito de Santiago.
- Se destinaron recursos para habilitar de manera provisoria el centro de control de tráfico de la ciudad de Concepción, seriamente afectado producto del terremoto de febrero de 2010.
- Se iniciaron dos estudios de actualización de programaciones de semáforos en las regiones de Antofagasta y Coquimbo.
- Se concluyó el estudio de actualización del capítulo 4 Semáforos del Manual de Señalización.
- Continuidad de las tareas de administración y operación de los sistemas de control de tránsito de Santiago, Gran Valparaíso, Gran Concepción y Antofagasta, lo que permitió seguir optimizando las condiciones de operación en las respectivas redes viales básicas y mantener bajo control los problemas de congestión.
- Incorporación de nuevos sistemas inteligentes en el sistema y centro de control de tránsito de Santiago. Se realizaron una serie de ampliaciones de los distintos sistemas y se incorporaron nuevas tecnologías, entre las que destacan las siguientes:
 - Actualización de la plataforma tecnológica del sistema de control de tránsito, aumentando la capacidad de control de semáforos y la seguridad del sistema, posibilitando la migración a un sistema digital.
 - 83 nuevos semáforos integrados al sistema de control de tránsito, con lo que se totalizan 2.608, convirtiéndose en uno de los tres más grandes del mundo.
 - 15 nuevas cámaras de televisión para monitoreo de tránsito, con lo que el sistema CCTV totaliza ya 104.
 - 30 intersecciones semaforizadas equipadas con tecnología leds, lo que permite un significativo ahorro en el consumo de energía eléctrica.
 - 20 intersecciones semaforizadas equipadas con unidades UPS de respaldo de energía, de modo de permitir su continuidad operacional durante 3 horas en caso de cortes de luz.
 - Habilitación de un sistema de administración de video digital basado en IP, que ha permitido integrar nuevas cámaras de televisión, reducir gastos de nuevos dispositivos, generar ahorros en mantenimiento y disminución en los precios de los enlaces de comunicaciones utilizados.
- Ampliación de los sistemas de control de tráfico regionales existentes:
 - Antofagasta: Se dio inicio a un proyecto que permitirá normalizar e integrar al sistema de control nuevos semáforos. aumentando de este modo la cobertura del sistema de control.

- Gran Valparaíso: Se continuó la ejecución de dos proyectos orientados a normalizar e integrar nuevos semáforos de las ciudades de Viña del Mar y de Villa Alemana al sistema. Se contempla abordar otro proyecto que permitirá mejorar el software y hardware del sistema de control de tránsito, además de ampliar la cobertura del sistema.
- Gran Concepción: Se continuó la ejecución de un proyecto orientado a normalizar e integrar nuevos semáforos de la ciudad de Concepción al sistema, y se inició la ejecución de otro proyecto que contempla la instalación de 5 nuevas cámaras de televisión y 2 letreros de mensaje variable. Además, se prepararon las Bases de Licitación de un proyecto que permitirá integrar al sistema de control semáforos situados en el eje Chacabuco de la ciudad de Concepción.
- Elaboración de las Bases de Licitación del Proyecto de Construcción de un Sistema de Control de Área de Tráfico para las Ciudades de Rancagua y Puerto Montt, luego de haberse definido las especificaciones técnicas y diseño del proyecto, y realizadas las tareas de coordinación con las autoridades regionales y comunales para la creación de la UOCT regional respectiva.
- Supervisión de las obras de construcción y/o normalización de semáforos en distintas ciudades del país: Calama, Copiapó, Vallenar, San Antonio, Rancagua, Talca, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Osorno y Puerto Montt.
- Supervisión de las obras de semaforización en la ciudad de Santiago consideradas en los proyectos de habilitación de nuevos corredores de buses, mejoramientos de ejes y ampliaciones de metro.
- Se continuó y concluyó el estudio de Actualización del Capítulo 4 Semáforos del Manual de Señalización de Tránsito.
- Se continuó y concluyó el desarrollo del proyecto de mejoramiento y actualización del sitio web de la UOCT, cuya puesta en marcha se realizará durante el año 2011.
- Se continuó con las tareas de apoyo en temas de gestión de tránsito a los municipios y con la ejecución de proyectos de semaforización en puntos de alta peligrosidad en las comunas de menores ingresos.
- La UOCT participó como contraparte técnica en la realización del Estudio Táctico Tarificación Vial por Congestión, Etapa I, cuyos resultados se obtendrán a mediados del año 2011.
- Comenzó el desarrollo de un proyecto de medición automática de tiempos de viaje en el eje Alameda (Santiago) utilizando la tecnología de tags. Los resultados de dicho proyecto debieran disponerse durante el año 2011.
- Proyectos de semaforización vinculados a la construcción y habilitación de corredores de buses y ampliación de metro.
- Como parte del Sistema de Ventanilla Única, la UOCT de Santiago revisó un total de 250 Estudios de Impacto sobre el Sistema de Transporte Urbano.+

- La integración de las UOCTs regionales al Programa 04 Unidad Operativa de Control de Tránsito, ha requerido establecer estrategias de integración y capacitación, y comenzar a desarrollar procedimientos y líneas de trabajo homogéneas, así como planes de desarrollo y estándares técnicos comunes en los diferentes sistemas de control.

Para el año 2010, 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 los períodos punta mañana y punta tarde, no se incrementaran en más de un 4% respecto del año anterior.

Gracias a una serie de medidas de gestión de tránsito implementadas por la UOCT y a las intervenciones diarias efectuadas desde el sistema de control (en total, en el año hubo 47.000), la meta planteada logró cumplirse. Los resultados de dicho indicador en los 17 ejes considerados muestran los siguientes valores durante los últimos años:

Indicador	Resultado Año 2008	Resultado Año 2009	Resultado Año 2010
Índice de aumento del tiempo promedio de viaje	103	102	104
Meta	111	107	104
Tiempo promedio de viaje (*)	2:48 (168 seg.)	2:51 (171 seg.)	2:57 (177 seg.)

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

- Enfoque de género:

UOCT atiende consultas y reclamos de usuarios/as de las vías, a través de su sitio Web y servicio de atención telefónica, en el marco del SIAC, efectuando desagregación por género en los datos recopilados. El 99,95% del total de las denuncias recibidas a través de la OIRS y espacios de atención se encuentra desagregada por sexo (Femenino/Masculino) y cada una de las denuncias es remitida al organismo correspondiente para dar respuesta a los usuarios (en este caso a UOCT).

Transporte Ferroviario

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

- Seguimiento del Plan Trienal 2008 – 2010 de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
- Seguimiento de las obras de reconstrucción de la infraestructura ferroviaria dañada por el terremoto de febrero de 2010.

- Transferencias de fondos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).
- Recopilación y análisis preliminar de la normativa ferroviaria técnica y de seguridad empleada por las distintas empresas nacionales.
- Atención y respuesta a múltiples requerimientos de índole ferroviaria de otros organismos públicos y de la comunidad en general. Principalmente problema de cruces ferroviarios a nivel.
- Revisión y análisis exhaustivo de la normativa de cruces y diseño de procedimientos actualizados (actividad en curso).
- Participación en grupos de trabajo y reuniones internacionales de integración ferroviaria:
 - V Reunión del Grupo Mixto de Trabajo sobre Integración Ferroviaria Bioceánica Argentina – Brasil – Chile – Paraguay. Buenos Aires, Argentina.
 - XII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT Comisión del Artículo 16). Montevideo, Uruguay.
 - XLI Reunión del Grupo Técnico Mixto Chile – Argentina. Buenos Aires, Argentina.

Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre

Las principales acciones desarrolladas durante 2010 en este ámbito fueron:

- Conformación del ex Programa Marítimo Portuario, actualmente Programa de Desarrollo Logístico: En la Ley de Presupuestos del Sector Público para el año 2010, se aprobó la creación del denominado “Programa Marítimo Portuario” dentro del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que, durante dicho período, se debió conformar al programa con personal, dependencias, equipamiento y otros. Se decidió modificar el nombre del programa por “Programa de Desarrollo Logístico”, por la necesidad de ampliar el ámbito de trabajo para abarcar no sólo lo relacionado con puertos y transporte marítimo, sino la cadena logística completa, incluyendo lo anterior.
- Seguimiento a procesos de licitaciones portuarias en la región de Valparaíso (puertos de San Antonio y Valparaíso): Se informó a las autoridades acerca del avance en los procesos de licitación de ambos puertos, y de la opinión técnica que esta unidad tuvo sobre los mismos. Se contrató la realización del estudio “Asesoría para la Elaboración de una Política de Desarrollo del Sistema Portuario para la V Región de Valparaíso”, a la consultora Soluciones Integrales S.A. (SOLIN). El informe final de dicho estudio se entregó en el mes de abril de 2010 y tuvo un costo de M\$30.000. Cabe mencionar que los proyectos que contemplan tales licitaciones tienen una inversión total contemplada en conjunto de aproximadamente US\$700 millones y marcarán la pauta del desarrollo de nuestro sistema portuario por al menos los próximos 10 años. Además, sus reglas serán un elemento de diseño a considerar en las licitaciones que se realicen a futuro en los demás puertos de nuestro litoral.

- Participación en instancias nacionales de trabajo conjunto: Durante 2010, se participó en diversas instancias de trabajo relacionadas con el ámbito de desempeño del departamento, tales como la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo (creada por medio del DS 313/1996 del MTT y que es la única instancia formal de colaboración entre el sector público y el privado que busca, como su nombre lo indica, facilitar y simplificar –y, por ende, reducir costos– los trámites relacionados con la actividad. Dicha comisión sesiona regularmente una vez al mes), la Comisión Asesora en Materias Marítimas y Portuarias (DS 70/2008, MTT), la Comisión Nacional de Uso del Borde Costero (DS 475/1994, Ministerio de Defensa Nacional, instancia que define los usos y prioridades para las actividades que se realizan en el borde costero) y otras.
- Participación en instancias internacionales: Como parte del quehacer de esta unidad, durante 2010 se debió asistir la VI Asamblea de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA y a la XI Reunión del Comité Ejecutivo de la misma instancia (CECIP), ambas convocadas en Ciudad de Panamá en el mes de marzo de 2010. Tras dichas reuniones, el Gobierno de Chile comprometió la realización de la XII Reunión del CECIP en la ciudad de Viña del Mar, a realizarse hacia fines del mes de enero de 2011. De este modo, se dio inicio al trabajo de organización de dicho evento, el cual estuvo a cargo de este departamento.
- Proposición de modificaciones normativas: Parte importante del trabajo desarrollado por esta unidad es la aplicación y revisión permanente de la normativa que afecta al sector marítimo y portuario. Como tal, corresponde también la proposición de modificaciones, cuando procede. Durante 2010, se enviaron a trámite diversos decretos para materias tales como modificaciones de recintos portuarios, aprobación de reglamentos (e.g., nuevo reglamento para la elaboración de los Planes de Gestión Anual de las empresas portuarias estatales; reglamento para el *landing*; modificación a reglamentos de elaboración de planes maestros portuarios y de licitaciones portuarias; reglamento de tarifas y derechos que cobra la Autoridad Marítima, etc.) y modificaciones varias. Destaca el despacho del decreto supremo que crea la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG), instancia asesora del Presidente de la República que debiera comenzar a operar durante 2011.
- Tramitación de solicitudes de permisos de excepción (*waivers*) y reputaciones de naves: La normativa actualmente vigente establece que el cabotaje en Chile está reservado a buques de bandera nacional. Al mismo tiempo, se contemplan dos mecanismos de excepción a dicha reserva: los permisos de excepción, conocidos como *waivers*, y las reputaciones de naves. Las solicitudes de ambos son recibidas y canalizadas por medio de este departamento, tanto para la reserva de cabotaje antes mencionada como para los buques que operan en el tráfico entre Brasil y Chile, que está reservado a naves de ambas banderas y contempla los mismos mecanismos de excepción. Durante 2010, se otorgaron 61 *waivers* en total y más de 120 autorizaciones de reputación, para ambos tráficos.

Sistema de Gestión de la Calidad

Desde el año 2006 la Subsecretaría de Transportes comenzó con la implementación de un Sistema de Gestión de la Calidad basado en los requisitos de la Norma ISO 9001, en el contexto de las exigencias del Programa Marco Avanzado del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG), certificando hasta el año 2009 los procesos incorporados dentro del Marco Avanzado. Ese año se postuló voluntariamente como Servicio al Programa Marco de la Calidad del PMG, dando inicio satisfactorio a la aplicación del primer año del Plan Trienal de implementación de la Norma ISO 9001:2008 en los procesos de provisión de bienes y servicios, es decir en las áreas del negocio institucional, incluyendo la consideración de la perspectiva territorial y de género.

Esto implicó también la ampliación de la certificación ya alcanzada en las áreas del PMG del Marco Avanzado en algunas regiones.

En el año 2010:

- Se continuó con la implementación del segundo año de acuerdo al plan y programa de trabajo. Los procesos que se implementaron fueron los del Programa de Seguridad de Tránsito (CONASET), Normas y Operaciones- Dpto. de Transporte Terrestre, Procesos de Gestión Regional en las regiones de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Araucanía, los Ríos y Los Lagos y algunos procesos de apoyo como los de Administración de Personal, Informática y Asesoría Jurídica Regional.
- Se obtuvo la certificación ISO del primer proceso de las áreas del negocio implementado el 2009, el proceso de fiscalización de establecimientos en la Región Metropolitana y fiscalización de establecimiento y vías en las regiones de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O'Higgins, Maule, Araucanía, Los Ríos y Los Lagos, además de los procesos del Programa Marco Avanzado con ampliación en las mismas regiones.
- La Dirección de Presupuesto dejó a libre elección de los Servicios Públicos la continuidad de la aplicación del Programa Marco de la Calidad del PMG. La autoridad decidió no continuar con la implementación del Sistema de Gestión de la Calidad dentro de los requisitos del Programa establecido por DIPRES, pero si mantener y reforzar el Sistema en forma independiente como complemento a la gestión institucional.

3. Desafíos para el año 2011

Transporte Terrestre

Para el año 2011, los principales desafíos son:

- Modificar y tramitar Bases de Licitación para entregar concesiones de Plantas Revisoras en las Regiones de Antofagasta y Valparaíso. Esta nueva versión de Bases debe recoger las recomendaciones realizadas por la Contraloría General de la República. Luego de ello, se debe dar inicio a los llamados correspondientes.
- Efectuar los estudios necesarios para volver a Licitación los Servicios de Transporte Público prestado con Buses en el Gran Valparaíso.
- Realizar modificaciones a la normativa vigente para mejorar los estándares de seguridad de los viajes rurales e interurbanos que se prestan con buses. Además, se tiene contemplado modificar y actualizar la norma que regula el transporte de carga peligrosa por el país.

Transporte Internacional

Durante el año 2011, se procederá a efectuar llamados a licitación de trazas de transporte internacional de pasajeros y además se efectuará el llamado a licitación de cupos de transporte internacional de carga en el tráfico Chile – Uruguay.

Equidad de acceso y eficiencia

Durante el año 2011 se procederá a:

- Iniciar la implementación del programa de Ciudades Modelo, a través de la licitación de obras de vialidad en Talca, el término de estudios de ingeniería en Valdivia y el desarrollo de los estudios iniciales de soluciones de transporte urbano en Concepción y Antofagasta.
- Iniciar la implementación de Ciudad Tecnológica en Puerto Montt.

Sustentabilidad

Durante el año 2011 se procederá a:

- Formalizar la bicicleta como medio de transporte estableciendo normas de utilización y promoviendo su funcionamiento integrado con otros modos, particularmente, en el ámbito urbano.

- Iniciar las obras de ciclovías en las ciudades que cuentan con planes maestros para este modo.

Transantiago

Para el año 2011, los principales desafíos son:

- Automatizar la fiscalización remota de vías exclusivas mediante la implementación de una plataforma tecnológica de control y procesamiento de infracciones.
- Mantener de manera intensiva las señales de parada de los paraderos de mayor demanda.
- Implementar iluminación solar en 1.000 refugios de parada de buses de Transantiago
- Mejorar la operación y velocidad de los servicios Transantiago y las condiciones de seguridad y operación para todos los usuarios de la vialidad (peatones, automovilistas, etc.) en puntos críticos, a través de la ejecución de obras menores que implementan rediseños que ayuden a mejorar la operación de los buses y cambios geométricos puntuales para mejorar la operación de intersecciones, paraderos, zonas pagas, etc.
- Contratar obras de corredores de transporte público de la Red Troncal de Transantiago como Departamental Oriente, Anillo Intermedio Norte, Departamental Poniente T1. Además se iniciará el diseño de diversas conexiones norte, y la ejecución de la conexión vial Isabel Riquelme-2da Transversal, de la zona sur poniente.
- Se continuará con diversos estudios de anteproyecto y/o ingeniería de detalle para otros corredores del plan maestro de infraestructura como San Pablo, Tobalaba, Recoleta Sur, M.A.Matta (Quilicura), Santa Rosa Sur Extensión, Lo Ovalle y Nueva San Martín, entre otros.
- Continuar con la política de conservación de la red vial de ejes Transantiago.
- Lanzamiento de campaña educativa sobre el cuidado de Transantiago, "Por mí, por mi ciudad"
- Realización de campaña de evasión III.
- Entrega en colegios de Santiago de una guía educativa para niños sobre el uso y cuidado del transporte público.
- Realización de 10 obras de teatro en diferentes colegios de Santiago con la temática de cuidar Transantiago.
- Capturar ahorros en un 10% en relación al presupuesto del año 2010, mediante reestructuración organizacional del Programa, manteniendo la eficiencia en la gestión en la operación, incorporando mejoras en los procesos de negocio y las tecnologías que los soportan, busca de generar unidad entre objetivos, productos/servicios, procesos, tecnologías y principalmente las personas que componen la organización.
- Consolidación del Proyecto Nueva Gestión de Transantiago Se espera implementar soporte tecnológico que habilite aplicaciones y sistemas que permitirán establecer un enfoque de trabajo asociado a procesos y generar al mismo tiempo, eficiencias y sinergias en el traspaso (colaboración e interacción) de información tanto internamente como hacia los usuarios del

Sistema de Transporte Público y otras instituciones de Gobierno. Se implementará en un plazo de cinco años y por fases, a mediados del 2011 se iniciará la fase de Crecimiento, con la expansión e implementación de las nuevas aplicaciones para los procesos claves de la organización. La siguiente fase iniciará su implementación a fines del 2011 y considerará la Integración entre los distintos sistemas de información que apoyan procesos individuales.

Subsidios al Transporte

La División de Subsidios tiene como desafío prioritario para el año 2011 avanzar decididamente en la implementación de sistemas informáticos de apoyo a la gestión de todos los subsidios, así como a las tareas transversales de apoyo a cada unidad de negocio.

Conjuntamente con lo anterior, se trabajará en el rediseño de los procesos de la división, los cuales deberán incorporar el uso de los mencionados sistemas informáticos de apoyo. Esto deberá ser comunicado a todos los niveles involucrados de manera tal de instaurar correctamente esta nueva forma de gestión.

Desafíos por tipo de Subsidio:

Subsidio a la Oferta y Transitorio de Transantiago:

- Continuar con lo realizado durante el año 2010.

Subsidio a la Oferta en Zonas Licitadas:

- Implementación de los procesos de transferencias para Antofagasta: A partir de abril del 2011, los prestadores de servicio de Antofagasta, se acogen al subsidio a la oferta, sumándose a las 4 otras regiones, que junto con Merval, Fesub y Metrotren, reciben este subsidio.
- Puesta en marcha de sistema informático de apoyo, para poner a disposición de los distintos usuarios información relativa a la validación de los concesionarios y prestadores de servicio, según corresponda, así como de los respectivos receptores y datos bancarios asociados, generar alertas y avisos de plazos y vencimientos de la documentación y de los procesos y actividades relativas a las transferencias, entre otros. El sistema instalará controles que velen por el correcto funcionamiento, tanto en forma como en oportunidad del proceso de transferencia.

Producto de lo anterior, se liberarán horas hombres de labores administrativas capitalizables en análisis y mejora continua del proceso y la varianza en los tiempos de las transferencias se minimizará, lo que traerá consigo una estandarización de los tiempos de éstas.

- Implementación de módulo de consultas que junto con el sistema informático de apoyo, responderá en forma estandarizada a las inquietudes que periódicamente llegan a la división

por parte de concesionarios y prestadores en cuanto al estado de las transferencias y procesos asociados. Mediante un único canal, este módulo mejorará el servicio de información a clientes externos.

- Revisión de los addendums y acuerdos para incorporar todos aquellos aspectos que han ido surgiendo durante la ejecución del subsidio que estipula y que no fueron considerados en el diseño inicial de éstos.

Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas:

- Implementación de un logotipo identificadorio para los servicios urbanos y rurales acogidos al subsidio de rebaja tarifa escolar.
- Implementación de modelo de pago que corrija aspectos de operación de los servicios, como cambios de zona, reemplazo de vehículos, entre otros.
- Ajustes al proceso de postulación del subsidio, para que el receptor de los fondos sea quien pueda hacer efectiva la rebaja, para ello se debe contar con información online del Registro Civil.

Subsidio a la Demanda en Zonas No Licitadas:

- La ley 20.378, establece que desde el segundo año de aplicación en adelante, se deberá utilizar un mecanismo, tecnología o procedimiento que obligue el uso del subsidio en el pago de tarifas de transporte público. Para el año 2011 no se cuenta con tecnología en las zonas de aplicación de este subsidio, por lo que se ejecutarán proyectos piloto de sistemas electrónicos de pago en la Región de Los Ríos:
 - Para zonas aisladas, en tres recorridos:
 - Terrestre: San José – Alepúe Playa
 - Fluviales: Isla Mancera con Corral y Niebla (Corral), Quitaqui – Valdivia.
 - Para zonas no licitadas, servicios urbanos, Línea 1 de Valdivia.

Subsidio en Zonas Aisladas:

- Implementación de mecanismos de licitación que incentiven el mejoramiento de la calidad de servicios de transporte subsidiados de continuidad.
- Mejoramiento de la gestión en el otorgamiento de subsidios al transporte en zonas aisladas en modalidad a la demanda.

Subsidio en Zonas Extremas:

- Continuar con lo realizado durante el año 2010.

Subsidio Transporte Escolar:

- Evaluación y seguimiento de servicios adjudicados a nivel nacional. Durante el proceso de postulación al Programa del año 2011 se recibieron sobre 1000 postulaciones, concluyendo

en la adjudicación de más de 500 servicios de transporte escolar a nivel nacional mediante dos procesos licitatorios.

- Evaluar la alternativa de incluir modificaciones a recorridos de transporte público que puedan satisfacer necesidades de servicios de transporte escolar postulados. Esto podría implicar generar incentivos a operadores para que realicen cambios en la ruta y frecuencias de operación del servicio de transporte público.
- Evaluar el potenciamiento de subsidios a la demanda para estudiantes vulnerables en servicios de transporte público existentes.
- Revisión y eventuales modificaciones al sistema de evaluación social de postulaciones al programa de transporte escolar exigido por el reglamento. Revisión de variables de evaluación y su aplicación considerando la experiencia adquirida en el primer año de ejecución del programa.

Otros Programas que Favorezcan el Transporte Público:

- Revisar y actualizar los requisitos exigidos a las iniciativas postuladas, en lo referente a la determinación de la factibilidad y/o rentabilidad social, de manera de facilitar y acelerar la posterior ejecución de los fondos.

Provisión Especial para Inversiones

- Focalizar los proyectos a financiar en iniciativas que mejoren los sistemas de transporte público.

Fiscalización

Los principales desafíos durante el 2011, consideran extender las iniciativas de innovación e incorporación de tecnología en diferentes áreas, las que pretenden automatizar algunos procesos tanto en la captura de imágenes y placas patentes, como en la optimización en el número de controles y de la fiscalización en general:

- CEF: Incorporación de nuevas tecnologías para el mejoramiento de la fiscalización de vías y pistas sólo buses, ampliando en forma importante la cantidad de cámaras disponibles. Se implementará el proyecto de Cámaras en la Alameda, que se encuentra en etapa de licitación, estimándose que estará operativo a partir del cuarto trimestre del 2011. El periodo estimado de funcionamiento del proyecto durante el 2011, incluye de agosto a diciembre para los ejes de Providencia y San Antonio y de octubre a diciembre, para las vías Alameda, Mac-Iver y San Martín. Además se está desarrollando un Proyecto piloto de Fiscalización Móvil, que permitirá al Programa contar con un equipamiento móvil, de fácil traslado y que entregue

todas las herramientas necesarias para fiscalizar en terreno este tipo de eventos y que aporte medios probatorios para infraccionar a los responsables. Se espera que este proyecto también esté en funcionamiento durante el cuarto trimestre del presente año. Junto con esto, se pretende incorporar nuevas cámaras, gestionando en una primera etapa anexar las imágenes del resto de los terminales de buses interurbanos y rurales y posteriormente otros de interés para las tareas de fiscalización.

- Evasión: Se aumentará en un 40% la fiscalización de la evasión de tarifa respecto al 2010, en la cantidad de pasajeros fiscalizados. Además se está elaborando un Proyecto piloto para instalar validadores en las puertas traseras de los buses, de manera de facilitar el acceso de pago de tarifa de los usuarios y disminuir la evasión en los Buses Transantiago. Se estima que este proyecto esté en funcionamiento durante el cuarto trimestre del 2011.
- Vía Pública: Se ampliará el uso de PDA en terreno, incorporando nuevas tareas de fiscalización que se efectúan en vía pública.
- Subsidios: Se continuará con la fiscalización del cumplimiento del Programa de Subsidios del Transporte en regiones, aumentando los controles a frecuencia y tarifas a los buses urbanos y rurales y a zonas aisladas.
- Certificación ISO: Se implementarán y certificarán 3 nuevas regiones en la Norma ISO 9001:2008, tanto para la fiscalización en vía pública como en establecimientos: regiones del Biobío, Aysén y Magallanes. Además se implementará y certificará el proceso de fiscalización de denuncias en la Región Metropolitana.

Certificación y Homologación Vehicular

Los desafíos para el 2011 del Centro de Control y Certificación Vehicular, 3CV, consisten en Generar las condiciones para llevar a cabo la certificación de consumo de combustible y emisión de CO2 en vehículos livianos motorizados, considerando que el sello de eficiencia energética que tendrán los vehículos nuevos entra en vigencia en septiembre de 2011.

Seguridad de Tránsito

Para el año 2011, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito profundizará el trabajo con los diferentes actores en materia de seguridad de tránsito, a objeto de diseñar un plan de acción estratégico que contribuya y facilite el compromiso de las distintas instituciones que la conforman a objeto de establecer una meta nacional de reducción de las víctimas fatales a causa de los accidentes de tránsito.

Las líneas de acción identifican medidas de corto plazo (ejecución año 2011) y el desarrollo de proyectos estratégicos para el período 2011-2014.

Plan de Acción de Corto Plazo:

- Campaña comunicacional: Alcohol
- Plan nacional de retroreflectancia.
- Plan participativo regional de solución de puntos críticos.
- Proyecto Piloto CONASET-Transantiago: Señales dinámicas para indicar velocidad máxima en corredores de transporte público con colegios cercanos (World Bank).
- Sistema de atención/orientación a víctimas de accidentes de tránsito.
- Mejoramiento de normativa de evaluación de las condiciones físico-síquicas de los postulantes a licencia de conducir.
- Tramitación proyecto de Ley sobre Licencias con Puntajes.
- Sello de certificación voluntaria Conductor Seguro para Transportes Escolares.
- Introducción de la valorización de accidentes en la evaluación de proyectos de inversión social en Transporte Interurbano en conjunto con SECTRA y MIDEPLAN.

Plan de Acción Estratégico para el año 2001-2014 (se ejecutará por los participantes del Comité Técnico Interministerial)

- Campaña comunicacional a nivel gobierno: Consumo de alcohol – conducción.
- Centro Nacional de Tratamiento de Infracciones.
- Mejoramiento del sistema de otorgamiento de licencias de conducir (examen práctico y teórico).
- Plataforma única de información integrada de accidentes de tránsito.
- Fortalecimiento de la seguridad de tránsito en el sistema escolar chileno.

Adicionalmente, se continuará gestionando acciones a través de sus Comisiones Regionales y realizará alianzas con todos aquellos organismos, tanto públicos como privados, que tengan iniciativas y acciones en esta línea.

Gestión de Tránsito

Los principales desafíos de la UOCT para el año 2011 consideran:

- Creación de nuevos centros de control de tráfico en el país: Temuco, Rancagua y Puerto Montt.

- Mantenimiento, Ampliación y Mejoramiento de los centros de control existentes:
 - Santiago: licitación de un proyecto de conservación del sistema de control de tránsito y sistemas de apoyo a la gestión de tránsito; migración a tecnología digital de una proporción de semáforos integrados al sistema; continuar con la modernización del sistema CCTV, de un sistema análogo a digital; reemplazo de controladores antiguos; instalación de semáforos de leds en intersecciones importantes de la ciudad; la instalación de nuevos semáforos en intersecciones con altas tasas de accidentes ubicadas en comunas de menores ingresos; y la implementación del proyecto de detección de incidentes con selección automática de planes de tiempo prefijados.
 - Antofagasta: implementación de un nuevo sistema de control de tránsito que tenga la facilidad de controlar los semáforos con mecanismos de control adaptativo; ampliación de la cobertura del sistema de control, integrando nuevos semáforos al sistema; ampliación del sistema de circuito cerrado de televisión para el monitoreo de tránsito; y continuar con el desarrollo del estudio de actualización de programaciones de semáforos de la ciudad de Antofagasta.
 - Región de Coquimbo: fortalecimiento del equipo de trabajo del centro de control de tránsito; licitación del proyecto de conservación del centro de control, que permita dar continuidad operacional al mismo; y continuar con el estudio de actualización de programaciones de semáforos de las ciudades de La Serena y Coquimbo.
 - Gran Valparaíso: implementación de un nuevo sistema de control de tránsito que tenga la facilidad de controlar los semáforos con mecanismos de control adaptativo, considerando la fuerte variación de los flujos vehiculares que se produce en muchas redes de la zona a lo largo de la semana y del año; habilitación del nuevo centro de control en la propiedad que ha sido destinada para dicho fin; y ampliar la cobertura del sistema de control de tránsito, integrando nuevos semáforos al sistema.
 - Gran Concepción: integración de nuevos semáforos de la ciudad de Concepción al sistema de control; ampliación del sistema de circuito cerrado de televisión; e implementación de letrero de mensaje variable para entrega de información de tránsito a los usuarios.
- Apoyo Técnico en otras ciudades del país:
 - Contraparte Técnica del estudio de diseño y evaluación de un sistema de control de tránsito para ciudades como Valdivia, Osorno, Iquique, Calama, Copiapó, Talca y Curicó.
 - Supervisión de obras de semaforización en distintas ciudades del país.
 - Elaboración de proyectos de semaforización para iniciativas de inversión regionales.
 - Otras Tareas a ser Realizadas y Metas Propuestas
 - Formalización del Capítulo 4 Semáforos del Manual de Señalización de Tránsito, cuyo estudio ha finalizado recientemente.
 - Elaboración de los Términos de Referencia para la licitación de un estudio que permita actualizar las especificaciones técnicas de instalaciones de semáforos y de controladores de

tráfico, a fin de ajustarlas a los nuevos requerimientos existentes, y a las tecnologías y elementos disponibles.

- Respecto del indicador de la UOCT en el Formulario H, la meta propuesta contempla un incremento de los tiempos de viaje promedio de vehículos particulares en los ejes representativos de la ciudad de Santiago, en los períodos punta mañana y punta tarde, no superior a un 6% respecto del año 2010.

Desarrollo Logístico

Dado que el Programa de Desarrollo Logístico se encuentra en etapas iniciales de su existencia, los desafíos son de gran alcance y profundidad; a saber:

- Consolidación del trabajo que se ha hecho a través del Departamento Ferroviario y del Departamento Marítimo, Fluvial y Lacustre y orientación del mismo hacia una perspectiva logística y multimodal.
- Terminación del diseño de un Observatorio Logístico de escala nacional.
- Definición de una política nacional para el desarrollo logístico
- La conformación y puesta en marcha efectiva de la Comisión Nacional de Desarrollo Logístico.
- Una vez que la Comisión se encuentre activa deberá identificar, priorizar e implementar un conjunto de acciones multilaterales para mejorar el desempeño logístico de nuestro país, en concordancia con la Política Nacional.

En cuanto a desafíos específicos en transporte marítimo y ferroviario para el año 2011, se puede consignar lo siguiente:

Transporte Ferroviario:

- Operativización y puesta en efecto del Plan Maestro Ferroviario.
- Revisión del Plan Trienal 2011 – 2013 de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y cierre del Plan Trienal 2008 - 2010.
- Potenciar el transporte de carga ferroviario y su integración con otros modos de transportes.
- Avanzar en las iniciativas en análisis de corredores ferroviarios internacionales para el transporte de carga internacional.
- Reforzar el rol normativo y fiscalizador del MTT en materias ferroviarias.

Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre:

- Reestructuración de sistema de tarifas por derechos y servicios prestados por la Autoridad Marítima, incorporando criterios de racionalidad económica a las tarifas que se cobran por

tales servicios y, de este modo, incentivando la llegada de más y más grandes buques, lo que permitirá reducir los costos de nuestro comercio exterior

- Revisión de la reserva de cabotaje, que busca abrir el mercado del transporte marítimo al interior del país, creando las condiciones para que aumente la oferta de dichos servicios y, por esa vía, aumentando la disponibilidad de éstos y disminuyendo sus costos para el usuario, además de descongestionar nuestras vías terrestres
- Revisión y actualización de planes maestros de las empresas portuarias estatales creadas por medio de la Ley N° 19.542, generando planes coordinados de desarrollo del sistema portuario estatal que maximicen la competitividad del mismo
- Promulgación de nuevo reglamento para la elaboración de los Planes de Gestión Anual de las empresas portuarias estatales, que fundamentalmente renueva e incorpora nuevos indicadores de gestión para dichas empresas, dando cuenta de las transformaciones experimentadas por el sector durante los últimos diez años
- Promulgación de reglamento para el landing (desembarco y reembarco de pasajeros turísticos en lugares donde no existen instalaciones portuarias habilitadas), que llenará el actual vacío legal sobre el particular, permitiendo que cruceros extranjeros puedan efectuar landing y, de este modo, incentivando la llegada de éstos por la vía de contar con reglas claras, no discriminatorias y públicamente conocidas
- Promulgación de modificaciones al reglamento de elaboración de planes maestros portuarios y de licitaciones portuarias, incorporando por dicha vía una mayor presencia de la visión del MTT como ente a cargo de formular la política portuaria nacional y estrechando el trabajo conjunto entre éste y las empresas portuarias estatales.

4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2010
- Anexo 5: Compromisos de Gobierno
- Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010
- Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Anexo 8: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas

- Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

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

- Misión Institucional

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

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2010

Número	Descripción
1	Subsidio Nacional al Transporte Público: En esta línea se consultan niveles de recursos sin precedentes históricos, producto de ser el primer año de aplicación de una medida de similar condición, esto es, la entrada en régimen del Subsidio Nacional al Transporte Público. En este contexto se consultan recursos por un total de por \$630.457 Millones, que incorporan una estimación de \$ 453.693 Millones para dicho subsidio.
2	Programa Nacional de Subsidio al Transporte Público, se ha creado un nuevo Programa Presupuestario que reúna bajo un mismo título todos aquellos desembolsos y gastos que requiere la aplicación de ese Subsidio (Programa 19-02-06). El nuevo programa presupuestario explica en gran medida las variaciones del Presupuesto contemplado para el Programa Subsecretaria de Transportes, el cual se ve reducido por el traspaso de todos aquellos recursos destinados al subsidio al transporte Público. No obstante, sus Gastos en Personal crecen un 7,9 % producto de una mayor dotación que refuerza sus acciones de apoyo al resto de los programas de actividades del Ministerio.
3	Se producen reasignaciones que permiten una mayor disponibilidad para los nuevos fines propuestos. Entre éstas, recursos traspasados a Inversión para continuar las labores de Conservación de paraderos y recursos liberados por el término de estudios que han permitido mejorar la entrada en régimen de operación del sistema de transporte TRANSANTIAGO.
4	Las nuevas actividades de implementación del subsidio nacional al transporte público, se han incrementado los recursos para fortalecer su operación, esto incluye un nuevo programa para atender las políticas y marco regulatorio del área Marítimo-Portuaria.

- Objetivos Estratégicos

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

- Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	<p><u>Normas que rigen el transporte</u> Reglamentos que fijan bases comunes de operación para todos los agentes del sector transporte o subsectores específicos de éste. Licitación de concesiones de vías para transporte público en ciudades que presenten problemas de congestión, contaminación y/o seguridad. Restricciones a la circulación de vehículos motorizados. Licitación de plantas de revisión técnica. Acreditación de escuelas de conductores. Administración y operación de registros de servicios de transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración y operación del Registro Nacional de los Servicios de Transporte Público de Pasajeros, RNSTP • Administración y operación del Registro Nacional de los Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, RENASTRE. 	1,2,4,5,6,
2	<p><u>Fiscalización a los sistemas de transporte</u> Fiscalizaciones a vehículos en la vía pública Fiscalizaciones a establecimientos Actos administrativos formales de denuncia ante la autoridad competente, respecto de los infractores de las normas de transporte</p>	
3	<p><u>Certificación y homologación vehicular</u> Homologación de Vehículos livianos y medianos Verificación de Conformidad Certificación de Vehículos Control de Opacidad Pruebas en Laboratorio de Vehículos Pesados</p>	4
4	<p><u>Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito</u> Implementación de normas orientadas a mejorar la seguridad de tránsito Difusión y comunicación orientada a la educación de los usuarios Atención de consultas de usuarios en materia de seguridad de tránsito. (Espacio de Atención de CONASET en el marco del SIAC) Asesoría técnica a municipios Campañas comunicacionales para disminuir conductas de riesgo en la población susceptible de sufrir accidentes de tránsito</p>	1,3
5	<p><u>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito</u> Administración, operación, supervisión y mejoramiento de los sistemas de control de tránsito del país y de los sistemas inteligentes de apoyo a la gestión de tráfico Revisión y actualización de las políticas y normativas de tránsito Apoyo técnico a otras entidades gubernamentales en: estudios de tránsito; revisión, autorización y ejecución de proyectos de semaforización; definición y actualización de programaciones de semáforo; construcción de obras de mejoramiento de la gestión de tránsito, e implementación de sistemas inteligentes de transporte Atención de consultas, reclamos y denuncias de los usuarios en relación con la gestión de tránsito (sitio web de la UOCT y servicio de atención telefónica, en el marco del SIAC) Medidas de ordenamiento del uso del espacio vial (clasificación de vías para distintos tipos de vehículos y/o servicios de transporte: vías exclusivas, reversibles, segregadas, etc.)</p>	2,3
6	<p><u>Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte</u> Verificación de las denuncias de usuarios sobre transporte público SIAC (Sistema Información y Atención Clientes) Sistema de información a usuarios Transantiago Informa</p>	1,4

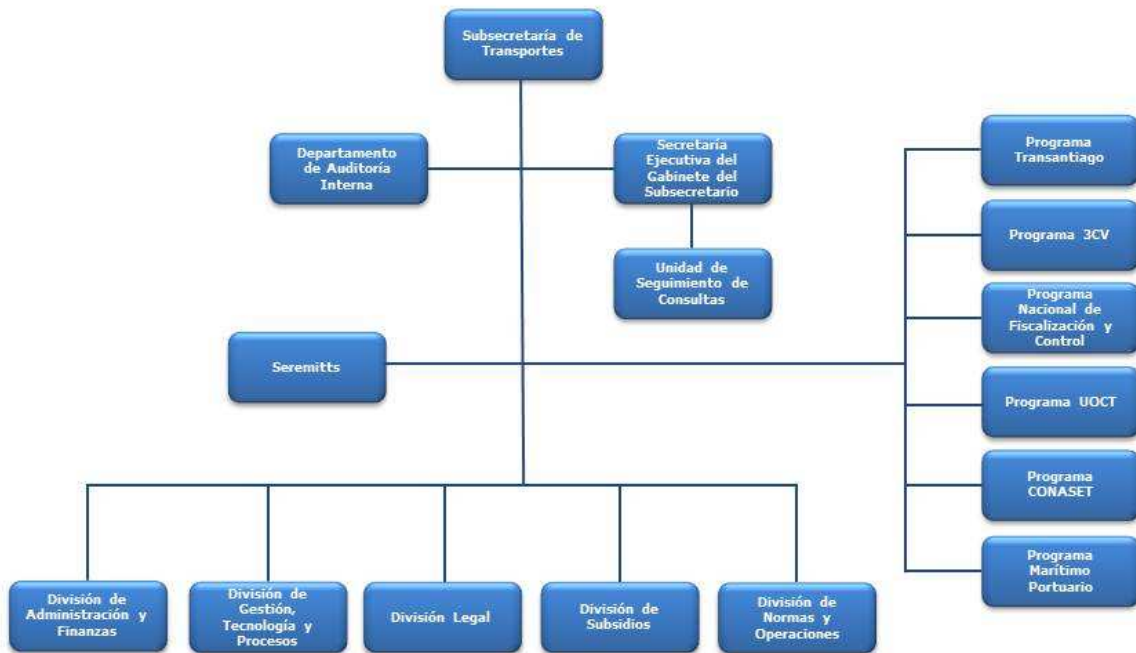
7	<u>Desarrollo de políticas, medidas y acciones de transporte internacional</u> Convenios y acuerdos bilaterales y multilaterales sobre transporte internacional de pasajeros y carga Permisos para operaciones de transporte internacional Permisos para operaciones de transporte internacional	1,5,6
8	<u>Subsidios al transporte</u> Subsidios al transporte público <ul style="list-style-type: none"> • subsidios a los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que contemplan tarifas escolares • Fortalecimiento y focalización de fondos de apoyo al transporte escolar • Apoyo en el desarrollo de infraestructura para el transporte público y su modernización, infraestructura para el transporte en general u otros • Subsidios para la renovación de buses, minibuses, y taxibuses Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas <ul style="list-style-type: none"> • Definición de los servicios a subsidiar en los diferentes modos y regiones • Gestión de los recursos asignados al transporte de zonas aisladas • Propuestas de bases de licitación de subsidios al transporte en zonas aisladas • Control y fiscalización de los servicios subsidiados de transporte en zonas aisladas • Elaboración de estadísticas de pasajeros y carga de servicios de transporte subsidiados 	1
9	<u>Desarrollo de políticas en transporte de carga terrestre, políticas marítimo-portuarias y políticas de transporte ferroviario.</u> Políticas de transporte ferroviario Propuestas de modificaciones a la legislación ferroviaria Políticas de transporte marítimo Desarrollo de una política portuaria nacional Propuestas de modificaciones a la normativa del sector marítimo-portuario Políticas de transporte de carga terrestre Estudios de base a las políticas sectoriales	1,6

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

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

10	Operadores que proveen servicios subsidiados de transporte a usuarios.
11	Juntas de Vecinos y otras entidades y organizaciones sociales.
12	Usuarios de la red vial
13	Administrador Financiero de Transantiago (AFT)
14	Prestador de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT)
15	Concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas.
16	Importadores, fabricantes y armadores de vehículos.

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



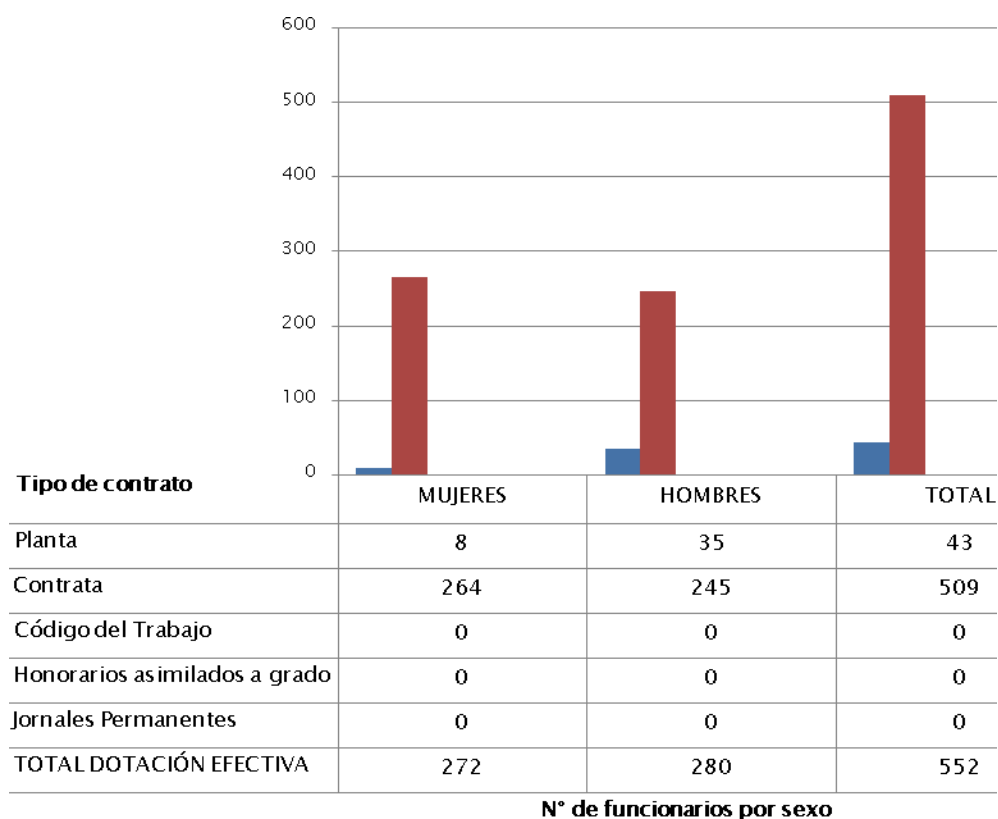
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Subsecretaría de Transportes	Gloria Hutt Hesse
Jefe División de Normas y Operaciones	Roberto Santana Muñoz
Jefe División Legal	Ricardo Oporto Jara
Jefe División Subsidios	Christian Echeverría
Jefe División de Administración y Finanzas	Alejandra Domínguez Effa

Anexo 2: Recursos Humanos

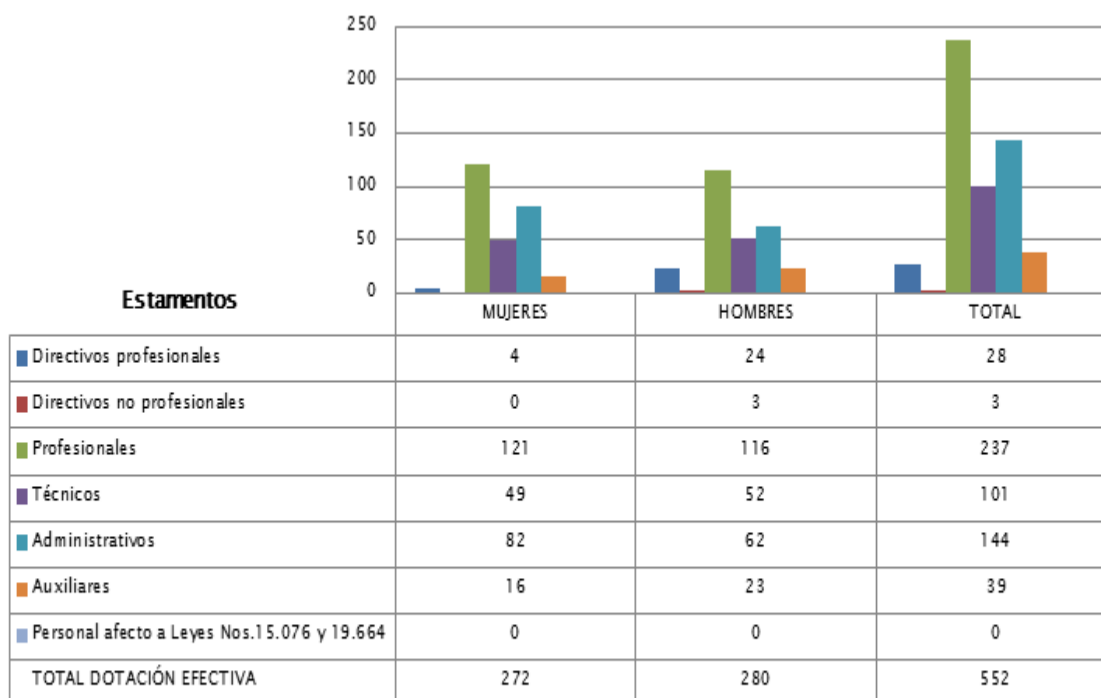
a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2010³ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



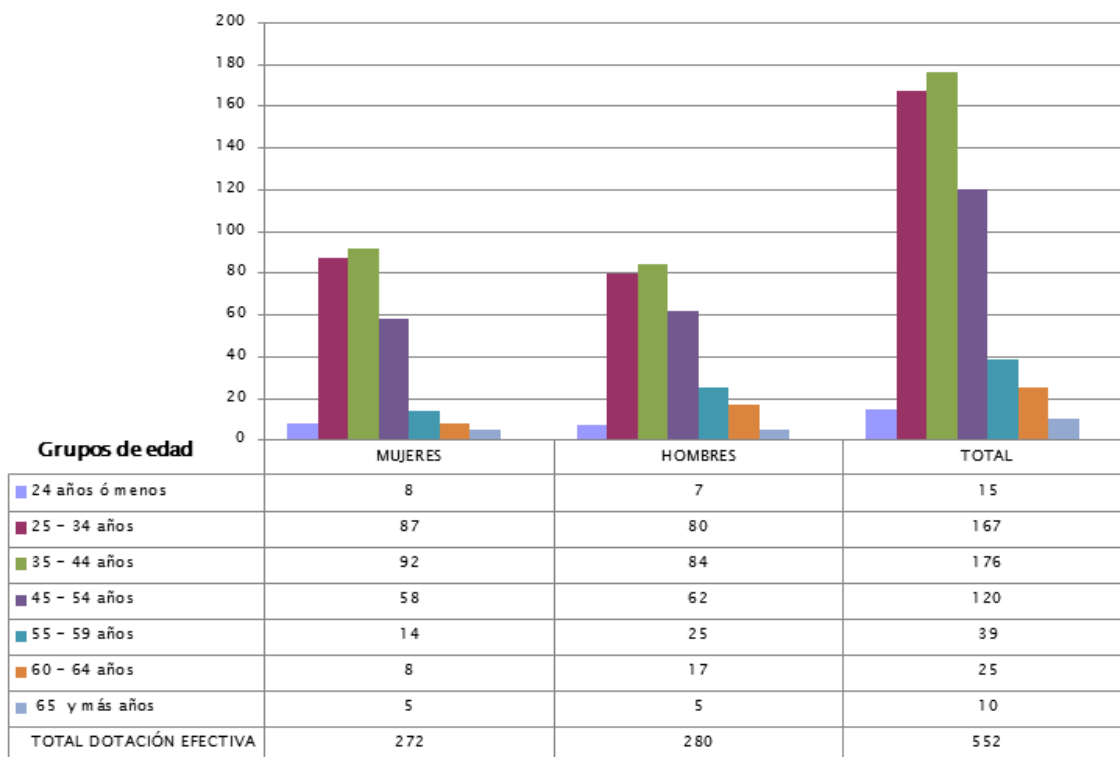
³ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2010. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- Dotación Efectiva año 2010 por Estamento (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

- Dotación Efectiva año 2010 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁴		Avance ⁵	Notas
		2009	2010		
1. Días No Trabajados	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/Dotación Efectiva año t	17,0	1,5	1133,3	descendente
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.					
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	52,0	10,3	504,9	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	---	ascendente
• Funcionarios fallecidos	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,0	0,0	---	neutro
• Retiros voluntarios					
○ con incentivo al retiro	(N° de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,9	0,5	55,6	ascendente
○ otros retiros voluntarios	(N° de retiros otros retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	4,0	6,2	64,5	descendente
• Otros	(N° de funcionarios retirados por otras causales año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,2	3,6	5,6	descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t)	2,9	0,9	322,2	descendente

4 La información corresponde al período Enero 2009 - Diciembre 2009 y Enero 2010 - Diciembre 2010.

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

Cuadro 1 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁴		Avance ⁵	Notas
		2009	2010		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	2,2	4,7	213,6	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios a contrata.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total efectivo de funcionarios a contrata año t}) * 100$	3,7	21,8	589,2	ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	119,3	115,9	97,2	ascendente
4.2 Porcentaje de becas ⁶ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,0	0,2	---	ascendente
4.3 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	1,8	0,9	50,0	ascendente
5. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	2,7	1,0	270,0	descendente
6. Evaluación del Desempeño⁷					
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Porcentaje de Funcionarios en Lista 1	98,9%	88,0%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 2	1,1%	11,8%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 3	0,0%	0,2%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 4	0,0%	0,0%		

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

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

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ⁸	M\$	
Ingresos	170.944.178	11.645.225	Nota ¹
Transferencias corrientes	0	17.469	
Ingresos de Operación	146.254	169.035	
Otros Ingresos Corrientes	1.471.871	1.774.223	
Aporte Fiscal	169.162.219	9.478.867	Nota ¹
Venta de Activos NO Financieros	7.951	8.740	
Recuperación de Préstamos	6.395	6.307	
Endeudamiento	149.488	190.584	
Gastos	164.825.291	15.811.708	Nota ¹
Gastos en Personal	6.433.134	7.374.284	
Bienes y Servicios	1.761.586	2.132.183	
Prestación de Seguridad Social	70.803	73.192	
Transferencias Corrientes	155.302.476	0	Nota ¹
Integros al Fisco	1.148	1.503	
Otros Gastos Corrientes	1.228	0	
Adquisición de Activos No Financieros	340.811	765.165	
Iniciativas de Inversión	250.285	299.059	
Servicios de la Deuda	663.821	5.166.322	
Resultado	6.194.643	4.166.483	Nota ¹

⁸ La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Nota¹:

El Programa 01 "Subsecretaria de Transportes" hasta el año 2009 presentaba en su presupuesto las transferencias corrientes (subtítulo 24) asociadas a Subsidios al Transporte (Transantiago y Zonas aisladas). A partir del 2010 se crea un nuevo programa presupuestario (Programa 06), el cual incorpora estos recursos y los asociados a subsidios a regiones.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$⁹	M\$	
Ingresos	78.567.833	91.713.744	
Aporte Fiscal	78.075.597	91.713.744	
Transferencias para Gastos de Capital	492.236	0	
Saldo Inicial de Caja	0	0	
Gastos			
Gastos	79.012.289	94.340.503	
Transferencias Corrientes	8.935.106	12.913.024	
Integros al Fisco	0	2.281.455	
Transferencias de Capital	35.762.786	36.147.703	
Servicios de la Deuda	34.314.397	42.998.320	
Saldo Inicial de Caja	0	0	
Resultado	-444.456	-2.626.759	

9 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ¹⁰	M\$	
Ingresos	24.254.726	14.004.997	
Otros Ingresos Corrientes	17.408	1.878	
Aporte Fiscal	24.013.691	13.753.504	
Venta de Activos No Financiero	0	0	
Endeudamiento	223.627	249.615	
Saldo inicial de Caja	0	0	
Gastos	22.469.366	21.455.842	
Gastos en personal	2.835.338	2.718.009	
Bienes y Servicios	16.150.515	16.714.609	
Transferencias Corrientes	0	0	
Integros al Fisco	0	0	
Adquisición de Activos No Financieros	1.965.436	108.060	
Iniciativas de Inversión	102.212	106.000	
Préstamos	0	0	
Transferencias de capital	0	0	
Servicio de la Deuda	1.415.864	1.809.164	
Saldo Final de Caja	0	0	
Resultado	1.741.089	-7.450.845	

10 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ¹¹	M\$	
Ingresos	5.071.261	4.989.414	
Ingresos de Operación	10.767	16.412	
Otros Ingresos Corrientes	0	3.207	
Aporte Fiscal	5.060.495	4.969.795	
Saldo inicial de Caja	0	0	
Gastos	4.707.651	4.552.899	
Gastos en personal	692.342	857.298	
Bienes y Servicios	105.030	250.885	
Integros al Fisco	1.719	2.620	
Adquisición de Activos No Financieros	81.391	116.064	
Iniciativas de Inversión	3.825.499	3.263.729	
Servicio de la Deuda	1.671	62.303	
Saldo Final de Caja	0	0	
Resultado	363.610	436.515	

11 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ¹²	M\$	
Ingresos	7.361.692	7.967.690	
Ingresos de Operación	302.784	385.521	
Otros Ingresos Corrientes	9.074	35.281	
Aporte Fiscal	7.049.833	7.546.888	
Saldo inicial de Caja	0	0	
Gastos	6.873.441	7.824.297	
Gastos en personal	4.434.276	4.171.416	
Bienes y Servicios	1.940.518	2.410.007	
Integros al Fisco	48.343	61.554	
Adquisición de Activos No Financieros	186.550	856.627	
Iniciativas de Inversión	263.754	313.320	
Servicio de la Deuda	0	0	
Saldo Final de Caja	0	0	
Resultado	488.251	143.393	

12 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ¹³	M\$	
Ingresos		501.687.475	
Ingresos de Operación		0	
Otros Ingresos Corrientes		2.203	
Aporte Fiscal		501.685.272	
Saldo inicial de Caja		0	
Gastos		500.776.559	
Gastos en personal		1.289.968	
Bienes y Servicios		1.388.117	
Transferencias Corrientes		452.851.779	
Adquisición de Activos No Financieros		61.940	
Transferencias de Capital		45.184.755	
Servicio de la Deuda		0	
Saldo Final de Caja		0	
Resultado		910.916	

13 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

Programa 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ¹⁴	M\$	
Ingresos		354.571	
Aporte Fiscal		354.571	
Saldo inicial de Caja		0	
Gastos		283.881	
Gastos en personal		110.569	
Bienes y Servicios		126.658	
Integros al Fisco		0	
Adquisición de Activos No Financieros		46.654	
Saldo Final de Caja		0	
Resultado		70.690	

14 La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

b) Comportamiento Presupuestario año 2010

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁵	Presupuesto Final ¹⁶	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ¹⁷	Notas ¹⁸
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	8.613.796	10.423.393	11.645.225	-1.221.832	
05			Transferencias Corrientes					
	01		Del Sector Privado			17.469	-17.469	
		999	Otros	0	0	17.469	-17.469	
07			Ingresos de Operación	162.705	162.705	169.035	-6.330	
08			Otros Ingresos Corrientes	334.646	334.646	1.774.223	-1.439.577	
	01		Recuperación y Reembolsos por Licencias Médicas	55.825	55.825	112.095	-56.270	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	60.900	60.900	255.280	-194.380	
	99		Otros	217.921	217.921	1.406.848	-1.188.927	
09			Aporte Fiscal	7.809.247	9.618.844	9.478.867	139.977	
	01		Libre	7.795.244	9.604.841	9.478.867	125.974	
	03		Servicio de la Deuda Externa	14.003	14.003		14.003	
10			Venta de Activos No Financieros	508	508	8.740	-8.232	
	03		Vehículos	508	508	8.543	-8.035	
	06		Equipos Informáticos			197	-197	
12			Recuperación de Préstamo			6.307	-6.307	
	10		Ingresos por Percibir			6.307	-6.307	
14			Endeudamiento	306.690	306.690	190.584	116.106	
	02		Endeudamiento Externo	306.690	306.690	190.584	116.106	
			Gastos	8.613.796	16.166.391	15.811.708	354.675	
21			Gastos en Personal	6.614.512	7.461.872	7.374.284	87.572	
22			Bienes y Servicios	1.368.175	2.271.831	2.132.183	139.658	

15 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

16 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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

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

23		Prestación de Seguridad Social		17.368	73.192	-55.824
	03	Prestaciones Sociales del Empleador		17.368	73.192	-55.824
25		Ingresos al Fisco	9.055	9.055	1.503	7.553
	01	Impuestos	9.055	9.055	1.503	7.553
29		Adquisición de Activos No Financieros	135.283	816.446	765.165	51.279
	03	Vehículos	46.690	91.855	89.052	2.802
	04	Mobiliarios y Otros	18.270	27.396	25.747	1.648
	05	Máquinas y Equipos	660	38.875	26.436	12.439
	06	Equipos Informáticos	47.335	299.595	295.765	3.830
	07	Programas Informáticos	22.328	358.725	328.165	30.560
31		Iniciativas de Inversión	471.768	399.634	299.059	100.575
	01	Estudios Básicos	471.768	399.634	299.059	100.575
32		Préstamos	15.003	5.190.185	5.166.322	23.862
	04	De Fomento	14.003	14.003		14.003
	002	Subsidio al Transporte Público	1.000	5.176.182	5.166.322	9.859
34		Servicio de la Deuda	135.283	816.446	765.165	51.279
	04	Intereses Deuda Externa	46.690	91.855	89.052	2.802
	07	Deuda Flotante	18.270	27.396	25.747	1.648

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁹	Presupuesto Final ²⁰	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ²¹	Notas ²²
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	95.571.739	101.191.789	91.713.744	9.478.045	
09			Aporte Fiscal	95.571.739	101.191.789	91.713.744	9.478.045	
	01		Libre	45.886.883	51.546.883	51.546.883		
	02		Servicio de la Deuda Interna	36.991.811	36.951.861	28.560.540	8.391.321	
	03		Servicio de la Deuda Externa	12.693.045	12.693.045	11.606.321	1.086.724	
			Gastos	95.571.739	101.191.789	94.340.503	6.851.286	
24			Transferencias Corrientes	7.253.024	12.913.024	12.913.024		
	03		A otras Entidades Públicas	7.253.024	12.913.024	12.913.024		
		311	Fondos para Indemnizaciones	7.253.024	7.253.024	7.253.024		
		312	Fondos para Indemnizaciones EFE		5.660.000	5.660.000		
25			INTEGROS AL FISCO	2.486.156	2.486.156	2.281.455	204.700	
	1		Impuestos	2.486.156	2.486.156	2.281.455	204.701	
33			Transferencias de Capital	36.147.703	36.147.703	36.147.703		
	03		A otras Entidades Públicas	36.147.703	36.147.703	36.147.703		
		062	Inversiones Plan Trienal 2008-2010	36.147.703	36.147.703	36.147.703		
34			Servicio de la Deuda	49.684.856	49.684.856	42.998.320	6.686.536	
	01		Amortización Deuda Interna	9.435.765	9.435.765	5.345.184	4.090.581	
	03		Intereses Deuda Interna	27.556.046	27.556.046	26.046.815	1.509.231	
	04		Intereses Deuda Externa	12.693.045	12.693.045	11.606.321	1.086.724	

19 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

20 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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

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

Programa 03: Transantiago

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²³	Presupuesto Final ²⁴	Ingresos y Gastos Devengados(M\$)	Diferencia ²⁵	Notas ²⁶
				(M\$)	(M\$)		(M\$)	
			Ingresos	27.853.366	14.390.974	14.004.997	385.977	
08			Otros Ingresos Corrientes			1.878	-1.878	
09			Aporte Fiscal	27.342.216	13.879.824	13.753.504	126.320	
	01		Libre	27.184.336	13.721.944	13.721.944	0	
	03		Servicio de la Deuda Externa	157.880	157.880	31.560	126.320	
14			Endeudamiento	511.150	511.150	249.615	261.535	
	02		Endeudamiento Externo	511.150	511.150	249.615	261.535	
			Gastos	27.853.366	22.459.057	21.455.842	1.003.215	
21			Gastos en Personal	2.896.512	2.971.143	2.718.009	253.134	
22			Bienes y Servicios	19.792.806	16.726.981	16.714.609	12.372	
29			Adquisición de Activos No Financieros	133.168	126.509	108.060	18.449	
	04		Mobiliarios y Otros	4.060	3.857		3.857	
	05		Máquinas y Equipos	5.075	4.821	1.035	3.786	
	06		Equipos Informáticos	63.133	59.976	57.920	2.056	
	07		Programas Informáticos	60.900	57.855	49.105	8.750	
31			Iniciativas de Inversión	4.872.000	662.060	106.000	556.060	
	01		Estudios Básicos	1.522.500	146.000	106.000	40.000	
	02		Proyectos	3.349.500	516.060		516.060	
34			Servicio de la Deuda	158.880	1.972.364	1.809.164	163.200	
	02		Amortización Deuda Externa	134.428	134.428	23.718	110.710	
	04		Intereses Deuda Externa	23.452	23.452	7.842	15.610	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.814.484	1.777.604	36.880	

23 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

24 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ²⁷	Presupuesto Final ²⁸	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ²⁹	Notas ³⁰
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	6.794.640	6.041.363	4.989.414	1.051.949	
07			Ingresos de Operación	13.398	13.398	16.412	-3.014	
08			Otros Ingresos Corrientes	609	609	3.207	-2.598	
	01		Recuperación y reembolsos por Licencias Médicas			3.207	-3.207	
	99		Otros	609	609		609	
09			Aporte Fiscal	6.780.633	6.027.356	4.969.795	1.057.561	
	01		Libre	6.780.633	6.027.356	4.969.795	1.057.561	
			Gastos	6.794.640	5.103.946	4.552.899	551.047	
21			Gastos en Personal	867.689	915.033	857.298	57.735	
22			Bienes y Servicios	285.263	287.000	250.885	36.115	
25			Ingresos al Fisco	2.134	2.752	2.620	132	
	01		Impuestos	2.134	2.752	2.620	132	
29			Adquisición de Activos No Financieros	109.229	189.614	116.064	73.550	
	04		Mobiliarios y Otros	11.789	31.714	9.708	22.006	
	05		Máquinas y Equipos	71.253	41.500	6.986	34.514	
	06		Equipos Informáticos	5.887	68.050	65.703	2.347	
	07		Programas Informáticos	20.300	48.350	33.667	14.683	
31			Iniciativas de Inversión	5.529.325	3.646.365	3.263.729	382.636	
	01		Estudios Básicos	133.027	51.067	51.061	6	
	02		Proyectos	5.396.298	3.595.298	3.212.668	382.630	
34			Servicio de la Deuda	1.000	63.182	62.303	879	
	07		Deuda Flotante	1.000	63.182	62.303	879	

27 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

28 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³¹	Presupuesto Final ³²	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ³³	Notas ³⁴
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	6.638.208	7.871.790	7.967.690	-95.900	
07			Ingresos de Operación	324.902	324.902	385.521	-60.619	
08			Otros Ingresos Corrientes	0	0	35.281	-35.281	
	01		Recuperación y Reembolsos por Licencias Médicas			18.486	-18.486	
	02		Multas y sanciones pecunarias			4.656	-4.656	
	99		Otros			12.139	-12.139	
09			Aporte Fiscal	6.313.306	7.546.888	7.546.888	0	
	01		Libre	6.313.306	7.546.888	7.546.888	0	
			Gastos	6.638.208	8.066.364	7.824.297	242.067	
21			Gastos en Personal	3.962.647	4.232.187	4.171.416	60.771	
22			Bienes y Servicios	2.271.080	2.494.279	2.410.007	84.272	
25			Ingresos al Fisco	51.875	58.851	61.554	-2.703	
	01		Impuestos	51.875	58.851	61.554	-2.703	
29			Adquisición de Activos No Financieros	290.706	954.295	856.627	97.668	
	03		Vehículos	7.613	46.113	43.374	2.739	
	04		Mobiliarios y Otros	16.595	59.934	59.712	222	
	05		Máquinas y Equipos		279.316	262.737	16.579	
	06		Equipos Informáticos	64.960	252.529	217.823	34.706	
	07		Programas Informáticos	201.538	316.403	272.981	43.422	
31			Iniciativas de Inversión	60.900	313.321	313.320	1	
	02		Proyectos	60.900	313.321	313.320	1	
34			Servicio de la Deuda	1.000	13.431	11.373	2.058	
	07		Deuda Flotante	1.000	13.431	11.373	2.058	

31 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

32 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁵	Presupuesto Final ³⁶	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ³⁷	Notas ³⁸
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	467.244.291	501.685.272	501.687.475	-2.203	
08			Otros Ingresos Corrientes			2.203	-2.203	
09			Aporte Fiscal	467.244.291	501.685.272	501.685.272	0	
	01		Libre	467.244.291	501.685.272	501.685.272	0	
			Gastos	467.244.291	501.685.272	500.776.559	908.713	
21			Gastos en Personal	1.545.599	1.423.592	1.289.968	133.624	
22			Bienes y Servicios	585.805	1.420.115	1.388.117	31.998	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	419.889.539	453.586.347	452.851.779	734.568	
	01		Al Sector Privado	419.889.539	453.586.347	452.851.779	734.568	
		511	Subsidios al Transporte Regional	11.381.195	11.381.195	11.375.209	5.986	
		512	Subsidio Nacional al Transporte Público	188.265.245	199.937.745	199.209.163	728.582	
		520	Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO	220.243.099	242.267.407	242.267.407	0	
29			Adquisición de Activos No Financieros	38.593	70.463	61.940	8.523	
	04		Mobiliarios y Otros	18.270	20.292	18.679	1.613	
	06		Equipos Informáticos	13.583	31.804	26.684	5.120	
	07		Programas Informáticos	6.740	18.367	16.577	1.790	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	45.184.755	45.184.755	45.184.755	0	
	02		Al Gobierno Central	45.184.755	45.184.755	45.184.755	0	
		001	Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo	45.184.755	45.184.755	45.184.755	0	

35 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

36 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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.

Programa 07: Programa Desarrollo Logístico

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ³⁹	Presupuesto Final ⁴⁰	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ⁴¹	Notas ⁴²
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			Ingresos	456.750	354.571	354.571		
09			Aporte Fiscal	456.750	354.571	354.571		
	01		Libre	456.750	354.571	354.571		
			Gastos	456.750	354.571	283.881	70.690	
21			Gastos en Personal	233.450	142.437	110.569	31.868	
22			Bienes y Servicios	142.100	134.995	126.658	8.337	
29			Adquisición de Activos No Financieros	81.200	77.139	46.654	30.485	
	04		Mobiliarios y Otros	20.233	19.221	9.646	9.575	
	06		Equipos Informáticos	32.155	30.547	19.374	11.173	
	07		Programas Informáticos	28.812	27.371	17.634	9.737	

39 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

40 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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.

C) Indicadores Financieros

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁴³			Avance ⁴⁴ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁴⁵)	%	0.92	1.00	1.00	1.00	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	0.00	1.12	0.26	0.23	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.02	1.00	1.00	1.00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	0.89	3.91	4.39	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	66.54	0.34			
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	49.21	0.36			

43 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2010. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,030 y 1,014 respectivamente.

44 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.

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

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁴⁶			Avance ⁴⁷ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁴⁸)	%	1.02	1.00	1.00	1.00	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	-	-	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	-	-	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	-	-	-	

46 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2010. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 respectivamente.

47 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.

48 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 ⁴⁹			Avance ⁵⁰ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵¹)	%	1.16	1.01	1.97	1.95	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	-	-	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0.59	0.88			
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	1.82	2.81			

49 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2010. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 respectivamente.

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

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

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵²			Avance ⁵³ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵⁴)	%	1.04	1.00	1.12	1.12	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	2.97	3.85	0.71	0.18	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.02	1.00	1.00	1.00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	0.35	0.26	1.40	5.38	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	0.04			
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0.33	0.15			

52 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2010. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 respectivamente.

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

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

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁵			Avance ⁵⁶ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁵⁷)	%	1.02	1.01	0.84	0.83	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	1.03	1.57	0.77	0.49	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	1.02	1.00	1.00	1.00	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	1.00	0.64	1.30	2.03	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	0	1.34			
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0.49	52.46			

55 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 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.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁵⁸			Avance ⁵⁹ 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶⁰)	%	-	-	0.93	-	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	0.00	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	-	1.00	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	-	-	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	-	-	-	

58 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 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 07: Programa de Desarrollo Logístico

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ⁶¹			Avance ⁶² 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ⁶³)	%	-	-	1.29	-	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	%	-	-	-	-	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	-	-	-	-	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	%	-	-	-	-	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	-	-	-	-	

61 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,015 y 1,014 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.

d) Fuente y Uso de Fondos

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁶⁴				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas		0	6.327	6.327
115	Deudores Presupuestarios	0	-530.805	-530.805
215	Acreedores Presupuestarios			
Disponibilidad Neta		13.001.847	-3.636.735	9.365.112
111	Disponibilidades en Moneda Nacional			
Extrapresupuestario neto		249.489.167	-249.359.980	129.187
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	0	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	-249.445.859	249.355.522	-90.337
214	Depósitos a Terceros	-10.086	-813	-10.899
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias			

⁶⁴ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁶⁵				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-2.700.274	-2.700.274
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	1	73.516	73.517
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	0	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

⁶⁵ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 03: Transantiago

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁶⁶				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-160.730	-160.730
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	19.644.835	-7.290.116	12.354.719
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	292	0	292
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	-341	0	-341
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

⁶⁶ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁶⁷				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-3.983	-3.983
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	1.913.313	440.194	2.353.506
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	304	304
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Traspos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	-65	0	-65
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Traspos Interdependencias	0	0	0

⁶⁷ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁶⁸				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	48	48
215	Acreedores Presupuestarios	0	-158.080	-158.080
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	2.489.705	301.033	2.790.738
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	8.687	1.385	10.072
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	-20.268	-995	-21.262
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

⁶⁸ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 06: Subsidio Nacional al Transporte Público

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 201069				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-1.410.869	-1.410.869
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	0	2.321.786	2.321.786
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	0	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

69 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

Programa 07: Desarrollo Logístico

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010⁷⁰				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS				
Carteras Netas				
115	Deudores Presupuestarios	0	0	0
215	Acreedores Presupuestarios	0	-40.827	-40.827
Disponibilidad Neta				
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	0	111.518	111.518
Extrapresupuestario neto				
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	0	0	0
116	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
119	Trasposos Interdependencias	0	0	0
214	Depósitos a Terceros	0	0	0
216	Ajustes a Disponibilidades	0	0	0
219	Trasposos Interdependencias	0	0	0

⁷⁰ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2010				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Subsidios al Transporte Regional	11.381.195	11.381.195	11.375.209	
Subsidio Nacional al Transporte Público	188.265.245	199.937.745	199.209.163	
Subsidio Transitorio - TRANSANTIAGO	220.243.099	242.267.407	242.267.407	

Programa 02: Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2010				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Inversiones Plan Trienal	36.147.703	36.147.703	36.147.703	

Programa 03: Transantiago

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios e Investigaciones	1.887.250	1.887.250	1.887.250	
Servicios Informáticos	2.890	2.890	2.890	
Otros	11.088.693	11.088.598	11.088.598	

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Estudios Básicos	133.027	51.067	51.061	
Proyectos	5.396.298	3.595.298	3.212.668	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial	Presupuesto Final	Devengado	Observaciones
Gastos en Personal	3.962.647	4.232.187	4.171.416	

f) Inversiones⁷¹

Programa 01: Secretaría General y Administración de Transportes

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷²	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁴	Ejecución Año 2010 ⁷⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis y mejoramiento de la gestión de tránsito en Illapel. 30081557-0	71.000	70.924	99,89%	56.724	56.723	1	
Análisis ITS en Modo Ferroviario. 30082701-0	88.000	47.600	54,09%	47.600	47.600	0	
Análisis de la modernización del transporte urbano y rural prestado con buses en las ciudades de Pto. Montt, Valdivia y Osorno 30082707-0	66.000	32.966	49,94%	33.050	32.966	84	
Análisis de medidas de calmado de tráfico 30082714-0	29.900	29.852	99,83%	29.852	29.852	0	
Análisis Integración bicicletas a los sistemas de transporte público masivo 30082715-0	57.000	42.433	74,44%	42.434	42.433	1	

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

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

73 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2010.

74 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2010.

75 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2010.

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷²	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁴	Ejecución Año 2010 ⁷⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Competitividad entre Transporte Caminero y Ferroviario del Acceso a Puertos 30083228-0	65.400	48.945	74,83%	35.894	35.893	1	
Análisis de criterios para la promoción y uso seguro de la bicicleta por educación 30082712-0	58.044	11.028	18,99%	14.511	11.028	3.483	
Análisis de la modernización del transporte público prestado con buses y taxis colectivos en las ciudades de Talca, Linares y Curicó 30092814-0	155.360	0	0%	46.608	0	46.608	
Análisis y diagnóstico de las tecnologías de comunicación e información para un sistema ITS de información a usuarios de transporte 30092819-0	83.899	12.553	14,96%	25.170	12.533	12.637	
Diagnóstico y mejoramiento del sistema de transporte público prestado por buses y taxis colectivos en La Serena y Coquimbo.	101.796	25.449	25%	25.449	0	25.449	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷²	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁴	Ejecución Año 2010 ⁷⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Diagnóstico y mejoramiento del sistema de transporte público prestado por buses y taxis colectivos en Temuco y Padre Las Casas. 30095899-0	101.796	0	0%		3.502	0	3.502
Análisis de la conectividad de ciclovías del Gran Santiago. 30095921-0	57.211	8.333	14,56%		17.163	8.333	8.830

Programa 03: Transantiago

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷⁶	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷⁷	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁸	Ejecución Año 2010 ⁷⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Actualización de información de viajes en buses y características operacionales 30043062-0	155.000	0	0%	5.000	5.000	0	
Actualización de Programaciones de semáforos como parte del PTUS 20196226-0	1.040.226	932.020	89.59%	108.206	0	108.206	
Análisis de la situación de ferias libres en la RM y su relación con el transporte público de pasajeros 30074261-0 (Birf)	121.000	121.000	100%	106.000	106.000	0	
Análisis de Accesibilidad para el sistema de Transporte Público Transantiago 30076129-0	295.760	0	0%	18.000	0	18.000	

- 76** Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.
77 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2010.
78 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2010.
79 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2010.

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷⁶	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷⁷	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁸	Ejecución Año 2010 ⁷⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Diagnóstico Plan Integral de Implementación de una Red de Terminales y depósito de Buses 30094297-0	379.897	0	0%	22.000	0	22.000	
Habilitación corredor de Transporte Público eje Gran Avenida Norte 30097197-0	537.080	0	0%	30.000	0	30.000	
Habilitación corredor de Transporte Público eje Recoleta Sur 30097200-0	222.000	0	0%	30.000	0	30.000	
Habilitación corredor de Transporte Público eje Irarrázabal - Dublé Almeyda 30097198-0	515.580	0	0%	30.000	0	30.000	
Habilitación corredor de Transporte Público eje Vial Matta - Lo Marcoleta 30098237-0	550.720	0	0%	30.000	0	30.000	
Conservación Plataforma Tecnológica y Cámaras Fiscalización Vías 30103893-0	378.000	0	0%	378.000	0	378.000	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁷⁶	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁷⁷	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁷⁸	Ejecución Año 2010 ⁷⁹	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Conservación Suministro e Instalación Señales, Demarcación y Mobiliario 30104023-0	18.000	0	0%	18.000	0	18.000	
---	--------	---	----	--------	---	--------	--

Programa 04: Unidad Operativa de Control de Tránsito

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁰	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁸¹	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁸²	Ejecución Año 2010 ⁸³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	

Análisis de Incorporación de Nuevas tecnologías de Transporte Inteligente al SCAT de Santiago 20193405-0	149.448	135.356	90.57%	37.350	37.350	1	
---	---------	---------	--------	--------	--------	---	--

Habilitación Centro de Control y Sistema de Control de Tránsito de Puerto Montt 30093643-0	1.400.000	0	0%	30.000	0	30.000	
---	-----------	---	----	--------	---	--------	--

- 80** Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.
81 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2010.
82 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2010.
83 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2010.

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁰	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁸¹	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁸²	Ejecución Año 2010 ⁸³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Análisis Comparativo de Herramientas de Microsimulación para la Optimización de la Gestión de Tránsito 30058977-0	59.683	54.844	91.89%	13.711	13.711	0	
Normalización y Centralización de Semáforos de Av. Chacabuco 30094333-0	517.500	0	0%	30.000	0	30000	
Proyecto Implementación, Operación y mejoramiento del Centro de Noticias de tránsito 20190081-0	182.087	145.964	80.16%	42.399	42.398	1	
Construcción sistema control área de tráfico para Santiago, IV etapa 30044045-0	9.000.922	8.209.220	91.20%	2.536.545	2.349.162	187.383	
Mejoramiento Red de Semáforos Villa Alemana 30044028-0	1.147.221	560.651	48.87%	350.814	350.544	270	
Ampliación sistema de Control de Tránsito del Gran Concepción 30064068-0	233.348	160.382	68.73%	80.000	79.999	1	
Mejoramiento de la Seguridad del Sistema de Control de Tránsito de Santiago, II Etapa 30062872-0	1.226.484	905.739	73.84%	94.323	94.284	39	
Instalación Semáforos Ejes SCAT - GV - V Región 30035378-0	409.469	237.605	58.02%	104.044	104.042	2	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁰	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁸¹	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁸²	Ejecución Año 2010 ⁸³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Construcción Sistema de Control de Área de Tráfico de Temuco 30075435-0	686.951	0	0%	30.000	0	30.000	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta 30081864-0	350.000	121.308	34.65%	200.000	121.308	78.692	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Valparaíso 30085211-0	350.000	0	0%	200.000	0	200.000	
Instalación CCTV y Letreos VMS en Centro de Control Gran Concepción 30085203-0	150.000	70.927	47.28%	100.000	70.927	29.073	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito de Antofagasta, II Etapa 30094434-0	500.050	0	0%	50.000	0	50.000	
Ampliación Sistema de Control de Tránsito del Gran Valparaíso, II Etapa 30094514-0	450.000	0	0%	30.000	0	30.000	
Proyecto de Seguridad Intersecciones Críticas del Gran Valparaíso 30097253-0	222.000	0	0%	20.000	0	20.000	
Construcción Centro de Control y Habilitación Sistema de Control de Tránsito de Rancagua 30097611-0	1.200.000	0	0%	30.000	0	30.000	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁰	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁸¹	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁸²	Ejecución Año 2010 ⁸³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Conservación Mantenimiento y Operación Sistema de Control de Santiago 30099333-0	20.000	0	0%	20.000	0	20.000	

Programa 05: Fiscalización y Control

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁸⁴	Ejecución Acumulada al año 2010 ⁸⁵	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ⁸⁶	Ejecución Año 2010 ⁸⁷	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Reposición Celda Medición para laboratorio de Vehículos livianos 3CV. 30044204-0	629.077	313.321	49.80%	313.321	313.321	0	

- 84** Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.
85 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2010.
86 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2010.
87 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2010.

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2010

Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos año 2010

Cuadro 9 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ⁸⁸	% Cumplimiento ⁸⁹	Notas
				2008	2009	2010				
Normas que rigen el transporte	Porcentaje promedio anual del cumplimiento de la oferta de transporte solicitada a los concesionarios de Transantiago	Suma de los porcentajes promedios ponderados de los cumplimientos quincenales de la capacidad de transporte solicitada en período t/Nº de quincenas medidas en el período t	%	0.0%	92.9%	90.0%				
				0.0/0.0	2230.0	2160.0	SI	103%		
	Enfoque de Género: No			S.I.						
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de buses de Transantiago con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de buses de Transantiago fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local/Número de buses de Transantiago fiscalizados en el año t)*100	%	0.0%	16.9%	17.0%				
				(0.0/0.0)*100	(1273.0)*100	(986.0/5800.0)*100	SI	101%		
	Enfoque de Género: No			18.5%						

88 Se considera cumplido el compromiso, si la comparación entre el dato efectivo 2010 y la meta 2010 implica un porcentaje de cumplimiento igual o superior a un 95%.

89 Corresponde al porcentaje de cumplimiento de la comparación entre el dato efectivo 2010 y la meta 2010.

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ⁸⁸	% Cumplimiento ⁸⁹	Notas
				2008	2009	2010				
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de pasajeros de Buses Transantiago que evaden la tarifa	(Número de pasajeros infractores contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t/Número total de pasajeros de buses Transantiago contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t)*100	%	13.8%	15.0%	17.9%	14.5%	NO	81%	1
				(1965/4.0/14)*100	(2849/1.0/1)*100	(3855/2.0/21)*100	(2175/0.0/15)*100			

Enfoque de Género: No

Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de Buses Interurbanos a nivel nacional con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de buses interurbanos fiscalizados 2 ó más veces en año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local en las regiones donde se cursen citaciones + Número de buses interurbanos fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más rechazos en las regiones donde no se cursen citaciones/Número de Buses Interurbanos Fiscalizados en el país en el año t)*100	%	0.0%	17.1%	21.0%	SI	123%	2
				S.I.	(0.0/0.0)*100	(879.0/5136.0)*100			

Enfoque de Género: No

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ⁸⁸	% Cumplimiento ⁸⁹	Notas			
				2008	2009	2010							
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de vehículos de transporte escolar a nivel nacional con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de vehículos de transporte escolar fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local en las regiones donde se cursen citaciones + Número de vehículos de transporte escolar fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más rechazos en las regiones donde no se cursen citaciones/Número de Vehículos de Transporte Escolar Fiscalizados en el país en el año t)*100	%	0.0%	1.5%	2.5%	(138.0 /9021.0)*100	(209.0 /8371.0)*100	SI	163%	3		
				S.I.	(0.0/0.0)*100	(138.0 /9021.0)*100						(209.0 /8371.0)*100	
Enfoque de Género: No													
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de Plantas de Revisión Técnica a nivel nacional con infracciones detectadas en las fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes	(Número de Plantas de Revisión Técnica del país con más de 5 fiscalizaciones con infracciones detectadas por la Subsecretaría de Transportes en el año t/Número de Plantas de Revisión Técnica del país fiscalizadas en el año t)*100	%	40.6%	0.0%	41.8%	40.2%	(41.0/101.0)*100	(0.0/0.0)*100	(43.0/103.0)*100	(41.0/102.0)*100	SI	96%
				(41.0/101.0)*100	(0.0/0.0)*100	(43.0/103.0)*100	(41.0/102.0)*100						
Enfoque de Género: No													

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ⁸⁸	% Cumplimiento ⁸⁹	Notas
				2008	2009	2010				
Certificación y homologación vehicular	Porcentaje de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional que aprueban proceso de verificación de conformidad	(N° de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional y que aprueban proceso de verificación de conformidad en año t/Total de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional y con proceso de verificación de conformidad en año t)*100	%	81.4%	0.0%	95.7%	91.1%	SI	105%	
				(35.0/43.0)*100	(0.0/0.0)*100	(66.0/69.0)*100	(41.0/45.0)*100			
Enfoque de Género: No										
Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito	Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	número	6.0número	4.7número	4.8número	4.7número	SI	98%	
				(1788.0/2964.477.0)*100	(1508.0/318315.1.0)*1000	(1591.0/3318228.0)*1000.0	(1590.0/3372632.0)*1000.0			
Enfoque de Género: No										
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago.	(Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100	número	103número	102número	104número	104número	SI	101%	
				(168/163)*100	(171/168)*100	(177/171)*100	(180/173)*100			
Enfoque de Género: No										

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo				Meta 2010	Cumple SI/NO ⁸⁸	% Cumplimiento ⁸⁹	Notas
				2008	2009	2010	2010				
Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	Promedio de días de demora en la verificación que efectúa el Programa de Fiscalización a las denuncias de usuario/as de servicios de transporte de la Región Metropolitana	Sumatoria de días de demora en la verificación que efectúa el Programa de Fiscalización a las denuncias de usuario/as de servicios de transporte público y de escolares recibidas en el año t/Total de denuncias verificables de usuario/as de servicios de transporte público y de escolares recibidas en el año t	días	42.3 días	0.0 días	11.7 días	15.0 días	SI	129%	4	
				13076 7.0/30 91.0	0.0/0.0	61982 .0/531 5.0	45000 .0/300 0.0				
Enfoque de Género: No											
Subsidios al transporte	Porcentaje de subsidios a servicios de transporte en zonas aisladas de arrastre renovados en el año	(N° de servicios subsidiados de arrastre renovados en el período t/N° de servicios subsidiados de arrastre a ser renovados durante el período t)*100	%	0.0%	0.0%	77.8%	75.0%	SI	104%		
				(0.0/0.0)*100	(0.0/0.0)*100	(91.0/117.0)*100	(96.0/128.0)*100				
Enfoque de Género: No											

Porcentaje global de cumplimiento:

Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio:	91 %
Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas:	9 %
Porcentaje de cumplimiento global del servicio:	100 %

Notas:

1.- Al término del año 2010, el resultado del indicador muestra que se alcanzó un cumplimiento de sólo el 81% de la meta comprometida (17,9% versus 14,5%), logro menor al mínimo requerido de 95%. Durante todo el año, se mantuvo

prácticamente constante el nivel de evasión, a pesar de las medidas adoptadas para reducirlo, desde los diversos ámbitos de acción del Ministerio: 1.- Fiscalización: a) En el ámbito operativo se aumentó la fiscalización en terreno, se flexibilizó el control en horarios y lugares con mayor evasión, y se cursaron infracciones a los evasores b). Se modificó la metodología de control de la evasión, incorporando la fiscalización en zona paga y con inspectores incógnitos; c) Se modificó el software de los equipos Thyron para optimizar la detección de los evasores; d) En el ámbito de coordinación institucional, se realizaron reuniones de trabajo con el Instituto de Jueces de Policía Local y con Carabineros. 2. Difusión: lo anterior...(ver texto completo en programa de seguimiento).

2.- Con cierre al 31 de diciembre del 2010, el indicador está bajo la meta de 21% con un nivel de sobrecumplimiento de 123%. Cabe señalar que este resultado se da con una cobertura de la totalidad del parque de Buses Interurbanos y una repetitividad de 6,8 controles por bus, superior a la repetitividad anual de 4 controles por bus y la cobertura anual de 80% comprometidas. La mayor fiscalización se debió al alto número de controles y refuerzo de la fiscalización en terminales y en ruta, en época estival y fines de semana largo, incluidas Fiestas Patrias y fiestas de fin de año, por requerimiento de la autoridad. A lo anterior se suma al aumento de regiones donde los inspectores tienen la potestad de cursar infracciones, factor que incidió en la conducta de los infractores. Es importante mencionar que el mayor aumento de controles, se produce debido a un hecho puntual como fue el accidente ocurrido en el mes de noviembre, con un alto número de muertos,... (Ver texto completo en programa de seguimiento).

3.- Al cierre del 31 de diciembre del 2010 se aprecia que el resultado del indicador (1,53%) está bajo la meta del 2,5%, con un sobrecumplimiento de 163%. Cabe señalar que este resultado se da con una repetitividad de 2,1 controles por vehículo, y una cobertura del 52%, valores levemente superiores a lo comprometido: repetitividad anual de 2 controles por vehículo y cobertura anual de 50%. La actividad de planificación durante el año se efectuó de acuerdo a lo establecido en el Plan de fiscalización. Cabe señalar sí que el aumento de controles comprometido en regiones, de un 10% a lo menos, ha permitido tener una mayor presencia fiscalizadora para los diferentes modos de transporte controlados y en particular para los vehículos de transporte escolar, lo que ha provocado una baja en la tasa de reincidentes. A lo anterior se suma al aumento de regiones donde los inspectores tienen la potestad de cursar infracciones, compromiso planteado con posterioridad... (Ver texto completo en programa de seguimiento).

4.- Con cierre al 31 de diciembre de 2010, el valor obtenido para el indicador está bajo la meta de 15 días, con un nivel de sobrecumplimiento importante a la fecha (129%). La disminución en el número de denuncias recibidas (5.315), correspondiente a un 38% con respecto a las denuncias recibidas el 2009 (13.916), se debe al cambio en el procedimiento, al eliminar del cálculo las denuncias por Frecuencia, lo que ha posibilitado una verificación en terreno del resto de las denuncias, en un menor plazo. Por otro lado, se han realizado reuniones con la OIRS, para optimizar los canales de comunicación y la calidad de la información requerida en las denuncias, de manera de hacer un mejor uso de los recursos destinados a la verificación de las denuncias en terreno.

-Otros Indicadores de Desempeño medidos por la Institución el año 2010

Cuadro 10							
Otros indicadores de Desempeño año 2010							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	2008	Efectivo 2009	2010	Notas
Regularización de nóminas de taxis y envío al Registro Civil, para Obtención de placa patente	Promedio de nóminas de taxis regularizados enviadas al Registro Civil por semana	$[N^{\circ} \text{ de semanas con nóminas de taxis regularizados enviadas en período } t / N^{\circ} \text{ de semanas en período } t] * 100$	%	–	–	98,1	
Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas	Porcentaje de asignación de fondos a intendencias Regionales y/o Ministerio de Obras Públicas para subsidios al transporte en zonas aisladas	$[\text{Total monto fondos asignados en período } t / \text{Total monto de fondos autorizados por Ley en período } t] * 100$	%	–	–	99,9	
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de fiscalizaciones efectuadas a buses de transporte público en la Región Metropolitana respecto a las fiscalizaciones comprometidas en el Plan de Fiscalización 2010	$[\text{Número de fiscalizaciones efectuadas a buses de transporte público de la Región Metropolitana} / \text{Número de fiscalizaciones comprometidas en el Plan de fiscalización 2010 de la Región Metropolitana}] * 100$	%	–	–	127,7	
Fiscalización a los sistemas de transporte	Porcentaje de visitas inspectivas efectuadas a Establecimientos en la Región Metropolitana respecto a las visitas Inspectivas a Establecimientos comprometidas en el Plan de Fiscalización 2010	$[\text{Número de visitas inspectivas efectuadas a establecimientos en la Región Metropolitana} / \text{Número total de visitas inspectivas a establecimientos comprometidas en el Plan de Fiscalización 2010 de la Región}] * 100$	%	–	–	117	
Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito	Eficacia/ Producto y Web de la UOCT (www.uoct.cl).	Número de visitas semestrales al sitio www.uoct.cl	Unidad	3252500	3975651	4379035	

Anexo 5: Compromisos de Gobierno

Cuadro 11 Cumplimiento Compromisos de Gobierno año 2010			
Objetivo ⁹⁰	Producto ⁹¹	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ⁹²	Evaluación ⁹³
Esperamos aprobar este año el proyecto de ley que crea sistema de puntajes para licencias de conducir	Aprobación proyecto de ley	Políticas y normas que rigen el transporte. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de políticas y normas de seguridad de tránsito. - Elaboración de normas orientadas a mejorar la seguridad de tránsito. 	Atrasado

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

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

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

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

Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010

(Programa de Mejoramiento de la Gestión, Metas de Eficiencia Institucional u otro)

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	Cumple	
			Etapas de Desarrollo o Estados de Avance										
			I	II	III	IV	V	VI	VII				
Marco Básico	Calidad de Atención a Usuarios	Gobierno Electrónico - Tecnologías de Información								O	Alta	10.00%	✓
		Sistema Seguridad de la Información		O							Menor	5.00%	✓
	Administración Financiera	Administración Financiero - Contable				O					Mediana	6.00%	✓
Marco Avanzado	Recursos Humanos	Capacitación				O					Alta	10.00%	✓
		Evaluación del Desempeño			O						Mediana	6.00%	✓
		Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo		O							Mediana	6.00%	✓
	Calidad de Atención a Usuarios	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana				O					Mediana	6.00%	✓
	Planificación / Control de Gestión	Auditoría Interna			O						Alta	10.00%	✓
		Planificación / Control de Gestión				O					Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Compras y Contrataciones del Sector Público				O					Alta	10.00%	✓

Marco de la Calidad	Estratégicas	Procesos de Gestión Estratégicos(- Planificación / Control de Gestión - Auditoría Interna)										
	Soporte Institucional	Procesos de Soporte Institucional (- Capacitación - Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo - Evaluación del Desempeño - Compras y Contrataciones del Sector Público)		O						Menor	5.00%	✓
	Atención Ciudadana	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (ISO regiones)		O						Mediana	6.00%	✓
	Calidad de Gestión	Sistema de Gestión de la Calidad(- Gestión Territorial - Enfoque de Género)		O						Alta	10.00%	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento :										100.00%		

Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13				
Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2010				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ⁹⁴	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ⁹⁵	Incremento por Desempeño Colectivo ⁹⁶
DIVISIÓN DE NORMAS Y OPERACIONES	34	4	100%	8%
PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN	51	3	100%	8%
CENTRO DE CONTROL Y CERTIFICACIÓN VEHICULAR (3CV)	12	3	99,2%	8%
SEREMITT REGIÓN METROPOLITANA	68	7	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA	7	6	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE TARAPACÁ	7	4	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE ANTOFAGASTA	8	4	96,7%	8%
SEREMITT REGIÓN DE ATACAMA	10	4	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE COQUIMBO	8	4	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE VALPARAÍSO	23	4	98,9%	8%
SEREMITT REGIÓN DEL LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS	11	4	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DEL MAULE	10	4	99%	8%
SEREMITT REGIÓN DEL BIOBÍO	21	4	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE LA ARAUCANÍA	12	5	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE LOS RÍOS	11	5	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE LOS LAGOS	11	5	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE AYSÉN	8	5	100%	8%
SEREMITT REGIÓN DE MAGALLANES Y ANTÁRTICA CHILENA	10	6	100%	8%

94 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2010.

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

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

DIVISIÓN LEGAL	17	3	100%	8%
UNIDAD DE PRENSA Y GABINETE MINISTRO	12	3	100%	8%
OIRS	16	4	97,98%	8%
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO	36	3	99,5%	8%
CONTABILIDAD Y FINANZAS	19	3	98,3%	8%
DESARROLLO DE PERSONAS	20	5	100%	8%
GESTIÓN Y GABINETE SUBSECRETARIO	34	3	100%	8%
INFORMÁTICA	12	3	93%	8%
SERVICIO DE BIENESTAR	9	3	100%	8%
DIVISIÓN DE SUBSIDIOS	32	3	90,98%	8%
UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO	23	4	97,9%	8%

Anexo 8: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional

Boletín 7.085-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)

Descripción: Modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado

Objetivo: Establece mayores facultades regulatorias al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la actividad de transporte público concesionado.

Fecha de ingreso: 28 de julio de 2010

Estado de tramitación: Entró en vigencia como ley N°20.504, el 19 de marzo de 2011.

Beneficiarios directos: Usuarios del transporte público terrestre, por asegurarse mayor tutela estatal sobre el sistema.

Boletín 6.948-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)

Descripción: Evita el no pago de la tarifa, en vehículos de la locomoción colectiva

Objetivo: Contribuir a la disminución de la evasión en el pago de la tarifa de transporte público, en particular en el sistema Transantiago. Establece un registro de evasores y aumenta las multas para los infractores.

Fecha de ingreso: 18 de mayo de 2010

Estado de tramitación: Entró en vigencia como ley N°20.484, el 8 de enero de 2011.

Beneficiarios directos: Usuarios pagadores del transporte público terrestre, que verían mitigadas alzas en el pasaje por contar el sistema con más recursos.

Boletín 7.101-15 (Iniciativa de Ley: Mensaje)

Descripción: Aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público remunerado de Pasajeros.

Objetivo: Aumentar el monto de subsidio al Transporte Público, evitando así mayores alzas en pasajes.

Fecha de ingreso: 4 de agosto de 2010.

Estado de tramitación: Entró en vigencia como ley N°20.504, el 11 de noviembre de 2010.

Beneficiarios directos: Usuarios del transporte público terrestre.

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

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

Objetivo: hacer obligatorio el uso de cinturones de seguridad en buses interurbanos, de transporte público y privado, y minibuses. Se impone al mismo tiempo para los buses y minibuses, la obligación

de contar con cinturones de seguridad instalados y en buen estado. Esta obligación se hace exigible para vehículos cuyo año de fabricación sea posterior a aquel en que, por ley o reglamento se haya hecho obligatorio contar con cinturones instalados.

Fecha de ingreso: 3 de marzo de 2005.

Estado de tramitación: Aprobado en el Congreso el 22 de marzo de 2011, a la espera de publicación y entrada en vigencia para el mes de abril.

Beneficiarios directos: Pasajeros transporte interurbano y minibuses.

Boletín 3.376-15 (Iniciativa de ley: Moción)

Descripción: Modifica la Ley Nº 18.290, de Tránsito, creando el sistema de licencias de conducir con puntajes.

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

Fecha de Ingreso: 2 de noviembre de 2004.

Estado de tramitación: Segundo trámite constitucional ante la Comisión de Transportes del Senado. Se presentó indicación sustitutiva en diciembre de 2010 para mejorar el proyecto.

Beneficiarios directos: Los ciudadanos en general.

Boletín 7.028-15 (Iniciativa de ley: Mensaje)

Descripción: Suspende indefinidamente la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros.

Objetivo: renovar la suspensión a la inscripción de nuevos taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, pero abriendo la posibilidad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para abrir nuevas plazas si se cumplen ciertas condiciones.

Fecha de Ingreso: 30 de junio de 2010.

Estado de tramitación: Entró en vigencia como ley el 15 de noviembre de 2010.

Beneficiarios directos: Ciudadanía en general por evitarse aumentos en la congestión vehicular, al tiempo de permitirse la inscripción de nuevos taxis en localidades en que sea necesario.

Boletín 7.212-15 (Iniciativa de ley: Mensaje)

Descripción: Permite el acceso uniforme a las licencias profesionales cumpliendo los requisitos exigidos en la Ley de Tránsito.

Objetivo: establecer el reconocimiento de la experiencia en conducción de vehículos de carga y pasajeros para efectos de obtener la licencia de la otra clase.

Fecha de Ingreso: 14 de septiembre de 2010.

Estado de tramitación: En segundo trámite en Comisión de Transportes del Senado, para análisis de indicaciones presentadas con posterioridad a la aprobación en general del proyecto.

Beneficiarios directos: Sistema de transporte público y conductores que quieran optar a una licencia de pasajeros o carga y que haya tenido la otra.