

**INFORME FINAL
PROGRAMA SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PÚBLICO Y
PROVISIÓN LEY N°20.378 ART.5°
(ESPEJO TRANSANTIAGO)**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES**

**MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA
SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO REGIONAL Y ADMINISTRATIVO**

PANELISTAS:

**Lorena Herrera Ponce (COORDINADORA)
Alejandro Tudela Román
Iván Valdes De la Fuente**

ENERO – AGOSTO 2013

TABLA DE CONTENIDOS

I. INFORMACIÓN DEL PROGRAMA	4
1.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA.....	4
1.2. CARACTERIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE POBLACIÓN POTENCIAL Y OBJETIVO	7
1.3. ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS	8
II. EVALUACION DEL PROGRAMA.....	10
1. JUSTIFICACIÓN DEL PROGRAMA	10
2. EFICACIA Y CALIDAD	12
2.1. A NIVEL DE RESULTADOS INTERMEDIOS Y FINALES (EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS DE PROPÓSITO Y FIN).	12
2.2. RESULTADOS A NIVEL DE COMPONENTES (PRODUCCIÓN DE BIENES O SERVICIOS).....	13
2.3. COBERTURA Y FOCALIZACIÓN DEL PROGRAMA (POR COMPONENTES EN LOS CASOS QUE CORRESPONDA).....	23
2.4. CALIDAD (SATISFACCIÓN DE LOS BENEFICIARIOS EFECTIVOS, OPORTUNIDAD, COMPARACIÓN RESPECTO A UN ESTÁNDAR)	24
3. ECONOMIA	32
3.1.FUENTES Y USO DE RECURSOS FINANCIEROS.....	32
3.2 EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DEL PROGRAMA	55
3.3 APORTES DE TERCEROS.....	60
3.4 RECUPERACIÓN DE GASTOS	60
4. EFICIENCIA	61
4.1. A NIVEL DE RESULTADOS INTERMEDIOS Y FINALES.	61
4.2. A NIVEL DE ACTIVIDADES Y/O COMPONENTES. RELACIONA GASTOS CON PRODUCTOS	64

4.3. GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	69
5. CONCLUSIONES SOBRE EL DESEMPEÑO GLOBAL.....	70
III. RECOMENDACIONES	72
BIBLIOGRAFÍA.....	74
ENTREVISTAS REALIZADAS	74
ANEXOS DE TRABAJO	75
ANEXO 1.....	76
ANEXO 2: ANÁLISIS DEL DISEÑO	77
ANEXO 2(A): MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA.....	77
ANEXO 2(B): MEDICIÓN DE INDICADORES MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA, PERÍODO 2009-2012.....	87
ANEXO 2(C): ANÁLISIS DE DISEÑO.....	96
ANEXO 3: PROCESOS DE PRODUCCIÓN Y ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA	97
ANEXO 4: ANÁLISIS DE GÉNERO DE PROGRAMAS EVALUADOS.....	107
ANEXO 5	108
ANEXO 6.....	118

I. INFORMACIÓN DEL PROGRAMA

1.1. Descripción general del programa

El Programa de Subsidio Nacional al Transporte Público (espejo Transantiago) nace a partir de la promulgación de la Ley 20.378. Esta Ley fue promulgada el 1 de Septiembre del 2009 y publicada el 5 de septiembre de igual año. Si bien la Ley tiene carácter nacional, ella misma genera una clasificación entre dos grupos geográficos: la provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo (Transantiago), y el resto del país (espejo Transantiago). La presente evaluación se refiere a la aplicación de la ley a nivel nacional exceptuando la Provincia de Santiago y comunas de San Bernardo y Puente Alto, es decir, al fondo conocido como “espejo Transantiago” siendo su periodo de evaluación 2010 - 2012

De acuerdo a lo señalado en el artículo 1 de la Ley, ésta tiene por objeto **PROMOVER EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (TP) REMUNERADO DE PASAJEROS** a través de la creación de un mecanismo de subsidio de cargo fiscal que, según señala el texto, está “destinado a compensar los menores gastos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros”. No obstante lo señalado en el texto de la Ley, sus artículos van definiendo el destino que se podrá dar a los recursos, siendo éstos múltiples.

Es así como se define un subsidio a la oferta en aquellas comunas en que el Transporte Público¹ (TP) opera en el marco de una concesión de uso de vías, o condiciones de operación o perímetro de exclusión con ciertas condiciones (exceptuando aquellas en donde opera el Transantiago) (artículo 3° letra b, en adelante 3b). El objetivo del subsidio es cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en el uso del TP. También considera un subsidio al TP que opera en las comunas no incluidas en el artículo 3b y cuyos propietarios de buses, minibuses, y trolebuses están inscritos en el registro nacional de servicios de transporte de pasajeros y transportan escolares a un precio rebajado (artículo 4° letra a, en adelante 4a). Así mismo, la ley contempla subsidios a la demanda y en particular a personas (artículo 4° letra b, en adelante 4b) que cumplan con ciertos requisitos que dicen relación con su vulnerabilidad.

Del mismo modo en el artículo 5° letra a (en adelante 5a) se establece un subsidio denominado “Programa de apoyo al Transporte Regional” que considera subsidio al TP en zonas aisladas, subsidio al transporte escolar, subsidios que promuevan el TP en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica chilena y las provincias de Palena y Chiloé (zonas extremas). Este último subsidio se entrega cuando el uso por parte de los escolares del TP mayor sea “significativamente menor” al resto del país. Termina este artículo haciendo mención a “otros programas que favorezcan el TP”.

Es importante señalar que todos los subsidios y programas hasta aquí mencionados consideran que los recursos son asignados al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) siendo esta la entidad que los distribuye y materializa la entrega a los destinatarios.

El artículo 5°b, en cambio, identifica una provisión especial para “inversiones” que se asigna a la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE), quien “a petición de los respectivos intendentes” incorpora recursos a los Gobiernos Regionales (GORE). Estos últimos estarán facultados para invertir “incluidos estudios de factibilidad y diseños, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social”. Estas inversiones podrán ser en infraestructura para el TP

¹Para estos efectos se entenderá por Transporte Público a los buses y taxi buses urbanos, así como los servicios de tren también urbanos. Se excluye a los taxis colectivos.

(artículo 5 bi), para el transporte en general (artículo 5 bii), y “otras inversiones” (artículo 5 biii), las que deberán “fundarse en la relevancia que representan para la región”.

Por último, la ley contempla algunos artículos transitorios. En el contexto de esta evaluación es importante destacar el artículo 4°, que dice relación con asignar recursos, sólo hasta el año 2016 y complementarios a los ya señalados en los párrafos anteriores, a los GORE a través de la SUBDERE y cuyo fin sea:

- a) Renovación de buses, minibuses, trolebuses y taxi buses.
- b) Infraestructura para el TP y su modernización (similar al artículo 5 bi)
- c) Infraestructura para el transporte en general (similar al artículo 5 bii)
- d) Otras inversiones (similar al artículo 5 biii)

De esta manera el programa en evaluación tiene dependencia administrativa tanto del MTT como de la SUBDERE, quien traspasa los recursos a los GORE, según sea el fin de los recursos a utilizar, dando así cumplimiento a lo establecido en la Ley.

A la luz de los antecedentes señalados, se ha definido el problema que se pretende resolver como: **DEFICIENTES CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD² Y SERVICIO³ DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**, siendo de esta manera los objetivos del Programa los siguientes:

FIN: Contribuir a promover el uso del transporte público remunerado de pasajeros del país, exceptuando la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo.

PROPÓSITO: Usuarios de transporte público remunerado de pasajeros de las comunas urbanas y rurales definidas en la ley 20.378, mejoran las condiciones de accesibilidad y servicio.

Para el logro de los objetivos señalados, el Programa ha definido los siguientes componentes, cuya tuición administrativa se identifica en cada caso y corresponde a la definida por la Ley:

COMPONENTE 1: Subsidio a la oferta de Transporte Público

Subcomponente 1.1: Subsidio entregado a la oferta licitada⁴ de Transporte Público (artículo 3b), dependientes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). Consiste en la entrega de un subsidio a los operadores del TP en zonas licitadas, con el objeto de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en el uso del TP. También considera los servicios ferroviarios que operan en dichas zonas licitadas

Subcomponente 1.2: Subsidio entregado a la oferta no licitada de Transporte Público (artículo 4a), dependientes del MTT. Consiste en la entrega de un subsidio a los operadores del TP en zonas no licitadas y cuyos propietarios de buses, minibuses, y trolebuses están inscritos en el registro nacional de servicios de transporte de pasajeros y transportan escolares a un precio rebajado, con el objeto de cubrir ese menor pago que realizan los estudiantes en el uso del TP.

Subcomponente 1.3: Renovación de buses de Transporte Público, fondos (artículo 4a transitorio) entregados a SUBDERE y asignados por los GORE a beneficiarios según

²Para estos efectos se entenderá accesibilidad como el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y los distintos tiempos asociados a un viaje y que corresponden a tiempo de espera del bus, tiempo de viaje y tiempo de acceso (caminata desde el punto de origen hasta el paradero).

³ Se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1.000 habitantes.

⁴ Las zonas licitadas son Iquique, Antofagasta, Gran Valparaíso, Rancagua y Gran Concepción

reglamento elaborado por el MTT. Consiste en la entrega de un subsidio a quienes deseen renovar sus máquinas, no siendo necesario que tal renovación considere un vehículo nuevo⁵.

COMPONENTE 2: Subsidio entregado a la demanda de Transporte Público (artículo 4b), dependiente del MTT. Consiste en un bono⁶ entregado a personas vulnerables con el fin de subsidiar sus gastos en transporte público.

COMPONENTE 3: Subsidio al programa de apoyo al transporte regional (accesibilidad) (artículo 5a), dependiente del MTT.

Subcomponente 3.1: Subsidio entregado al transporte público en zonas aisladas. El subsidio al transporte en zonas aisladas se otorga a modos de transporte marítimo, lacustre, fluvial, terrestre, aéreo y ferroviario, según sean las necesidades de la población y podrían aplicarse tanto a la oferta como a la demanda respectivamente para asegurar niveles mínimos de acceso.

Subcomponente 3.2: Subsidio entregado al transporte público en zonas extremas. La ley establece que la entrega de este subsidio se debe hacer cuando el uso por parte de los escolares del TP mayor sea “significativamente menor” al resto del país

Subcomponente 3.3: Subsidio entregado al transporte escolar. Consiste en la entrega de subsidios a quienes entreguen un servicio de traslado exclusivamente a escolares que tengan dificultad de trasladarse para asistir regularmente a clases.

COMPONENTE 4: Inversiones. Esta componente considera el financiamiento de iniciativas de inversión asociadas a mejorar el sistema de transporte.

Subcomponente 4.1: Artículo 5a Otros programas, administrado por el MTT.

Subcomponente 4.2: Artículo 5b Inversiones y estudios para el transporte, distribuido por SUBDERE a los GORE

Subcomponente 4.3: Artículo 4b, 4c y 4d transitorios Infraestructura para el transporte, distribuido por SUBDERE a los GORE

Para la producción de cada una de las componentes, los servicios involucrados (MTT y SUBDERE) han implementado dentro de su organización diferentes estrategias.

Es así como el MTT creó la División de Subsidios, entidad que tiene a cargo el Programa en lo que a este ministerio concierne (artículos 3b, 4a, 4b, 5a). Esta división, además del staff de profesionales que trabajan en el nivel central, tiene profesionales contratados en cada región del país, quienes cumplen la labor de gestionar e implementar todo aquello que el programa requiere para su materialización. El detalle de los procesos de producción se encuentra en el anexo 3.

Por otra parte, la SUBDERE ha incorporado la parte del programa que le compete dentro de su organización estable. Es así como, en lo que concierne al artículo 5b y 4° transitorio b, c y d, su organización y gestión, posee el mismo trato que el resto del FNDR. Es decir, tiene

⁵ El reglamento establece que el subsidio se entrega contra la presentación del certificado de la empresa que chatarriza el bus. Estas empresas deben estar debidamente inscritas en el MTT como una manera de asegurar su seriedad, velando así de que efectivamente se realice la destrucción del bus.

⁶ Este bono surge en la discusión de la Ley en el parlamento, pues no estaba contemplada en el proyecto originalmente ingresado a ese poder del Estado

dependencia de la División de Desarrollo Regional. Esta División asigna los recursos a las distintas regiones, siendo los criterios para la distribución del 4° transitorio igual a los usados en el resto del FNDR (se consideran variables como tasa de pobreza regional, hogares pobres con jefatura femenina, costo del pavimento, entre otras). En el caso del 5b la distribución se realiza en forma conjunta con el MTT, de acuerdo a lo señalado en la glosa de la Ley de Presupuesto del año (para el 2013 glosa 20 del Programa 01 de SUBDERE), donde se especifica que la distribución se efectúa sobre la base de una propuesta del MTT, la cual es consensuada con ellos en base a las carteras disponibles y solicitadas por los GORE tomando en cuenta la ejecución presupuestaria que los GORE presentan.

Una vez asignados los recursos, los Gobiernos Regionales se encargan de la materialización de las iniciativas siguiendo los procedimientos establecidos en las NIP (normas de inversión pública publicadas por el MDS cada año) y en las disposiciones establecidas en el Oficio Circular N° 33/2009 del Ministerio de Hacienda. Un caso particular a lo señalado, lo constituye el artículo 4a transitorio puesto que si bien administrativamente posee recursos administrados por SUBDERE y asignados a los distintos GORES, la selección de postulantes que realiza cada GORE, no se realiza en base a los criterios definidos en el reglamento que para estos efectos desarrolló el MTT y que consideran variables como años de antigüedad, y externalidades generadas por el vehículo a ser convertido en chatarra, entre otras, sino que se realiza a discreción de cada GORE.

Un caso diferente a los anteriores lo constituye el subsidio entregado de acuerdo a lo establecido en el artículo 5a señalado como “otros”. Si bien los recursos son administrados por el MTT, éste realiza las inversiones a través de otros organismos con los que firma convenio para tal fin, destacando el convenio firmado con SUBDERE que permite canalizar inversiones a través del PMU (Programa de Mejoramiento Urbano), Este programa hace usos de su plataforma web para la postulación en línea por parte de los municipios. También se han firmado convenios con el MINVU, la dirección de vialidad del MOP, Intendencias, Municipios, GORE, Empresa Portuaria de Puerto Montt, MERVAL, y FESUB.

Por último es importante señalar que el monto que establece la Ley para el subsidio espejo es de M\$115.000.000 al año 2009 (incluye solo fondos permanentes), estableciendo que su reajuste anual será de acuerdo a la variación que experimente el índice de precios al consumidor (IPC). Los fondos transitorios varían cada año, siendo el asignado para el año 2012 de M\$131.643.566.

1.2. Caracterización y cuantificación de población potencial y objetivo.

Tal como fue señalado en el punto anterior, el problema a resolver por el programa se ha definido como **“DEFICIENTES CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD⁷ Y SERVICIO⁸ DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO”**.

Siendo éste el problema, la población afectada son todos los habitantes del país exceptuando la provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, las que están expresamente excluidas de esta evaluación al pertenecer a las zonas geográficas en las que opera el Transantiago.

⁷Para estos efectos se entenderá accesibilidad como el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y los distintos tiempos asociados al proceso de viajar

⁸ Se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1.000 habitantes.

Si bien un porcentaje de las personas realizan sus viajes en autos particulares, ellos también sufren el problema descrito antes, al experimentar los mismos niveles de congestión. Lo anterior se complementa con el hecho que el uso de la infraestructura es común a todos los modos y, por ende, afecta a todos los usuarios. Por último, si el fin del programa es promover el uso del TP, entonces todo usuario, independiente del modo en que se esté movilizándose, constituye un potencial usuario de los modos de transporte público mayor. La siguiente tabla muestra la población potencial para cada año, determinada usando información censal.

*Cuadro 1.1: Estimación Población Potencial
(personas)*

AÑO	TOTAL PAIS	PROVINCIA SANTIAGO	PUENTE ALTO	SAN BERNARDO	POBLACIÓN POTENCIAL PAIS
2010*	17.094.275	5.040.028	713.270	306.779	11.034.198
2011*	17.248.450	5.062.131	735.415	311.006	11.139.898
2012*	17.402.630	5.084.038	757.721	315.221	11.245.650
Variación 2012/2010	1,80%	0,87%	6,23%	2,75%	1,92%

*: proyección INE

Por otra parte la población objetivo es la misma que la población potencial, al ser los beneficiarios del programa todos quienes sufren el problema, no siendo posible una discriminación de los mismos.

1.3. Antecedentes presupuestarios

La información presupuestaria en el cuadro 1.2 y siguiente proviene de los antecedentes proporcionados por el Programa bajo evaluación, expresada en moneda del año 2013. La información sólo abarca el periodo 2010-2013, puesto que recién el año 2010 se comenzó a aplicar el programa. Aunque la ley fue aprobada el año 2009, los recursos fueron usados a partir del 2010.

Cuadro 1. 1: Presupuesto total del programa 2010-2013 (M \$ del 2013)

<i>Año</i>	<i>Presupuesto total del programa (incluye todas las fuentes de financiamiento)</i>	<i>Presupuesto del Programa proveniente de la Institución Responsable (a)</i>	<i>Presupuesto Total MTT (b)</i>	<i>Participación del programa en el presupuesto de la Institución Responsable (%) (a/b)</i>
2010	294.905.244	142.704.541	671.714.386	21
2011	269.243.184	141.378.395	691.808.792	20
2012	272.146.809	140.503.243	655.428.497	21
2013	273.418.358	142.046.526	738.657.797	19
% Variación 2010-2013	-7,3%	-0,46%	10,0%	-

Fuente: Anexo_5_presupuesto_gastos.xlsx, proporcionado por MTT

El siguiente cuadro muestra el desglose de las fuentes presupuestarias del programa y su evolución en el tiempo.

*Cuadro 1.3: Presupuesto total del programa desglosado por fuente de financiamiento⁹
(M \$ del 2013)*

<i>Año</i>	<i>Presupuesto total del programa (incluye todas las fuentes de financiamiento¹⁰)</i>	<i>Presupuesto del programa proveniente de la SUBDERE</i>	<i>Presupuesto del programa proveniente del MTT (a)</i>	<i>Presupuesto Total MTT (b)</i>	<i>Participación del programa en el presupuesto de la Institución Responsable (%) (a/b)</i>
2010	294.905.244	152.200.703	142.704.541	671.714.386	21
2011	269.243.184	127.864.789	141.378.395	691.808.792	20
2012	272.146.809	131.643.566	140.503.243	655.428.497	21
2013	273.418.358	131.371.832	142.046.526	738.657.797	19
% Variación 2010-2013	-7,3%	-13,7%	-0,5%	10%	-

Fuente: elaboración propia en base a datos del anexo 5 y SUBDERE

En el cuadro 1.3 se observa que el MTT ha aumentado su presupuesto en 10% durante el periodo de evaluación. En contraste, en ese mismo periodo se observa que los presupuestos asignados al programa vía MTT y SUBDERE han visto decrecer sus montos, en un 7,3%. Al revisar las fuentes particulares de financiamiento se tiene que la baja presupuestaria del programa proviene de menores montos desde el MTT (-0,5%), y de la SUBDERE (-13,7%).

⁹ Que en el caso de SUBDERE son los recursos distribuidos por decreto, y en el caso del MTT están considerando no solo el financiamiento permanente sino también los \$ del subsidio al transporte regional (24.01.511) , también para personal, bienes y servicios.

¹⁰ Es decir considera MTT y SUBDERE

II. EVALUACION DEL PROGRAMA

El análisis que a continuación se presenta dice exclusiva relación con el alcance de una Evaluación de Programa Gubernamental (EPG) cual es la evaluación usando la metodología del marco lógico, de las dimensiones de Eficacia, Eficiencia, Economía y Calidad del programa, analizando además el impacto, la pertinencia y el diseño del mismo.

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROGRAMA

Tal como fue señalado en el punto 1.2, el problema que busca resolver el programa es **“DEFICIENTES CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD¹¹ Y SERVICIO¹² DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO”**. La forma en que el programa busca contribuir a la solución del problema es a través de la intervención tanto en la provisión del servicio como en el esquema de precios asociado al sistema de transporte público, entendiendo por este último la oferta, la demanda y la infraestructura.

Las causas del problema subyacen en el hecho que el mercado del transporte presenta imperfecciones que justifican la intervención del Estado para aumentar el bienestar de la sociedad, las que son descritas a continuación.

1) Fallas de mercado en la oferta del servicio:

- a. Discriminación asociada a una política pública que define tarifas distintas entre estudiantes y adultos, considerando esta misma política, el cargo a estos últimos el costo del servicio no pagado por los estudiantes (subsidio cruzado). Esta situación acarrea por un lado un efecto regresivo al no discriminar entre estudiantes según el nivel de ingreso de sus sostenedores y por otro un subsidio cruzado entre usuarios adultos y estudiantes del sistema. Esto último también genera efectos regresivos al ser principalmente las personas de menores recursos de la sociedad las que utilizan transporte público y por tanto las que finalmente subsidian a los estudiantes. Todo ello redundando en una asignación ineficiente de los recursos. Lo anterior se avala con los resultados de la Encuesta de Presupuesto Familiar del INE¹³ que señala que mientras el quintil de más altos ingresos gasta un 3,27% de sus ingresos en transporte público, el de menores ingresos lo hace en un porcentaje del 7,32%, es decir 2,24 veces más que el primero
- b. Externalidad¹⁴ negativa provocada por la sub inversión de las empresas en sus máquinas, motivada por una demanda altamente cautiva y competencia limitada producto de restricciones físicas. La sub-inversión realizada por las empresas en sus máquinas, ha traído como consecuencia el envejecimiento (en promedio) del parque de micros llegando en ciudades como Puerto

¹¹Para estos efectos se entenderá accesibilidad como el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y los distintos tiempos asociados al proceso de viajar

¹² Se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera en paradero, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1.000 habitantes.

¹³ VI Encuesta de Presupuesto Familiar, INE cuadro N°8 “Estructura del Gasto, por grupo de quintil de hogares, según producto. Total de Ciudades Capitales. EPF Noviembre 2006 Octubre 2007, código 6200”

¹⁴El análisis de externalidades también es útil para comprender el óptimo social en términos de asignación de recursos. Recordemos que el concepto de externalidad se define como la acción de un agente económico (productor o consumidor) que afecta positiva o negativamente la utilidad o el nivel de satisfacción de otro agente económico (productor o consumidor).

Natales a 21 años¹⁵ o en Los Ángeles a 16,5 años, mientras que en ciudades licitadas en que se establece una antigüedad máxima como lo es el Gran Valparaíso, la antigüedad promedio es de 5,7 años. Por otro lado, gastos en mantención sub-óptimos provocan costos sociales asociados a (i) la generación de contaminación y daño del ambiente (afecta a la sociedad como un todo) y (b) costos asociados a la comodidad y agrado del usuario que usa el medio de transporte (daña a consumidores).

- 2) Fallas de mercado en la demanda del servicio:
 - a. Información imperfecta que poseen los usuarios en cuanto a costo, frecuencia y calidad de las alternativas al momento de tomar la decisión de viajar, además de una demanda altamente cautiva producto de condiciones socioeconómicas y distribución espacial.

También es posible encontrar en este mercado la presencia de un bien que podríamos denominar meritorio, cual es la provisión de transporte público en zonas extremas y aisladas del país, así como en aquellas áreas cercanas a centros de estudios, de salud o servicios públicos, cuya demanda no es capaz de cubrir los costos de la provisión del servicio y, por ende, el mercado no genera una oferta. De esta forma, el Estado se ve en la necesidad de subsidiar al oferente de manera de asegurar la provisión de este bien meritorio.

Todas las razones hasta aquí señaladas (externalidades, subsidios cruzados, efectos regresivos y bienes meritorios) son las que justifican la intervención del Estado en este mercado y, por lo tanto, justifican la existencia de este programa.

En cuanto a la población potencial y objetivos, están bien definidas toda vez que las constituyen el total de la población que habita en las zonas geográficas de intervención del programa, al ser todas ellas usuarias del sistema de transporte.

¹⁵ "Buses Urbanos de Transporte Público en Principales Ciudades del País (Registro Nacional del Transporte de Pasajeros, 31 enero 2013)

DESEMPEÑO DEL PROGRAMA

2. EFICACIA Y CALIDAD

2.1. A nivel de resultados intermedios y finales (evaluación del cumplimiento de objetivos de propósito y fin).

Con el objeto de evaluar el comportamiento del programa en cuanto al cumplimiento de objetivos a nivel de fin y propósito, se ha definido en la Matriz de Marco Lógico una serie de indicadores. Básicamente el indicador de eficacia a nivel de FIN corresponde al cambio en la partición modal¹⁶ de las ciudades sujetas al beneficio del subsidio espejo. Tal como lo señala la Ley, el objetivo a que apunta este subsidio es a promover el uso de transporte público de pasajeros y, por ende, la forma de medir el impacto del mismo es analizando los cambios en la participación de los distintos modos de transporte dentro del total de viajes que se realiza en un día en una ciudad. Lamentablemente no existe información que permita medir este impacto y, por lo tanto, no es posible pronunciarse sobre estos efectos.

Al respecto y una vez promulgada la Ley, no se levantó información que permitiera definir una situación inicial antes del programa y por ende permitiera conocer el impacto de este programa en forma precisa. Sin perjuicio de ello, resulta recomendable que se realicen encuestas origen/destino (EOD) al menos en todas las capitales regionales, con una periodicidad que dependerá de la dinámica urbana y de la estructura de los viajes que se deriven de ella. Lo usual es aplicar encuestas cada 10 años, con actualizaciones cada cinco años; el desarrollo de encuestas con una periodicidad menor es técnicamente poco recomendable al existir poca variabilidad en la estructura de los viajes entre periodos de tiempo muy cercanos. No obstante lo anterior, y dependiendo de las tecnologías disponibles: procesamiento de imágenes, sistemas automáticos de pago, detección de bluetooth, etc., existe la posibilidad de levantar y procesar información a bajo costo acerca de la estructura de los viajes en transporte público mayor y otros modos de transporte, una oportunidad que debería ser considerada por el MTT y sus diferentes unidades.

Señalado lo anterior y considerando que al Fin se contribuye en un mediano y largo plazo, la recomendación es realizar EOD cada 10 años y actualizaciones cada cinco años, para estimar con tal periodicidad el indicador de eficacia a nivel de Fin de este programa, comenzando a la brevedad con este trabajo.

En cuanto al PROPÓSITO definido como “usuarios de transporte público de pasajeros de las comunas urbanas y rurales definidas en la ley 20.378, mejoran las condiciones de accesibilidad y servicio”, en la MML se han definido indicadores asociados a las condiciones de accesibilidad (cabe recordar que para estos efectos se definieron las condiciones de accesibilidad como el costo generalizado del viaje el que considera tarifa más tiempo (espera más viaje)). Dado que este costo corresponde a la suma de la tarifa más el tiempo de espera y de viaje, llevados estos dos últimos a unidades monetarias, la forma de calcular la eficacia a nivel de propósito resulta ser la variación del costo generalizado del viaje luego de entregados los subsidios a la oferta, la demanda y las inversiones realizadas. Desgraciadamente no es posible hacer el cálculo de este indicador pues no existen datos de tiempo de espera (se mide en los paraderos) ni de tiempo de viaje de los usuarios del transporte público, ni antes ni después de implementado este programa. Respecto a la ausencia de información, se hace presente que si bien el programa administra gran cantidad de recursos, a partir del año 2013 no existe la posibilidad que parte de ellos se asigne a

¹⁶Se entiende por partición modal a la participación porcentual de los diferentes modos de transporte (caminata, auto, bus, taxi colectivo, etc.) en el total de viajes por unidad de tiempo (comúnmente por día) de un área geográfica (ciudad, comuna, región, etc.)

estudios básicos como la recolección de datos, toda vez que no existe asignación presupuestaria para ellos considerada en la Ley de Presupuesto. Esta misma situación se produce a nivel de los componentes de subsidio a la oferta licitada y no licitada, en que no se ha levantado información que permita medir su eficacia, como lo es el tiempo medio de espera en los paraderos.

Un segundo indicador definido a nivel de propósito para la dimensión de eficacia es la variación en el tiempo de espera (se mide en los paraderos) de los usuarios del transporte público mayor. Al igual que en el caso anterior, no se dispone de información que permita calcular este guarismo.

Como consecuencia de lo hasta aquí analizado, y dado que el levantamiento de información necesita de un presupuesto permanente que asegure su desarrollo periódicamente cuestión que hoy no ocurre, se recomienda que se establezca en la Ley de presupuesto que al menos el 1% del total de los recursos contemplados en el programa podrán ser usados en la toma de datos, velando porque se asignen en un subtítulo que permita su uso para tales efectos.

2.2. Resultados a nivel de Componentes (producción de bienes o servicios)

Para este Programa se han definido 4 componentes: Subsidio a la oferta, Subsidio a la demanda, Subsidio al programa de apoyo al transporte regional e Inversiones. A continuación se realiza un análisis de cada uno de ellos.

- a) Subsidio a la Oferta: Esta componente se ha dividido en 3 subcomponentes, a saber:
 - i. Subsidio entregado a la oferta licitada (artículo 3ºb, dependiente del MTT) (1.1)
 - ii. Subsidio entregado a la oferta no licitada (artículo 4ºa, dependiente del MTT) (1.2)
 - iii. Renovación de buses, financiado (artículo 4ºa transitorio, dineros entregados a SUBDERE y asignados según reglamento MTT) (1.3)

De acuerdo a la información del anexo 5, se tiene que la producción de esta componente para las subcomponentes 1.1 y 1.2 es la siguiente:

Cuadro 2.1: Gasto sub componentes 1.1 y 1.2 (M\$ del 2013)

Componente 1: Subsidio a la oferta	2010	2011	2012	Variación 2010-2012
Subcomponente 1.1: 3 B (zonas concesionadas)	19.237.522 (80,1%)	28.733.568 (77,1%)	31.107.830 (74,5%)	61,7%
Subcomponente 1.2: 4 A (otras zonas)	4.768.752 (19,9%)	8.549.652 (22,9%)	10.632.601 (25,5%)	123,0%
Total	24.006.274	37.283.220	41.740.431	73,9%

Fuente: Anexo 5 entregado por el MTT

El análisis de esta información se hace en el punto 3 “economía”.

Para estas dos subcomponentes, en la MML se definió como indicadores el tiempo medio de espera de los usuarios del TP mayor. No existen datos que permitan calcular este indicador (no han sido levantados ni antes ni durante el período de evaluación), por lo que no es posible evaluar si los subsidios entregados han generado un impacto en los usuarios del TP mayor o no.

Con el fin de poder hacer una evaluación futura del programa, se recomienda realizar estas mediciones una vez al año. Para ello se recomienda definir grupos de ciudades “muestrales” de manera que en cada año se tome una muestra en al menos unas 5 ciudades del país, y así tener información que permita calcular este indicador.

En cuanto a la subcomponente 1.3 “Renovación de buses”, se tiene lo siguiente:

Cuadro 2.2: Renovación de Buses años 2011 y 2012

Región	2011			2012		
	N° vehículos renovados solo por acción del programa	N° vehículos operativos	% vehículos renovados	N° vehículos renovados solo por acción del programa	N° vehículos operativos	% vehículos renovados
ARICA	43	349	12,3%	23	309	7,4%
TARAPACA	30	458	6,6%	10	482	2,1%
ANTOFAGASTA	49	990	4,9%	49	1.017	4,8%
ATACAMA	13	362	3,6%	10	376	2,7%
COQUIMBO	63	1.111	5,7%	67	1.140	5,9%
VALPARAISO	0	3.985	0,0%	71	3.880	1,8%
METROPOLITANA (excluido comunas donde opera el Transantiago)	4	2.057	0,2%	16	2.104	0,8%
OHIGGINS	61	1.180	5,2%	75	1.224	6,1%
MAULE	77	2.395	3,2%	136	2.413	5,6%
BIOBIO	133	4.248	3,1%	184	4.344	4,2%
LA ARAUCANIA	0	1.931	0,0%	142	1.919	7,4%
LOS RIOS	88	786	11,2%	43	772	5,6%
LOS LAGOS	86	2.014	4,3%	105	2.025	5,2%
AYSEN	0	157	0,0%	0	143	0,0%
MAGALLANES	0	150	0,0%	6	143	4,2%
TOTAL	647	22.173	2,9%	937	22.291	4,2%

Fuente: elaboración propia en base a datos entregados por el MTT

Del cuadro anterior se constata que el porcentaje de buses que se renueva cada año ha ido en aumento, habiendo variado de un 2,9% a un 4,2% del año 2011 al año 2012. La explicación de ello puede ser que, siendo el año 2011 el de inicio de esta subcomponente, es posible pensar que había menor conocimiento de su existencia y funcionamiento. Por ello, es dable esperar que el 2013 tenga un nuevo incremento.

Es posible observar además que la región de Valparaíso y Magallanes no renovó buses en el año 2011. La razón de ello es que en esas Regiones el programa se implementó recién el año 2012. Cabe recordar que los GORE son autónomos y deciden ellos cuándo implementarlo.

Para el caso de Aysén, región que tampoco tiene renovación del parque, ello se debe a las mismas razones que Valparaíso y Magallanes, sólo que en este caso el 2013 sería el primer año de implementación del Programa.

Es de esperar que el año 2013 haya un nuevo incremento en la renovación de las flotas, dado que el programa ya estará en régimen.

Las diferencias entre regiones hace recomendable definir metas a nivel regional (GORE) de renovación del parque anual. Para ello el MTT cuenta con una base de datos de los años de antigüedad, a partir de la cual se puede definirla cantidad por año, definición que finalmente dependerá de cada GORE.

Otro aspecto de este subsidio es el impacto real en la renovación. De acuerdo a la información entregada por la división de subsidios del MTT, la antigüedad promedio del parque al 31 de enero del 2013 es de 11 años, mientras que al 31 de enero del año de puesta en marcha este subsidio (2011) la antigüedad promedio nacional era de 12 años, es decir el impacto a nivel nacional en estos dos años de puesta en operación de esta subcomponente ha sido de un año promedio. Si se analiza a nivel regional, se constata que la región de Arica y Parinacota por lejos, ha sido la que ha tenido un mayor impacto en su renovación, habiendo pasado de 14 a 10 años en estos dos años.

Debido a la forma en que opera el programa, en que su implementación recae en los GORE, depende totalmente de esa institución que el programa de renovación de buses se ponga en marcha o no, así como la oportunidad en que se hace. Resulta de interés que el programa explore formas administrativas (convenios de cooperación por ejemplo) que le permitan participar en forma más activa de manera de poder asegurar que todas las regiones implementen este subsidio.

En este mismo orden, y tratando de buscar una explicación de la variación del comportamiento de este subsidio entre las regiones, se recomienda que el programa recabe información sobre la posibilidad real que los dueños de los buses más antiguos de la flota, tengan la posibilidad de endeudarse para efectuar el cofinanciamiento necesario para renovar su bus.

En cuanto a las zonas licitadas que representan la mayoría del total de viajes realizados en transporte público mayor de pasajeros a nivel nacional (no se tiene la cifra exacta por no haber cifras nacionales de viajes en transporte público sin embargo por concentrarse la mayor población en las ciudades licitadas se infiere que en ellas se concentra la mayoría de los viajes), el servicio del transporte público mayor es entregado por empresas que actúan en un mercado cerrado (la competencia se da en el proceso de licitación, luego de la adjudicación la empresa no tiene competencia). Como cualquier inversionista, la tarifa de las empresas de transporte público (TP) mayor incorpora la recuperación de la inversión, que en este caso es el bus. Es decir la renovación del bus es pagado por los usuarios del TP mayor. Como esta tarifa es fijada al momento de la adjudicación de la licitación, el MTT define las variables que explican el precio (tarifa)¹⁷[1], construyendo con ellas un polinomio de reajuste de la tarifa, de manera de asegurar la viabilidad económica de la empresa en el tiempo. De esta manera teniendo

¹⁷Por ejemplo, para los procesos de licitación del Gran Valparaíso (adjudicados en el año 2007 por 5 años renovable) y el Gran Concepción (adjudicado en el 2002 por 3 años y se ha ido prorrogando reiteradamente bajo distintas normas administrativas), el MTT encargó un estudio de costos de operación y mantención de las empresas de transporte de esas zonas (ambos lo realizó la empresa Fernandez y De Cea consultores, año 2004), el que constituyó la base para definir el polinomio de reajuste de la tarifa de las zonas licitadas que incluye la variable "reposición del bus" asociada a la recuperación de la inversión o sea el bus.

las empresas de transporte público mayor en zonas licitadas, asegurada una tarifa equivalente en términos monetarios a lo largo del tiempo que dura la licitación o condiciones de operación, y por otra parte, asegurada la demanda al no existir competencia en este modo, se evalúa como innecesario el apoyo a la renovación de buses en zonas licitadas.

Excepción de lo anterior lo constituye el hecho que durante el periodo de tiempo que dure la licitación de la zona, el MTT busque mejorar el estándar asociado a los buses considerados originalmente en la definición de la tarifa para el proceso de licitación, en tal caso si resulta consistente el que se subsidie a tales operadores por el monto que resulte de la diferencia entre el anterior y el nuevo estándar del bus.

b) Subsidio a la Demanda: No posee subcomponentes pues corresponde exclusivamente al artículo 4ºb dependiente del MTT.

En este componente solo se cuenta con información agregada años 2010 y 2011.

Cuadro 2.3: Subsidio a la demanda entregado

Región	Estado de Pago 4b	Pagados 2010/2011	Beneficiarios potenciales	% de B. potenciales atendidos	Monto Presupuestado (\$)	Monto Pagado (\$)	Monto no ejecutado(\$)
NACIONAL	TGR Banco Estado	124.901	572.735	21,8%	2.785.210.305	607.393.563	2.177.816.742
	TGR Empl. Púb.	20.089	20.738	96,9%	100.848.894	97.692.807	3.156.087
	IPS	606.590	611.981	99,1%	2.976.063.603	2.949.847.170	26.216.433
	Total	751.580	1.205.454	62,3%	5.862.122.802	3.654.933.540	2.207.189.262

Fuente; división de subsidios, MTT

De los datos entregados se desprende que este subsidio cubrió un 62,3% de la población potencial, siendo el subsidio promedio por persona de \$4.863. Cabe señalar que la ley estableció que como requisito de la entrega de este subsidio era necesario “que existan los medios, procedimientos o tecnologías que permitan asegurar su utilización en el pago de tarifas del transporte público”, cuestión que ciertamente limita bastante su aplicación dado que no se cuenta con tales atributos en las zonas geográficas en donde es aplicable el subsidio. Como una forma de salvar tal situación, el decreto N°2 publicado el 19 de marzo del 2010 por el MTT, establece en su artículo 1º transitorio que “el Ministerio sustituirá por única vez el beneficio establecido en el artículo 4º letra b) de la referida ley y regulado por el presente reglamento, a través de un bono que será entregado en forma directa, en una única cuota. Por lo anterior, no se aplicará lo establecido en el artículo 3º del presente reglamento.” De esta manera se logra salvar la dificultad de los aspectos tecnológicos, claro que por una única vez.

Con el fin de hacer la entrega anual del subsidio según lo establece la Ley, resta definir el medio de pago, procedimiento o tecnología a utilizar y la forma en que se asegurará que tal subsidio se use en el pago de tarifas del transporte público.

- c) Subsidio al programa de apoyo al transporte regional: Corresponde al artículo 5ºa, dependiente del MTT y se subdivide en 3 subcomponentes:
- i. Subsidio entregado al transporte público en zonas aisladas (3.1)
 - ii. Subsidio entregado al transporte público en zonas extremas (3.2)
 - iii. Subsidio entregado al transporte escolar (3.3)

El nivel de producción de esta componente y sus subcomponentes se mide en “pesos” pues se trata de un subsidio. Por tanto, al igual que el subsidio a la oferta, la variación en los montos y su análisis se hace en el punto 3 “ECONOMÍA”.

Sin perjuicio de ello, a continuación se analiza cada subcomponente en términos de su eficacia y de lo que resulta posible según los datos existentes.

Para la subcomponente 3.1 se tiene:

Tabla 2.4: pasajeros zonas aisladas, por modo de transporte

	AÉREO	FERROVIARIO	FLUVIAL	LACUSTRE	MARÍTIMO	TERRESTRE	Total general
2.010	14.401	51.727	120.041	127.867	298.714	828.010	1.440.760
2.011	17.204	270.896	144.753	152.580	394.140	1.418.383	2.397.956
2.012 ¹⁸	9.497	438.806	134.392	109.785	318.998	1.377.766	2.389.244
Variación porcentual 2012/2010	-34%	748%	12%	-14%	7%	66%	66%

Fuente: datos entregados por el MTT, mayo 2013

Del cuadro anterior se concluye que ha existido un aumento en los pasajeros transportados en zonas aisladas, de un 66% en el periodo 2010 – 2012. Destaca el aumento de pasajeros transportados en tren, con un aumento del 748% en el periodo, habiendo aumentado su participación de un 3,6% a un 18,4% entre el 2010 y el 2012 en el total de pasajeros transportados en zonas aisladas.

En el mismo sentido, la cantidad de prestadores¹⁹ distintos aumentó en el periodo 2010 – 2012 en un 58,3% (de 264 a 418) en el total de zonas aisladas atendidas por MTT, siendo la región de Coquimbo la que tuvo el mayor aumento porcentual (105%; de 18 a 37). En cuanto al número promedio de veces en que un recorrido fue prestado en el total de zonas aisladas atendidas por MTT disminuyó de 12,6 (2010) a 9,2 (2012) veces en el año.

Si bien los datos muestran un aumento importante de los pasajeros transportados por servicios de transporte subsidiados por el programa²⁰ en el periodo de evaluación (2012 – 2010), es difícil afirmar que el aumento se deba exclusivamente al subsidio otorgado a los operadores, pues existen otras variables como aumento de frecuencias, de la calidad y regularidad del servicio, aumento de la población entre otros, que pueden también estar influyendo en este aumento.

En cuanto a la subcomponente 3.2 (subsidio transporte zonas extremas) existe sólo un proyecto implementado y es Punta Arenas. La información entregada por el programa da cuenta que MOVIGAS, transportó en el año 2011 un total de 5.313.042. Para el año 2012 se nos entregó información de 10 meses (enero – octubre). Si extrapolamos los datos a 12 meses, se determina un total de pasajeros transportados de 6.287.951, es decir usando el dato extrapolado, los pasajeros transportados habrían aumentado en un 18,3%. De ser representativo de la realidad

¹⁸ Corresponde a los 3 primeros trimestres del año 2012

¹⁹ Servicios de recorridos ofertados a la comunidad

²⁰ Cabe recordar que estos servicios se prestan sólo si existe un subsidio de por medio, al no ser rentables desde el punto privado. Esta prestación considera a los servicios ferroviarios, que antes de la entrega de este subsidio operaban en forma deficitaria.

los datos extrapolados, el subsidio de zonas extremas resultaría eficaz al tener un aumento significativo en los pasajeros transportados. Sin embargo es válido el mismo comentario hecho anteriormente en términos que puede que existen otras variables que estén influyendo en estos valores.

Finalmente, para la subcomponente 3.3 se definió la medición de la eficacia como el % de aumento de los estudiantes transportados. Los datos entregados por el programa son:

Cuadro 2.5: Estudiantes transportados subsidio transporte escolar 2010-2012

Beneficiarios Transporte Escolar				
N° Región	Regiones	2010	2011	2012
15	Región de Arica y Parinacota	8	54	637
1	Región de Tarapacá			0
2	Región de Antofagasta		208	89
3	Región de Atacama	53	81	81
4	Región de Coquimbo	142	339	623
5	Región de Valparaíso		130	203
13	Región Metropolitana		6.227	6.227
6	Región del Libertador B. O'Higgins		6.525	6.720
7	Región del Maule	561	4.951	4.951
8	Región del Biobío	54	2.234	2.346
9	Región de La Araucanía	12	3.884	4.108
14	Región de Los Ríos	22	4.426	4.426
10	Región de Los Lagos	80	5.272	5.755
11	Región de Aisén		301	311
12	Región de Magallanes y la Antártica Chilena	91	111	111
	TOTAL	1.023	34.743	36.588

Fuente: MTT

De la tabla se obtiene que los estudiantes beneficiados por este subsidio han aumentado en el periodo 2012 – 2010 en un 3476%. Si bien hay un crecimiento importante explicado por la incorporación de nuevas regiones a partir del 2011 (5), también las regiones originalmente beneficiadas aumentaron sus beneficiarios en forma significativa, siendo las que transportan más estudiantes las de O'Higgins, Metropolitana (excluye comunas en que opera el Transantiago), Los Lagos, y Maule. En cuanto a las que proporcionalmente aumentaron más sus beneficiarios durante el periodo de evaluación están las de La Araucanía y Los Ríos. Se concluye que el programa es eficaz en la producción de esta subcomponente.

d) Inversiones: Se ha dividido en 4 subcomponentes:

- i. Otros Programas y corresponde al artículo 5°a dependiente del MTT
- ii. Inversiones y Estudios para el Transporte, corresponde al artículo 5°b administrado por SUBDERE
- iii. Infraestructura para el transporte que corresponde a los artículos 4°b y 4°c transitorios, bajo la administración de SUBDERE
- iv. Otras inversiones que resulten relevantes para la región y que operan bajo el alero del artículo 4°d transitorio bajo la administración de la SUBDERE

Para el análisis de este componente, se contrató un estudio complementario cuyo objetivo fue recabar información del Banco Integrado de Proyectos de todas las iniciativas de inversión identificadas por SUBDERE como beneficiarias de los distintos subcomponentes de este componente²¹. La información recopilada consistió en determinar año en que la iniciativa comenzó su ejecución, el costo total del proyecto y, clasificación de los proyectos por tipo. Para esto último se definieron 3 categorías: Infraestructura (cuando el proyecto implica un aumento de capacidad: ensanches, nuevas calles, ciclo vías, instalación de aceras), Mantenimiento (reparación de pavimentos, mantenimiento de pavimentos), Gestión de Tránsito (instalación, normalización o mejoras de semáforos), equipamiento (señalización, demarcaciones, paraderos, seguridad) y otros (alcantarillas, baños, pasarelas, espacios públicos, terminal de buses, etc).

Cabe mencionar que para realizar este análisis, el total del costo del proyecto se cargó al primer año de gasto de la iniciativa, ello con la finalidad de poder analizar tanto por monto como en número, las inversiones que se han hecho en las categorías antes mencionadas. Si se asignaba dineros por año, un mismo proyecto sería contabilizado tantas veces como años tuvo el gasto.

Dada las características del análisis, los valores de los siguientes cuadros, no son coincidentes con el gasto y presupuesto anual, pues se refiere exclusivamente a COSTO TOTAL DE CADA PROYECTO

A continuación se muestra el cuadro resumen resultante para el subcomponente 4.1 (artículo 5ºa "otros" dependiente del MTT y ejecutado a través del PMU de la SUBDERE)

Cuadro 2.6: Proyectos Subcomponente 4.1 artículo 5ºa otros (PMU), etapa ejecución (M\$ 2013²²)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	Montos	%	Montos	%	Montos	%	Montos	%	Montos	%	Montos
2010	1.290.167	21,0%	2.532.565	41,3%	315.405	8,8%	1.461.883	23,8%	534.050	8,7%	6.134.070
2011	340.371	1,7%	318.611	1,6%	347.181	1,7%	19.136.573	94,7%	68.357	0,3%	20.211.093
2012	0	0,0%	316.535	2,9%	1.368.133	13,0%	9.180.645	84,5%	0	0,0%	10.865.313
TOTAL	1.630.538	4,4%	3.167.711	8,5%	2.030.719	13,0%	29.779.101	80,0%	602.407	1,6%	37.210.476

Fuente; Elaboración propia en base a información entregada por el PMU

El mismo cuadro anterior, pero ahora con el número de proyectos ejecutados, se tiene:

Cuadro 2.7: Proyectos Subcomponente 4.1 artículo 5ºa otros (PMU), etapa ejecución (Número de proyectos)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	CANT. PROY	%	CANT. PROY	%	CANT. PROY	%	CANT. PROY	%	CANT. PROY	%	CANT. PROY
2010	7	10,4%	15	22,4%	8	11,9%	50	74,6%	2	3%	82
2011	9	1,9%	8	1,7%	8	1,7%	462	96,0%	2	0%	489
2012	0	0,0%	7	2,8%	32	12,7%	220	87,3%	0	0%	259
TOTAL	16	1,9%	30	3,6%	48	13,0%	732	88,2%	4	0,5%	830

Fuente; elaboración propia en base a información entregada por el PMU

²¹El estudio fue contratado a Andrea Kramer, profesional que hasta hace algunos años se desempeñó en Mideplan por lo que conoce y sabe operar el BIP. El objetivo fue recabar información de los proyectos en cuanto a año de inicio, costo total del proyecto, características de los mismos de manera de agruparlos en tipo.

²² Los montos se muestran en moneda 2013 por ser la única moneda usada para este informe, sin embargo cuando un proyecto pasa de un año a otro el MTT no aplica reajuste en el monto del proyecto y por ende tampoco lo hace el PMU con los municipios, debido a que los convenios no contemplan reajuste.

Del cuadro 2.6 se desprende que en el primer año de puesta en marcha de esta componente, los recursos de proyectos nuevos se concentraron principalmente en mantención de vías. Durante los años 2011 y 2012 la inversión en proyectos nuevos a través de este componente, se concentró casi en su totalidad en “equipamiento” (principalmente paraderos, pero también aunque en menor medida en demarcación, luminarias, señaléticas y mejora de terminales). También es posible concluir que si bien el 2011 casi la totalidad del subcomponente se asignó a equipamiento, en el 2012 hay un notorio aumento de la inversión en gestión de tránsito (semáforos) aumentando el monto casi en 4 veces de la inversión del año anterior, en el costo total de proyectos nuevos.

Complementariamente, si analizamos el cuadro que muestra la cantidad de proyectos podemos afirmar que los de mantención son de montos de inversión significativos pues vemos que en el año 2010 llegan sólo al 22,4% de la cantidad total de proyectos, sin embargo como vimos, ello representa el 41,3% de la inversión en proyectos nuevos, lo que resulta esperable dado que se trabaja sobre ejes viales completos siendo gran cantidad de m² los intervenidos. En cambio en equipamiento y gestión hay una directa relación en los años 2011 y 2012 entre los montos invertidos y la cantidad de proyectos realizados.

En suma, es posible concluir que el uso de este subcomponente está principalmente destinado a inversión en equipamiento, habiendo sido la excepción el primer año de puesta en operación en donde los proyectos de mantención vial tuvieron una inversión de algo menos de la mitad de la inversión total en proyectos nuevos (41,3%). Lo anterior resulta pertinente pues como veremos más adelante ha habido una suerte de especialización de las distintas subcomponentes en los tipos de proyectos, abordando la suma de todas ellas la totalidad de las aristas de inversión que tiene la infraestructura de transporte: capacidad de las vías, mantención de las carpetas de rodado, gestión de tránsito y equipamiento.

Si analizamos ahora el segundo sub componente (3.2 y corresponde al artículo 5ºb administrado por SUBDERE), se tiene lo siguiente:

Cuadro 2.8:Proyectos Subcomponente 4.2 artículo 5ºb (SUBDERE), etapa ejecución (M\$ 2013)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTIÓN		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$
2010	10.120.460	36,1%	17.416.632	62,2%	0	0,0%	0	0,0%	485.043	1,7%	28.022.135
2011	23.950.671	52,8%	17.202.732	37,9%	19.518	0,0%	750.272	1,7%	3.453.955	7,6%	45.377.148
2012	140.989.226	56,1%	84.546.675	33,6%	12.485.578	5,0%	1.039.020	0,4%	12.355.377	4,9%	251.415.877
TOTAL	175.060.356	53,9%	119.166.040	36,7%	12.505.096	3,8%	1.789.293	0,6%	16.294.375	5,0%	324.815.160

Fuente; elaboración propia en base a información obtenida del BIP

Cuadro 2.9:Proyectos Subcomponente 4.2 artículo 5ºb (SUBDERE), etapa ejecución (Número de proyectos)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTIÓN		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD
2010	20	38,5%	31	59,6%	0	0,0%	0	0,0%	1	1,9%	52
2011	41	56,9%	22	30,6%	1	1,4%	2	2,8%	6	8,3%	72
2012	146	55,1%	95	35,8%	7	2,6%	2	0,8%	15	5,7%	265
TOTAL	207	53,2%	148	38,0%	8	2,1%	4	1,0%	22	5,7%	389

Fuente; elaboración propia en base a información obtenida del BIP

La primera conclusión que se saca de los dos cuadros anteriores es que al igual que el subcomponente anterior, para el primer año de operación del programa (2010), la mayor cantidad de recursos y de número de proyectos, fue destinada a proyectos de mantención de vías. Luego y durante el 2011 y 2012 se constata que la mayor cantidad de recursos en proyectos nuevos es destinada a infraestructura, es decir a inversiones que redundan en un aumento de la capacidad vial. Dado el significativo aumento en el costo total de proyectos nuevos cada año, aunque hay una disminución en la participación de las inversiones en proyectos de mantención, en términos absolutos hay un aumento entre el 2010 y 2012 de 4,8 veces del costo total de los proyectos nuevos iniciados en esos años. En el caso de la infraestructura, la inversión en proyectos nuevos aumentó en 13 veces durante el periodo. Los proyectos de equipamiento y "otros" también fueron aumentando a lo largo del periodo, tanto en cantidad como en montos de inversión, aunque su participación respecto del total ha ido disminuyendo. En el caso de los proyectos de mejora de la gestión de tránsito si bien tienen una baja participación respecto del total, ésta ha ido aumentando durante el periodo, llegando el 2012 al 5% del total de inversiones nuevas iniciadas. En cuanto a cantidad de proyectos, en este caso hay una directa relación con los montos de inversión ya analizados.

La conclusión que se saca de este análisis es que el subcomponente correspondiente al artículo 5°b administrado por SUBDERE y usado por los gobiernos regionales, está principalmente orientado a proyectos de infraestructura y en segunda medida de mantención vial, sumando entre ellos del orden del 90% del monto de la inversión total en proyectos nuevos de cada año. El impacto que ello genera no es posible de evaluar al no existir información sobre variación en los tiempos de viaje o velocidades de operación promedio.

Por último se tiene los cuadros asociados a los recursos del artículo 4° transitorio letras b, c, y d. Este artículo transitorio en las letras señaladas, constituye un símil del 5°b en cuanto al ámbito de su uso.

De los cuadros mostrados más abajo concluimos que en los dos primeros años de operación, este subcomponente dedicó más de un 90% de su inversión en proyectos nuevos, orientado a Infraestructura y Mantención, cuestión similar al subcomponente anterior. Luego, en el año 2012, éstas sufren una baja a favor de "OTROS". De hecho esta clasificación sufre un aumento en monto total de inversión entre el 2012 y el 2010 de casi 10 veces. Analizando los proyectos que hacen subir la inversión, se encuentran algunos como "reposición de oficinas de vialidad" (\$2.638.216), "adquisición y reposición parque de maquinarias" (\$3.272.362) entre otros. Los proyectos mencionados no dicen relación con mejoras al sistema de transporte público y por ende se evalúa como inconveniente el uso de recursos de este subcomponente en este tipo de proyectos.

Exceptuando Infraestructura, todas las otras clasificaciones de proyectos muestran un sostenido aumento del monto total de proyectos nuevos, a lo largo del periodo, destacando como ya se dijo la clasificación "Otros". El impacto de tal constatación no es posible de evaluar al no existir información de tiempos de viajes y velocidades de operación promedio en los ejes ya terminados o de aumento de la demanda por esas vías (veh/hr).

Se concluye, al igual que en el subcomponente anterior, que la mayor parte de los recursos asignados al artículo 4° transitorio letras b, c, y d se invierte en Infraestructura y mantención de vías.

Cuadro 2.10: Proyectos Subcomponente artículo 4º transitorio (SUBDERE), etapa ejecución (M\$ 2013)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$
2010	49.972.036	54,4%	39.828.409	43,3%	44.176	0,0%	0	0,0%	2.049.711	2,2%	91.894.331
2011	67.526.366	37,5%	97.441.282	54,1%	3.995.061	2,2%	1.058.176	0,6%	10.148.676	5,6%	180.169.561
2012	56.292.373	14,8%	272.433.795	71,6%	13.956.847	3,7%	2.628.461	0,7%	35.345.478	9,3%	380.656.954
TOTAL	173.790.774	26,6%	409.703.486	62,8%	17.996.084	2,8%	3.686.637	0,6%	47.543.865	7,3%	652.720.846

Fuente; elaboración propia en base a información obtenida del BIP

Cuadro 2.11: Proyectos Subcomponente artículo 4º transitorio (SUBDERE), etapa ejecución (Número de proyectos)

AÑO	INFRAESTRUCTUR A		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	CANTIDA D	%	CANTIDA D	%	CANTIDA D	%	CANTIDA D	%	CANTIDA D	%	CANTIDA D
2010	44	45%	51	52%	1	1%	0	0	2	2%	98
2011	65	29%	140	62%	3	1%	5	2%	13	6%	226
2012	79	15%	373	71%	14	3%	18	3%	40	8%	524
TOTAL	188	22,2 %	564	66,5 %	18	2,1 %	23	2,7 %	55	6,5 %	848

Fuente; elaboración propia en base a información obtenida del BIP

Del total del análisis realizado de la componente inversión, se puede afirmar que los proyectos que se están ejecutando bajo esta fuente de financiamiento resultan pertinentes toda vez que dicen relación directa con los sistemas de transporte público. Mirando el banco integrado de proyectos, se puede señalar que una gran mayoría de los proyectos de infraestructura financiados a través de este programa, corresponden a proyectos con larga data de recomendación técnica (RS) del MDS en la línea de vialidad urbana del MINVU, los cuales poseen una larga data y que no se habían materializado por falta de recursos (hay proyectos desde 1998). Esto nos permite afirmar que la inversión es pertinente pues viene a suplir un déficit de inversión en proyectos socialmente rentables y que por ende generan importantes beneficios sociales. Esto permite validar lo ya señalado en cuanto a la pertinencia de esta inversión.

Cabe hacer presente además que tal como lo muestra el cuadro siguiente, el 93,2% de los proyectos de infraestructura comenzados en el primer año de puesta en operación del programa contaban con RS, acogiéndose los restantes a la circular 33 que los exime de tal exigencia. Sin embargo al analizar la evolución de tal porcentaje en el periodo de evaluación, se aprecia un decrecimiento del mismo, llegando el 2012 al 84,8%. Este hecho se evalúa como negativo puesto que tratándose de iniciativas en que los beneficios generados son cuantificables y valorables socialmente, es altamente recomendable que se estime su rentabilidad social, validándose de esta manera que los beneficios superan a los costos dentro de un enfoque de evaluación social de proyectos.

Una situación contraria a la anterior ocurre con los proyectos de mantención, puesto que esta categoría ha ido aumentando el porcentaje de proyectos evaluados, llegando al 65,1% el año 2012.

Las restantes categorías ostentan la casi totalidad de los proyectos con RS lo que se evalúa como muy positivo pensando en que ello debiera asegurar la eficacia de los mismos así como su pertinencia.

Cuadro 2.12: Proyectos iniciados con fondos del programa (Número de proyectos) clasificados de acuerdo a tipo de recomendación técnica

	AÑO 2010				AÑO 2011				AÑO 2012			
	RS (cant)	RS (%)	CIRC 33 (cant)	CIRC 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRC 33 (cant)	CIRC 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRC 33 (cant)	CIRC 33 (%)
INFRAESTRUCTUR A	41	93,2 %	3	6,8%	58	89,2 %	7	10,8 %	67	84,8 %	12	15,2%
MANTENCION	31	60,8 %	20	39,2%	84	60,0 %	56	40,0 %	243	65,1 %	130	34,9%
GESTION	1	100%	0	0,0%	3	100%	0	0,0%	13	92,9 %	1	7,1%
EQUIPAMIENTO	0	0,0%	0	0,0%	4	80,0 %	1	20,0 %	9	50,0 %	9	50,0%
OTROS	2	100%	0	0,0%	5	38,5 %	8	61,5 %	24	60,0 %	16	40,0%
TOTAL	75	76,5 %	23	23,5%	154	68,1 %	72	31,9 %	356	67,9 %	168	32,1%

Fuente: elaboración propia en base a información obtenida del BIP

2.3. Cobertura y focalización del programa (por componentes en los casos que corresponda)

Tal como se definió en el punto anterior, la población potencial del programa corresponde a todos los habitantes de las zonas geográficas en donde opera el subsidio espejo. En cuanto a los beneficiarios de los años en que ha operado, se tiene lo siguiente:

Cuadro 2.13: Proyectos Subcomponente: N° de Beneficiarios Efectivos Años 2010-2012

	2010	2011	2012	% Variación 2010-2012
Componente 1: Subsidio a la oferta	3.180.124	3.208.479	3.236.946	1,79
Componente 2: Subsidio a la demanda	751.580	0	0	-100,00
Componente 3: Programa de apoyo al transporte Regional	1.566.732	2.557.896	2.551.315	62,84
Componente 4: Inversiones	11.034.198	11.139.898	11.245.650	1,92
Total	11.034.198	11.139.898	11.245.650	1,92

Fuente: elaboración propia en base a cuadro 1 y sección 4.1.1

En cuanto a la cobertura, el programa ha intervenido en todas las zonas geográficas que la ley le permite. Por otra parte, y como ya se ha dicho, no es posible identificar ni discriminar a los beneficiarios, por lo que se entiende que ha beneficiado al total de la población de esas zonas. De esta manera, haciendo un análisis en forma agregada por componente, se puede afirmar que la cobertura ha sido del 100%.

Sin perjuicio de lo señalado, la focalización de la componente 1, 2 y 3: subsidio a la oferta, a la demanda y programa de apoyo al transporte regional respectivamente, está definida por Ley, por lo que el programa nada puede hacer al respecto. Excepción de lo anterior es la sub componente 1.3 (renovación de buses) en donde sí se esperaría algún criterio de focalización que permitiera por ejemplo, dar prioridad a la renovación de aquellos buses que entregan un servicio cuyo retorno no alcanza para renovar la flota y que por ende cumplen

un rol subsidiario frente a los usuarios. Perfectamente el programa podría dar prioridad a estos operadores por sobre aquellos que sí podrían con sus ingresos modernizar sus máquinas (zonas licitadas) y que no obstante ello, postulan a un subsidio del Estado. Cabe señalar que hoy día el programa no tiene entre sus requisitos o mecanismos de selección y/o variables que privilegien una zona geográfica respecto de otra, o al menos un tipo de operador (deficitario) respecto de otro (generador de utilidades).

En cuanto a la componente 4: Inversiones, sí hay una gama de alternativas, tanto de iniciativas de inversión como de zonas geográficas, a intervenir con los recursos del programa.

La distribución de los recursos para la componente 4.1 se realiza considerando indicadores de pobreza, de ruralidad, los servicios de transporte público rural y urbano, y las comunas pertenecientes a cada región del país. Es decir, parte de los parámetros tomados en consideración para esta distribución dicen relación con los servicios de transporte presentes en la región.

La distribución regional de la subcomponente 4.2 y 4.3, según lo informado por SUBDERE, se hace usando los criterios de asignación regional de recursos del FNDR, según lo establecido en la Ley (se exceptúa de esta distribución, la Región Metropolitana donde sólo se considera, para efectos de la distribución, las comunas donde NO opera el Transantiago). Estos criterios (informados por SUBDERE) dicen relación con población pobre o indigente, población pobre rural, hogares con jefatura femenina, costo de pavimentación y costo de construcción de viviendas entre otros. Es decir no hay parámetros de distribución relacionados con las características del sistema de transporte como puede ser accesibilidad, nivel de servicio, estado de los pavimentos, antigüedad promedio de la flota, niveles de congestión u otro similar.

Siendo los ministerios de vivienda y urbanismo, de obras públicas, y de transportes y telecomunicaciones, además de los GORE y los municipios quienes tienen atribuciones sobre las vías, se recomienda que el conjunto de estas instituciones generen planes de inversión que permitan mejorar el nivel de servicio de las distintas vías que conforman la red de transporte público, teniendo en consideración las variables que explican la generación y atracción de viajes como lo es el uso del suelo (atribuciones de los municipios y MINVU), rutas de transporte público (municipios, SEREMITT), estrategias regionales de desarrollo (GORE), Planes de Desarrollo Comunal (PLADECO), mantención de vías (GORE, MOP según tuición). Sólo un desarrollo conjunto asegurará que todos los recursos disponibles en los distintos programas, incluido este, y líneas de inversión de estas instituciones, se usen en forma concordante y potencien y complementen los distintos proyectos y por ende la red vial en su conjunto.

2.4. Calidad (satisfacción de los beneficiarios efectivos, oportunidad, comparación respecto a un estándar)

Respecto de la calidad del bien o servicio entregado, en términos del grado de satisfacción de los beneficiarios: los usuarios del transporte público, el MTT cuenta con tres estudios de percepción de satisfacción usuaria²³.

²³ “Estudio de percepción de satisfacción usuaria en servicios que reciben el subsidio a la oferta licitada”, realizado por IPSOS CHILE, octubre 2011, “Estudio de Percepción de Satisfacción Usuaria en Servicios Subsidiados del Programa de Subsidio en Zonas Extremas”, realizado por IPSOS CHILE, octubre 2011 y “Estudio de percepción de satisfacción usuaria en servicios subsidiados del programa de subsidio en zonas aisladas”, realizado por DICTUC, octubre 2011.

El estudio para zonas licitadas efectuado el año 2011²⁴ concluye que la satisfacción global con los servicios es baja: sólo el 41% de los usuarios evalúa los servicios con notas de 6 y 7. La insatisfacción alcanza el 18% de los usuarios, configurando lo que la empresa consultora denomina un Índice de Satisfacción Neta (ISN) de tan sólo 23 puntos (diferencia entre el porcentaje de usuarios que evalúa el servicio con nota 6 y 7, y aquellos que lo evalúan con nota 4 o menos²⁵). Además, el estudio muestra que un 41% de los encuestados son "indiferentes" o "indecisos", es decir, usuarios a los cuales el servicio no les causa un placer a través de su uso ni tampoco niveles importantes de aversión como para castigar al servicio a través de su calificación. Respecto a la dimensión tarifa, la evaluación de ésta alcanza los niveles más altos de satisfacción, con un 57% de los usuarios asignándole una nota 6 o 7, mientras que sólo un 18% le asigna nota igual o menor a 4; el ISN alcanza los 39 puntos. La dimensión peor evaluada es la comodidad y mantención de paraderos, con un ISN de **-41**. Este resultado es interesante ya que se asocia con el estado del paradero, así como su estructura física, y el mobiliario urbano que es utilizado por el transporte público, donde estos aspectos pueden ser abordados a través de los componentes que posee el programa en evaluación.

El estudio para zonas extremas del año 2011, subsidio implementado sólo en Punta Arenas y donde el 73% de los entrevistados lo utiliza casi todos los días, concluye que la satisfacción global del servicio de transporte obtenida es de alto desempeño, llegando a que un 82% de los usuarios le asigna nota 6 ó 7, con un 30% de ellos dándole nota 7 como nivel de satisfacción. Esta distribución indicaría que "si bien los usuarios están conformes con el servicio, existen aspectos que afectan la excelencia del mismo", lo que podría estar relacionado con la logística del servicio. El ISN de este sistema alcanza los 80 puntos. Las dimensiones peor evaluadas son los tiempos de desplazamiento (ISN= 55) e información al público (ISN= 65), mientras que las dimensiones mejor evaluadas son la tarifa (ISN= 93) y la comodidad y seguridad de los vehículos (ISN promedio= 85). Notar que el resultado asociado a la dimensión comodidad es esperable dado que el año 2010 comenzó a operar en la ciudad de Punta Arenas la empresa Movigas²⁶, con máquinas nuevas y un buen estándar de diseño, que para la fecha de realización de la encuesta llevaba un año en servicio.

El estudio acerca de la percepción de satisfacción de servicios subsidiados en zonas aisladas evaluó el subsidio a la demanda (12 servicios) y subsidio a la oferta (109 servicios). Respecto al subsidio a la demanda, en una escala de 1 a 7, la satisfacción global por los servicios alcanza una nota de 6,12 (Desviación Estándar, DE= 0,34), mientras que la dimensión tarifa alcanza una evaluación promedio en los 12 servicios de 6,00 (DE= 0,52); estas medias y sus desviaciones estándar muestran una baja dispersión en la asignación de puntajes, permitiendo afirmar que existe una valoración relativamente alta y positiva por estos servicios. Respecto al subsidio a la oferta, y los 109 servicios evaluados (79 terrestres, 24 navieros y 6 aéreos), la evaluación promedio de la satisfacción global alcanzó la nota de 6,13, evaluación que considera aspectos operacionales, de infraestructura, del personal y tarifario, donde la dimensión tarifa en sí alcanzó una nota promedio de 6,35. Por lo tanto, dada la información anterior, es posible afirmar que los subsidios a la demanda y a

²⁴Iquique - Alto Hospicio; Gran Valparaíso (Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué, Villa Alemana); Rancagua Urbano; Gran Concepción (Concepción, Talcahuano, Chiguayante, San Pedro De La Paz, Penco, Hualqui y Hualpén).

²⁵ El índice de satisfacción neta tendrá un valor de 100 si todos los usuarios asignan al servicio una nota entre 6 y 7, y nadie una nota menor que 4. El índice será nulo si el mismo porcentaje de usuarios asigna una nota entre 6 y 7, y menor que 4, y será negativo si el porcentaje que le asigna una nota bajo 4 es mayor que el porcentaje con una nota entre 6 y 7. El indicador comienza a ser poco conclusivo si el mayor porcentaje de los usuarios le asigna una nota 5 al servicio, que podría ser catalogado como bueno, aunque tenga un ISN marginalmente negativo.

²⁶<http://www.movigas.cl/quees.html>

la oferta en zonas aisladas, a nivel global como tarifario, son evaluados positivamente por sus usuarios.

Lamentablemente no hay dos cortes temporales que permitan estudiar la evolución de los niveles de satisfacción en el tiempo. Sin embargo, al comparar los niveles absolutos de satisfacción reportados en los tres estudios citados, respecto a los declarados por usuarios de Transantiago, que bordea la nota 4.0²⁷, es posible afirmar que para los casos estudiados la satisfacción es buena.

No obstante lo anterior, especial atención merecen los servicios en áreas licitadas, que son los peor evaluados dada la información disponible, aunque son los que captan la mayor cantidad de pasajeros y recursos del subsidio a la oferta (aproximadamente el 75% del monto anual). Esta relativa mala evaluación contrasta con el hecho de que estos servicios están licitados, lo que implica que por contrato deben cumplir con estándares de calidad definidos en las licitaciones. Podría ser que la existencia de una licitación, que asegura la posesión de un mercado para los operadores (monopolio), estaría derivando en el ofrecimiento de una menor calidad de servicio, producto de tener una demanda cautiva. Puesto que el proceso licitatorio es un esquema regulatorio, es de esperar que el regulador cuente con los recursos para controlar y fiscalizar la calidad del servicio, tal que ésta no se vea empeorada producto de la cautividad de los usuarios, de acuerdo a lo que señala la ley²⁸ que regula el transporte público que opera bajo una concesión.

Respecto a la antigüedad de la flota, que puede ser usada como un *proxy* de uno de los factores que incide en la calidad del servicio y efectividad del programa en esta dimensión, la información proporcionada por el MTT²⁹ muestra que la edad promedio de las flotas a nivel nacional es de 11 años (al 31 de enero del 2013), con una moda de 11 años (6.369 vehículos de un total de 22.291) y una mediana del orden de los 10.5 años. Estos valores muestran que las flotas de transporte público mayor fuera de la Región Metropolitana son antiguas, cuando se las compara con las de Transantiago, cuya flota de 6.298 buses tiene una edad promedio de 4.8 años³⁰. Las regiones con flotas más antiguas al 2012 eran las de Atacama y Maule (13 años cada una), seguidas de Coquimbo, O'Higgins, La Araucanía y Los Ríos, con flotas que poseen 12 años de antigüedad en promedio; el detalle de la información está en el cuadro 2.14. Hay que tener presente que en aquellas ciudades o áreas urbanas donde opera un esquema regulatorio del transporte público mayor, la antigüedad del parque está acotada por sendos reglamentos de la autoridad, impidiendo que nuevas máquinas que se incorporan a los servicios tengan una antigüedad mayor a los seis o diez años dependiendo del área urbana, acotando el número máximo de años en operación. Así por ejemplo, para el Gran Valparaíso y el Gran Concepción la edad máxima de una máquina que ingresa al sistema es de 6 años^{31,32}.

Relativo al porcentaje de nuevos buses que han remplazado a buses más antiguos, producto del artículo 4-a transitorio de la Ley 20.378, éste llega al 7,1%, considerando los años 2011 y 2012 y una flota total de referencia de 22.291 vehículos (ver cuadro 2.14). La regiones que más han renovado su flota son las de Arica y Parinacota y Los Ríos, con un

²⁷“Estrategia de Desarrollo Regional de la Región Metropolitana de Santiago”. Realizado por SDG. noviembre 2012. Disponible en:

http://www.pnud.cl/prensa/noticias-2012/14-08-2012_Banner_desarrollo_local_archivos/Noviembre/Estrategia%20de%20Transporte,%20Informe%20Final%20Noviembre.pdf

²⁸ Ley 18696, publicada el 31 de marzo 1988, y modificaciones

²⁹ Información obtenida a partir de las bases de datos del Registro Nacional de Servicios de Transporte Público y Escolar, proporcionada por el MTT

³⁰ http://www.transantiago.cl/NOTICIAS/INSTITUCIONAL/CLSANCURWLE1_4010517.html

³¹ http://transmontt.cl/documentos/DTO-1_28-MAR-1994%20modificado%20al%2001%20de%20junio%202011.pdf

³² http://www.subtrans.gob.cl/pdf/DEC_168.1993.pdf

21,4% y 17,0% respectivamente. En el otro extremo, en la región de Aysén no ha habido renovación, mientras que en las regiones Metropolitana, Valparaíso y Magallanes la renovación acumulada ha sido menor al 5%. Estas bajas tasas de renovación se asocian con una tardía implementación del programa de renovación por parte de los Gobiernos Regionales³³. Por ejemplo, Aysén recién lo implementó el 2013, mientras que Valparaíso, Magallanes y la Región Metropolitana lo hicieron el 2012. Al comparar los años 2011 y 2012 se tiene que el primer año a nivel nacional se renovó un 2.9% de la flota, cifra que aumentó a un 4.2% el 2012, lo que tiene que ver con la puesta en marcha del programa de renovación de flotas recién en septiembre del año 2011 y su masificación a nivel nacional a partir del periodo 2012.-2013, como se indicó antes.

Las regiones que han concentrado la mayor renovación relativa de vehículos, **respecto al total nacional renovado**, son las del Biobío (20%), Maule (13%) y Los Lagos (12%). Vale hacer notar que la región del Biobío tiene la flota más grande a nivel nacional (4.344 vehículos), fuera de la de Transantiago, seguida de la flota en la región de Valparaíso.

Cuadro 2.14: Tamaño, antigüedad y renovación de la flota, por región

Región	Parque al 31 enero 2013	Año de fabricación, promedio	Antigüedad promedio año 2012	Vehículos renovados 2011-2012	Porcentaje renovación 2011-2012
Arica y Parinacota	309	2003	10	66	21,4%
Tarapacá	482	2005	8	40	8,3%
Antofagasta	1.017	2004	9	98	9,6%
Atacama	376	2000	13	23	6,1%
Coquimbo	1.140	2001	12	130	11,4%
Valparaíso	3.880	2003	10	71	1,8%
Metropolitana	2.104	2004	9	20	1,0%
O'Higgins	1.224	2001	12	136	11,1%
Maule	2.413	2000	13	213	8,8%
Biobío	4.344	2002	11	317	7,3%
La Araucanía	1.919	2001	12	142	7,4%
Los Ríos	772	2001	12	131	17,0%
Los Lagos	2.025	2002	11	191	9,4%
Aysén	143	2001	12	0	0,0%
Magallanes	143	2004	9	6	4,2%
Total	22.291	2002	11	1.584	7,1%

Fuente: información proporcionada por el MTT

Al cruzar la información de antigüedad promedio de las flotas y el porcentaje de renovación de éstas, se observa que en aquellas regiones con flotas que tienen 12 y 13 años de antigüedad: Atacama, Coquimbo, O'Higgins, Maule, La Araucanía, Los Ríos y Aysén, no ha ocurrido el mayor porcentaje relativo de renovación de flota, salvo en la región de Los Ríos, en comparación con las otras ocho regiones que poseen flotas menos antiguas. Esto estaría indicando que no existe una política nacional en términos de focalización de recursos orientada a alcanzar niveles de antigüedad similares en todo el país. Dado el esquema de operación del Programa, donde cada región es independiente en la operatoria, pareciera que el uso efectivo de los recursos tendría que ver con la capacidad de gestión de cada región y, además, la capacidad de endeudamiento de los operadores para adquirir una

³³http://www.subtrans.gob.cl/apps/subsidios/web/rtm/?page_id=105

nueva máquina, con el apoyo económico del subsidio. Esto último afectará, de paso, el nivel de servicio hacia los usuarios y, con ello, los niveles de demanda.

El cuadro 2.15 muestra, a nivel regional y para el año 2012, la estructura de renovación de vehículos del transporte público mayor. Para cada región se indica la edad promedio de los vehículos que salen del sistema para su destrucción, le edad promedio de los vehículos que ingresan, y los años promedio de actualización de la flota. Además, se ha generado un indicador que compara la performance de la región respecto al nivel nacional. Este indicador está calculado como el cociente de los años de actualización de la región y el nacional (14 años), multiplicado por el año promedio de fabricación del vehículo entrante en la región y el año promedio de fabricación de vehículos entrantes a nivel nacional (2006)³⁴. Un indicador igual a 1 señala que la región tiene una performance similar al promedio nacional, mientras que un indicador mayor que la unidad implica que la región tiene flotas entrantes más nuevas y con años de renovación mayores que la media nacional. Por último, se reporta la ciudad, ciudades o conurbación por región que concentra las flotas renovadas, con el porcentaje de renovación en estas ciudades con respecto al total regional.

Cuadro 2.15: Edad flota y concentración, por región

Región	Año promedio		Años promedio renovación	Indicador	Ciudad	Concentración Ciudad/Región
	Saliente	Entrante				
Arica y Parinacota	1989	2007	18	1,3	Arica	100%
Tarapacá	1995	2007	12	0,9	Iquique-Alto Hospicio	70%
Antofagasta	1994	2010	16	1,1	Antofagasta	78%
Atacama	1991	2002	11	0,8	Copiapó	60%
Coquimbo	1991	2004	13	0,9	La Serena - Coquimbo	88%
Valparaíso	1994	2010	16	1,1	Gran Valparaíso	61%
Metropolitana	1991	2003	12	0,9	Melipilla	81%
O'Higgins	1992	2007	15	1,1	Rancagua - San Fernando	69%
Maule	1992	2005	13	0,9	Talca	57%
Biobío	1993	2007	14	1,0	Gran Concepción	51%
La Araucanía	1991	2004	13	0,9	Temuco - Padre las Casas	89%
Los Ríos	1991	2006	15	1,1	Valdivia	67%
Los Lagos	1991	2006	15	1,1	Puerto Montt - Osorno	74%
Aysén	-	-	-	-	-	-
Magallanes	1992	2009	17	1,2	Punta Arenas	100%
Total	1992	2006	14	1,0	-	-

Fuente: elaboración propia, basado en documento MTT Minuta Renueva tu Micro 2012.doc

³⁴Indicador = (Año actualización promedio/14)*(Año fabricación promedio entrante/6)

El análisis de las columnas Año promedio vehículo Saliente y Años promedio renovación reafirma que no hay un proceso claro de focalización hacia las regiones que presentan flotas más antiguas. La evidencia muestra que poseer los vehículos más antiguos en la flota no implica que el año de fabricación de los vehículos que entra sea menor. Se esperaría que a mayor antigüedad del parque, la renovación implique una mayor brecha entre la edad del que sale y del que entra. En términos de la figura, esto se reflejaría en una pendiente negativa en la gráfica, algo que no ocurre claramente. Se ha de precisar que se ha eliminado la región de Arica y Parinacota, por no tener relación con lo que sucede con las otras regiones, mientras que la pendiente resultaría claramente positiva si se elimina del análisis la región de Tarapacá, es decir, la evidencia regional dice que mientras más antigua la máquina que sale, más probable que la máquina que entra sea antigua respecto a las otras regiones.

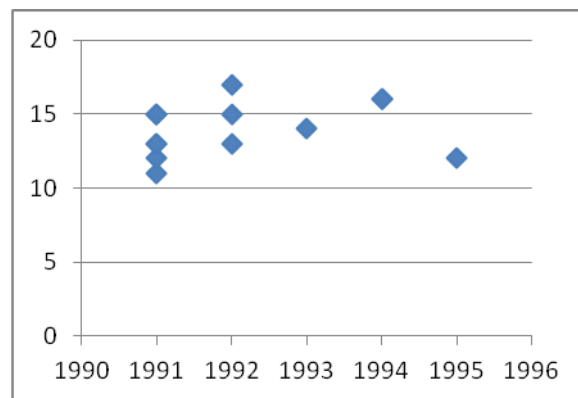


Figura 2.1 Años promedio de renovación por año promedio vehículo saliente

El indicador muestra que hay regiones con una performance mejor que la media nacional, como es el caso de las regiones de Arica y Parinacota, y Magallanes (17,5 años de actualización y flotas entrantes del 2008 en promedio), pero advirtiendo que existen otras cuyas flotas, a pesar de estar en proceso de renovación, son más obsoletas que la media nacional, como es el caso de las regiones de Atacama, Coquimbo, Metropolitana, Maule y La Araucanía, donde las flotas entrantes son en promedio del 2003, viniendo a reafirmar lo indicado apoyado en la figura 2.1.

La concentración de la renovación en algunas ciudades respecto a la renovación en la totalidad de la región es otro tema que merece atención. Si bien es esperable que en regiones extremas, como es el caso de Arica y Parinacota, Tarapacá, Atacama y Magallanes, dada la distribución espacial de las actividades y población, la renovación se concentre en pocas ciudades, éste no sería el caso para las regiones que se ubican geográficamente entre las de Coquimbo y Los Lagos. Una concentración igual o superior al 60% indica que 6 de cada 10 buses se renuevan en esas áreas urbanas específicas. Aunque la oferta de buses y su distribución espacial se asocia a la de la población, es de esperar que en aquellas regiones donde los habitantes se distribuyen más homogéneamente en el espacio, la renovación de las flotas siga ese mismo patrón, y no se concentre en ciertas ciudades, como es el caso de La Araucanía, Metropolitana, Coquimbo y Los Lagos (ver figura 2.2 respecto a esta última), algo que estaría sucediendo en menor grado en la región del Biobío (ver figura 2.3). Por lo tanto, no habría sólo un problema de falta de focalización a nivel nacional, sino que también dentro de las mismas regiones. Para abordar este asunto con mayor precisión habría que estudiar la distribución espacial de la renovación de flotas en cada región, generando un indicador acerca de renovación equitativa intra-regional.

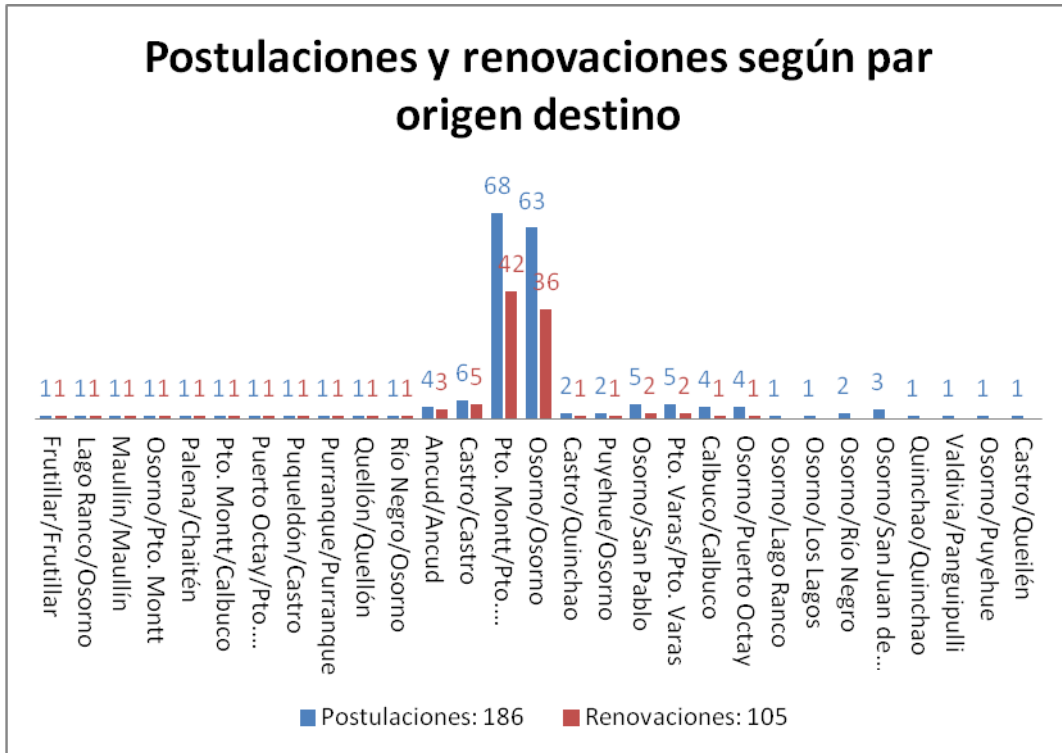


Figura 2.2 Postulaciones y renovaciones de buses, Región de Los Lagos
Fuente: Minuta Renueva tu Micro 2012.doc, proporcionada por el MTT

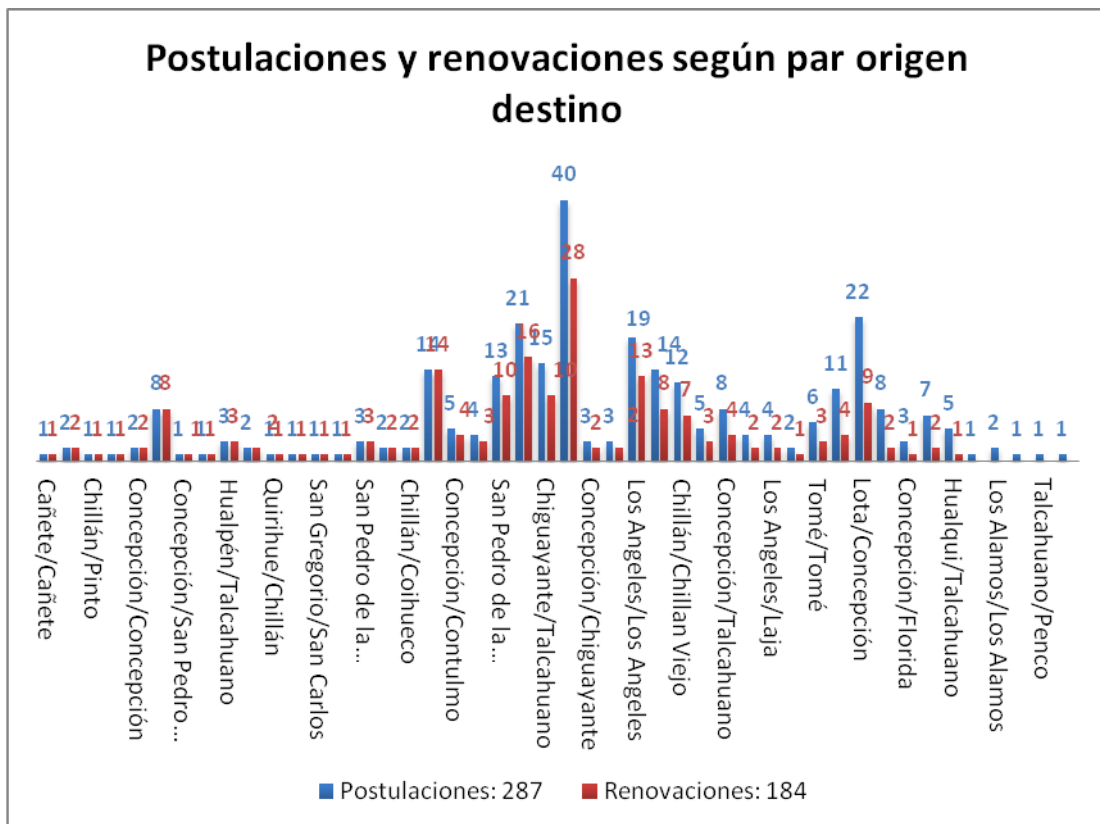


Figura 2.3 Postulaciones y renovaciones de buses, Región del Biobío³⁵
Fuente: Minuta Renueva tu Micro 2012.doc, proporcionada por el MTT

³⁵ El análisis para la Región del Biobío implicó agregar los orígenes destino que pertenecen al Gran Concepción.

Todo el análisis anterior permite afirmar que no existe una política explícita de renovación de flotas tendiente a homogeneizar la edad de los vehículos a nivel nacional. La reglamentación vigente aborda el procedimiento a nivel regional, colocando las condiciones a considerar para efecto de renovación: antigüedad de vehículos entrantes y salientes, incentivos al uso de tecnologías más eficientes y menos contaminantes, procedimiento de chatarrización, etc. El sistema actual descansa principalmente en la gestión y pro actividad de las autoridades regionales y los operadores, y además la capacidad de endeudamiento de estos últimos. Un operador con mayor capacidad de endeudamiento podrá adquirir vehículos más modernos, lo que de paso implica un mayor subsidio, respecto a otro que está obligado a comprar máquinas menos nuevas con un menor subsidio por parte del programa

3. ECONOMIA

3.1 Fuentes y uso de recursos financieros

A continuación se presenta la información presupuestaria desagregada -medida en términos reales- según fuentes de financiamiento. El cuadro es construido con información provista por el MTT (Anexo 5) y la SUBDERE, institución esta última, administradora de los fondos asociados a los artículos 4º transitorio y 5º B de la Ley 20.378

Aun cuando la Ley fue promulgada en el año 2009, el Programa recibe fondos públicos directos a través de la Ley de Presupuesto desde el año 2010, y por lo tanto, esta evaluación abarca el período 2010-2013.

Antes de comenzar a desarrollar esta sección es importante notar que de acuerdo al artículo 2º de la ley 20.378, el monto total que se establece es de M\$230.000.000 miles al año 2010 (incluye fondos permanentes y transitorios), estableciendo que su reajuste anual será de acuerdo a la variación que experimente el índice de precios al consumidor (IPC). De esos recursos, el subsidio espejo –fondos permanentes del MTT- alcanzó a M\$115.000.000 al año 2009.

Mirando horizontalmente las cifras del *cuadro 3.1*, se observan montos que superan ese límite lo que se explica por ajustes presupuestarios ocurridos durante el 2010 y que serán explicados posteriormente.

En ese marco, el total del presupuesto disminuyó en 7,3% entre el 2010 y 2013 (Ver cuadro 3.1), lo que se explica mayormente por una base inicial amplificada en más de M\$35.000.000 (cuota del 2009 cargada el 2010) respecto a su techo legal, montos que a partir del 2011 se han estabilizado en los límites contemplados en la Ley.

En efecto, cuando se observan las variaciones puntuales de cada fuente de financiamiento se observan cifras relativamente estables en la asignación específica al programa y el presupuesto asignado a la institución responsable para financiar los ítems 21, 22 y 29, con caídas de 0,5% y un incremento de 2,1%, mientras los aportes en presupuesto obtenidos por la SUBDERE en el marco del artículo 4º transitorio disminuyen en más de 16%, lo que será explicado en el próximo párrafo.

En el caso de esta última institución, el presupuesto distribuido por Decreto del año 2010, consideraba M\$ 104.595.428 contemplados en la Ley Presupuesto, más M\$ 34.349.892, establecidos como cuota del año 2009 debido al desfase existente entre la fecha de promulgación de la Ley y la asignación efectiva de recursos para el programa, lo que de acuerdo a lo informado por el encargado de administrar sus recursos, para DIPRES era inviable poner en marcha el programa y ejecutar los presupuestos respectivos.

Adicionalmente, ese monto también se vio afectado por la rebaja presupuestaria aplicada a todo el sector público para constituir un Fondo de Reconstrucción de las zonas afectadas por el Terremoto del 27/02/2010, lo que significó finalmente bajar el presupuesto efectivo desde M\$152.200.703 a M\$36.836.004.

En consecuencia el presupuesto final asignado al programa ese año alcanzó a M\$179.540.545(MTT+SUBDERE), casi 40% menos de aquel originalmente asignado.

El presupuesto para el año 2011 fue de M\$ 108.047.077 el cual fue modificado por el artículo único, letra c de la Ley Nº 20.468 del 2010, que modifica la Ley Nº 20.378, con la finalidad de compensar las rebajas efectuadas en el mismo año y que extiende el plazo de

duración de este artículo hasta el año 2016. Esa ley fijó el monto en M\$ 120.224.630 corrientes del 2010, es decir, M\$131.643.566 (pesos reales del 2013).

**Cuadro 3.1: Fuentes de Financiamiento del programa 2010-2013
(M\$ reales del 2013)**

Fuentes de Financiamiento	2010		2011		2012		2013		Variación 2010-2013	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%
1. Presupuestarias ³⁶	294.905.244	100	269.243.184	100	272.146.809	100	273.418.358	100	-21.486.886	-7,3%
1.1. Asignación específica al programa	140.327.526	47,6	139.628.141	51,9	138.295.262	50,8	139.632.963	51,1	-694.563	-0,5%
1.2. Asignación institución responsable (item 21, 22 y 29, entre otros ³⁷)	2.377.015	0,8	1.750.254	0,7	2.207.981	0,8	2.413.563	0,9	36.548	2,1%
1.3. Aportes en presupuesto de otras instituciones públicas ³⁸	152.200.703	51,6	127.426.085	47,3	131.643.566	48,4	131.371.832	48,0	-20.828.871	-16,3%
2. Extrapresupuestarias ³⁹			438.704	0,1						

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT, SUBDERE y Ley de Presupuesto de cada año.

En otro orden, cabe precisar que a partir del 2013 los fondos del artículo 4to transitorio, se incorporaron directamente en los presupuestos iniciales de los GOREs.

Por otro lado, se observa un presupuesto adicional “por una vez” en el año 2011 que proviene de un traspaso equivalente a \$438,7 millones desde el Gobierno Regional de Coquimbo, los que incrementan marginalmente el presupuesto del MTT para ese año. Según lo informado por el programa, el GORE mencionado realizó ese traspaso bajo la justificación que el MTT podría asignarlo óptimamente dada sus competencias sectoriales.

Al mirar la composición anual del presupuesto se observan montos relativamente simétricos entre los montos asignados específicamente al programa del MTT y aquellos asignados al artículo 4º transitorio, los que descontados el presupuesto asignado a los ítems 21, 22 y 29 dejan un remanente de más del 99% de los recursos para destinarlos al sistema de transporte (Infraestructura, oferta y demanda de servicios de transporte público)

Aun cuando el peso relativo de la asignación específica al programa es en torno al 51% (punto 1.1 en el cuadro) y el aporte en presupuesto de otras instituciones públicas (artículo 4º transitorio de la SUBDERE) varía alrededor del 48% (punto 1.3 arriba) del presupuesto total, esos valores son opuestos el año 2010 debido al suplemento presupuestario de la cuota correspondiente al 2009 comentada arriba.

3.1.1 Gastos devengados del programa

³⁶ Las Fuentes Presupuestarias corresponden al presupuesto asignado en la Ley de Presupuestos aprobada anualmente por el Congreso Nacional.

³⁷ Son los recursos financieros aportados al Programa por la institución responsable del mismo y que están consignados en la Ley de Presupuestos en los subtítulos 21 “Gastos en Personal”, 22 “Bienes y Servicios de Consumo” y 29 “Adquisición de Activos No Financieros” del presupuesto de la institución responsable respectiva.

³⁸ Los aportes en presupuesto de otras instituciones públicas: son los recursos financieros incorporados en el presupuesto de otros organismos públicos (Ministerios, Servicios y otros), diferentes al responsable del programa.

³⁹ Las Fuentes Extrapresupuestarias corresponden a los recursos financieros que no provienen del Presupuesto del Sector Público, tales como: aportes de Municipios, organizaciones comunitarias, los propios beneficiarios de un programa, privados o de la cooperación internacional, en este último caso, siempre que no estén incluidas en 1.1, 1.2 ó 1.3.

El cuadro 3.2 muestra el gasto total del programa, que incluye –en cada columna- los gastos devengados anuales y la participación porcentual para el MTT y la SUBDERE respectivamente. En la última fila se destaca el total de los recursos gastados en este período, que alcanza a más de \$713 mil millones, lo que es equivalente a 2,14% de los ingresos totales del sector público o 3,06% del total de los ingresos por concepto de impuestos del 2013.

Por otra parte, el gasto devengado se ha incrementado en 58% desde su inicio tal como se observa en el cuadro 3.2. De ese total de recursos, 59,1% corresponden a gastos con presupuesto del MTT y el remanente a gastos en el marco del presupuesto asociado al artículo 4to transitorio de la SUBDERE.

La evolución vertical de esos gastos muestra que los primeros han caído en 2,4% desde el 2010, mientras el gasto de la SUBDERE se incrementó en casi 3 veces en ese período, y como resultado, la variación porcentual del gasto total subió en 58,3%.

Al mirar horizontalmente la composición relativa de cada institución se observa una decreciente participación del MTT que pasa desde 79,5% hasta 49% el 2012. En contraste, la participación del gasto de la SUBDERE ha aumentado desde 20,5% hasta 51% en ese período. Tal como se mencionó anteriormente esa asimétrica evolución se explica por la baja base de los gastos de la SUBDERE en el 2010 debido a la redistribución del presupuesto público realizada por la DIPRES en el marco del Terremoto de ese año.

Cuadro 3.2: Gasto Total del programa 2010-2012 (M\$ reales del 2013)

AÑO	Gasto Devengado ⁴⁰ de la institución responsable del programa ⁴¹	Otros Gastos ⁴² (SUBDERE, art. 4º transitorio)	Total Gasto del programa
2010	142.524.305 (79,5%)	36.836.004 (20,5%)	179.360.309 (100%)
2011	140.203.812 (56,1%)	109.841.735 (43,9%)	250.045.547 (100%)
2012	139.051.475 (49,0%)	144.789.703 (51,0%)	283.841.178 (100%)
Total acumulado	421.779.592 (59,1%)	291.467.442 (40,9%)	713.247.034 (100%)
Variación % 2010-2012	(-2.4%)	(293,1%)	(58,3%)

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT y SUBDERE.

Con objeto de tener una mirada de cómo se han distribuido los gastos del MTT en los tres años de operación a continuación se analizará esa información con un corte regional y por tipo de subsidios. Adicionalmente, para cada una de esos cortes se identificarán los destinos más relevantes que explican su evolución a través del tiempo.

⁴⁰ Gasto devengado corresponde a todas las obligaciones en el momento que se generen, independientemente de que éstas hayan sido o no pagadas (Fuente: Normativa del Sistema de Contabilidad General de la Nación - Oficio C.G.R. N° 60.820, de 2005).

⁴¹ Corresponde al gasto con cargo a los recursos consignados en 1.1. y 1.2. del cuadro “Fuentes de Financiamiento del Programa”.

⁴² Corresponde a gastos con cargo a recursos aportados por otras instituciones públicas o privadas o los propios beneficiarios.

Antes de comenzar esa discusión es importante destacar que bajo esta Ley también hoy se financia el programa denominado Subsidio al Transporte Regional del MTT, que hasta antes de la promulgación de la Ley 20.378, se financiaba usualmente a través de la Ley de Presupuesto, con montos de financiamiento inferiores.

El gasto devengado acumulado a partir de la promulgación de la citada Ley alcanza a M\$33.116,915 en el periodo 2010-2012, los que se distribuyen anualmente en M\$12.460.404, M\$10.653.150 y M\$10.003.361 respectivamente, por lo que el remanente en cada año corresponde a los montos efectivos asignados a los nuevos subsidios contemplados en la Ley.

La mirada regional de los subsidios entregados por el MTT

En el cuadro 3.2.1 se muestra la desagregación de los gastos regionales asociados al total de subsidios (Ver Anexo 5, cuadro 2.6), ordenado de acuerdo a montos anualizados y acumulados en estos 3 años, distribución total porcentual y variación en el periodo. Asimismo, con objeto de tener un parámetro que nos permita evaluar (ver sección 3.1.2) si esas cifras van en la dirección correcta, incluimos también en el cuadro la distribución porcentual de la población beneficiaria del programa y el gasto devengado acumulado per-cápita.

Cuadro 3.2.1: Distribución regional de la población y gastos del MTT
(Miles de pesos reales del 2013)

Distribución Regional	% Población del país sin TRANSANTIAGO	Gasto devengado 2010	Gasto devengado 2011	Gasto devengado 2012	Total acumulado 2010-2012	Participación relativa en el gasto total	Variación % 2010-2012	Gasto devengado acumulado per-cápita
TARAPACA	2,92	5.129.908	2.525.370	4.578.334	12.233.612	3,2%	-10,8%	37,2
ANTOFAGASTA	5,23	2.803.321	4.690.022	7.219.979	14.713.322	3,9%	157,6%	25,0
ATACAMA	2,53	6.117.303	1.782.549	919.293	8.819.145	2,3%	-85,0%	31,0
COQUIMBO	6,57	8.790.349	3.798.027	4.409.301	16.997.677	4,5%	-49,8%	23,0
VALPARAISO	15,97	18.481.736	30.618.013	18.080.229	67.179.978	17,8%	-2,2%	37,4
OHIGGINS	8,00	6.122.227	6.870.883	13.842.144	26.835.254	7,1%	126,1%	29,8
MAULE	9,10	9.294.442	7.504.763	10.236.369	27.035.574	7,2%	10,1%	26,4
BIO BIO	18,33	27.400.617	27.273.617	24.108.809	78.783.043	20,8%	-12,0%	38,2
ARAUCANIA	8,77	12.359.682	8.813.039	7.425.628	28.598.349	7,6%	-39,9%	29,0
LOS LAGOS	7,62	9.525.696	12.081.047	17.036.814	38.643.557	10,2%	78,9%	45,1
AYSEN	0,95	602.736	1.802.798	827.168	3.232.702	0,9%	37,2%	30,2
MAGALLANES	1,42	840.908	2.371.212	4.452.368	7.664.488	2,0%	429,5%	48,0
METROPOLITANA	7,56	5.685.152	5.332.224	3.396.996	14.414.372	3,8%	-40,2%	17,0
LOS RIOS ARICA Y PARINACOTA	3,39	10.767.981	5.535.625	6.605.431	22.909.037	6,1%	-38,7%	60,0
1,61	1.787.579	4.585.262	3.671.744	10.044.585	2,7%	105,4%	55,3	
TOTALES	100	125.709.638	125.584.451	126.810.607	378.104.695	100%	0,9%	

Arriba se observa que las regiones del Biobío, Valparaíso y Los Lagos concentran más del 46% de los recursos distribuidos en estos 3 años, mientras las regiones (ordenadas de menor a mayor en términos de sus gastos) de Aysén, Magallanes y Atacama capturan, en conjunto, solo 5,2% de esos recursos, lo cual es consistente con el tamaño de sus mercados y su población.

¿Qué está pasando entonces con los subsidios a través del tiempo? Con objeto de responder esta pregunta a continuación se realiza un análisis descriptivo de cómo han evolucionado los montos asignado por región, que incluye una mirada específica de la evolución de los subsidios que cada región ha capturado en este periodo.

La Región del Biobío captura casi el 21% del total de los recursos administrados por el MTT. De los \$27.400 millones gastados el 2010, \$25.387 corresponden a la suma de los subsidios asociados al artículo 3°b (oferta licitada) e inversiones del artículo 5° a y 5° b, que suman más del 92% de los subsidios demandados. Aunque el año 2012 baja sus montos totales en casi \$3.300 millones, los subsidios mencionados capturan un 84% del gasto total devengado.

Por otro lado, cabe hacer notar que esta región demandó casi 18% de los Subsidios entregados a la demanda de Transporte Público (artículo 4° b), en el 2010, el cual ya no compromete recursos el 2012.

En el caso de la Región de Valparaíso, los altos montos se explican por el subsidio entregado a la oferta licitada de Transporte Público en el marco del artículo 3° b. Como se muestra en el cuadro, el gasto devengado del 2010 alcanzó \$9.725 millones, el cual se incrementó a \$14.108 millones, lo que implica un aumento equivalente a 78%.

La Región de Los Lagos continúa en ese orden con más de \$38.000 millones, que representan 10,2% del total de los subsidios del MTT. De las tres regiones líderes, esta es la única que muestra una tendencia creciente en los subsidios recibidos, los que al 2012 se han incrementado en 78,9%. Este crecimiento se explica por los subsidios del artículo 5° a y 5° b. En efecto, el Subsidio al programa de apoyo al transporte regional que apunta a la accesibilidad del servicio aumenta en aquellos dirigidos a zonas aisladas, que pasa desde \$1.300 millones a \$4.471 millones con 13,7% y 26,2% del total de la región respectivamente. Asimismo, el subsidio al transporte escolar que comienza a operar el 2011 con \$1.800 millones, llega a \$2.443 millones el 2012 (14% del monto de los subsidios regionales). Los Lagos es la segunda región de mayor demanda de este subsidio, detrás de O'Higgins.

Complementariamente, el subsidio en infraestructura contemplado en el artículo 5° b sube desde \$2.738 (28,7%) a \$7.277 millones, que representan más del 42% de los subsidios en el 2012.

En el otro extremo, y mirando la última columna, llama la atención que en 8 de las 15 regiones los montos subsidiados en el 2012 son menores a aquellos recibidos el 2010, siendo particularmente importante la contracción observada en Atacama, cuyo gasto asociado a inversiones administradas por el MTT del artículo 5 A, pasan desde \$4.852 millones a \$519,8 en este período. La Región de Coquimbo presenta la segunda mayor contracción con 49,8%, lo que responde a disminuciones en las inversiones del 5 A y 5° b, que en conjunto bajan más de \$5 mil millones.

En contraste, cuatro regiones más que han duplicado sus recursos, Magallanes, Antofagasta, O'Higgins y Arica y Parinacota.

Magallanes crece en 430% lo que se explica por los subsidios pagados del artículo 5 A (zonas aisladas y transporte escolar), los cuales aún no entraban en operación el 2010, y el 2012 demandaron recursos por casi \$600 millones. Además, se destinaron casi \$2.500 millones adicionales al subsidio del artículo 5 B.

Por otro lado, la Región de Antofagasta crece en 157%, lo que se explica mayormente por la entrada en operación de los subsidios a la oferta del artículo 3 B, que capturan casi \$3.500 millones el 2012. Asimismo, los fondos del 5 A (otros) se incrementan en más de \$1.500 millones en este período.

En esa misma dirección, la región de O'Higgins sube 126% debido a un salto en los subsidios pagados al transporte escolar (más de \$1.900 millones) e incrementos de \$6.600 millones asociados al artículo 5° b (fondos de inversión administrados por la SUBDERE). Cabe hacer notar, que en el caso del subsidio al transporte escolar, esta región fue líder en la captura de fondos a nivel nacional el 2012, con más del 17% de los recursos, lo que sumado a los subsidios otorgados en Los Lagos y Los Ríos, implica una concentración de 50%.

Los incrementos relevantes en la región de Arica y Parinacota, se observan en el subsidio escolar (5 A) que comienza a demandar recursos el 2011, alcanzando más de \$140 millones el 2012. Asimismo, esta región incrementa fuertemente los subsidios a la inversión del 5 B que pasan desde \$876 millones a \$3.136 en estos tres años.

Finalmente, cabe precisar que las regiones del Maule y Araucanía, son particularmente interesantes debido a que ellas capturan mayoritariamente los subsidios a la oferta en zonas no licitadas (artículo 4 A) los que concentran 20,6% y 28,1% de ese subsidio en el 2012. Ellos representaron menos del 10% de los subsidios regionales en el 2010.

Distribución por tipo de subsidio: Gastos agregados por objetivos e individualmente

El cuadro 3.2.2 muestra los recursos devengados anualmente por tipo de subsidio, los montos acumulados desde su operación y su distribución porcentual. Con objeto de cuantificar esos recursos de acuerdo a los objetivos que ellos satisfacen, se han agregado ordenado en dos grandes grupos, (a) acceso y tarificación que incluye el subsidio a la oferta, a la demanda, zonas extremas, aisladas y transporte escolar, e (b) inversiones.

Cuadro 3.2.2: Montos totales devengados y participación relativa de los subsidios-MTT
(Miles de pesos reales del 2013)

SUBSIDIO	2010	2011	2012	Monto total del subsidio (2010-2012)
I. A la oferta, demanda y apoyo al transporte regional (a)+(b)+(c)	33.124.397	55.016.807	68.829.720	156.970.924
	26.30%	43.80%	54.30%	41.50%
a. Zonas licitadas 3b	19.237.522 (15,3%)	28.733.568 (22,9%)	31.107.830 (24,5%)	79.078.920 20,90%
b. Subsidio 4a,4b	11.531.784 9,2%	8.549.652 6,8%	10.632.601 8,4%	30.714.037 8,1%
Zonas No licitadas 4 ^a	4.768.752 (3,8%)	8.549.652 -6,80%	10.632.601 -8,40%	23.951.005 6,30%
A la demanda 4b	6.763.032 (5,4%)	0 0%	0 0%	6.763.032 1,80%
c. Subsidio 5 ^a	2.355.091 1,9%	17.733.587 14,1%	27.089.289 21,4%	47.177.967 12,5%
Subsidio Zonas Aisladas 5 ^a	2.091.602 (1,7%)	6.775.845 (5,4%)	12.193.025 (9,6%)	21.060.472 5,60%
Subsidio Zonas Extremas 5 ^a	250.996 (0,2%)	373.460 (0,3%)	597.422 (0,5%)	1.221.878 0,30%
Subsidio Transporte Escolar 5 ^a	12.493 0%	10.584.282 (8,4%)	14.298.842 (11,2%)	24.895.617 6,60%
II. Inversiones	92.585.241	70.567.644	57.980.885	221.133.769
	73,70%	56,20%	45,70%	58,50%
Subsidio Otros 5 ^a	43.089.860 (34,2%)	37.628.502 (30,0%)	20.957.465 (16,5%)	101.675.827 26,80%
Subsidio Otros 5b	49.495.381 (39,2%)	32.939.142 (26,2%)	37.023.420 (29,1%)	119.457.942 31,40%
Total	125.709.638 100%	125.584.451 100%	126.810.605 100%	378.104.694 100%

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT.

Como se observa en las filas oscuras del cuadro anterior, 41,5% de los recursos totales se han dirigido a financiar subsidios destinados a **acceso y tarificación** (oferta demanda y apoyo al transporte regional), mientras que el 58,5% remanente fueron asignados a inversiones. Existe además una tendencia creciente para los primeros, los cuales se han incrementado en 28 puntos porcentuales desde el 2010, crecimiento que se explica principalmente por los subsidios a la oferta -para suavizar la tarificación de usuarios adultos y estudiantes- y los subsidios asignados a facilitar el acceso al transporte público de zonas aisladas y extremas (5a) que se han incrementado en más de \$24 mil millones. La

profundización en el mayor peso relativo de este grupo es consistente con el desarrollo del programa a través del tiempo, ya que se está aumentando la cobertura de los usuarios finales lo que impacta negativamente la disponibilidad de los recursos dirigidos a inversiones, que son financiados bajo este artículo.

Al analizar los subsidios asociados a inversiones de los artículos 5° a y 5° b en conjunto, la distribución porcentual es equivalente a 46% y 54% respectivamente, no obstante, la participación del primero baja desde 45,6% el 2010 a 36,1% el 2012.

¿Es esta distribución y su evolución positiva? Creemos que un juicio objetivo requiere tener información o un diagnóstico específico de las necesidades nacionales y regionales, por lo que el panel no está en condiciones de emitir una evaluación de estos datos.

Individualmente, tres subsidios captan casi 80% del total del gasto devengado en estos tres años. Ellos son, aquellos asociados a las transferencias a SUBDERE del artículo 5° b, otros subsidios (5° a) y subsidio a la oferta en zonas licitadas (3° b) con 31,4%, 26,8% y 20,9% respectivamente. En contraste, el subsidio a la demanda (4° b) y el subsidio a las zonas extremas sólo captan 1,8% y 0,3%.

La composición relativa anual de cada uno de ellos muestra que cinco de los ocho subsidios han incrementado sistemáticamente su peso relativo desde su inicio, aunque sólo el subsidio a la oferta de las zonas licitadas tiene un peso importante en los gastos totales. Los cuatro restantes no alcanzan a captar en conjunto 19% del total. Ese crecimiento ha impactado negativamente los dos últimos subsidios del cuadro, los que han perdido más de 27% entre el 2010 y 2012, pasando desde una participación ligeramente superior al 73% hacia 45,6%.

Mirando horizontalmente las cifras y chequeando las cifras desagregadas por región del Anexo 5, se observa que en el caso del subsidio a la oferta de zonas licitadas tres de las siete regiones son importantes de analizar ya sea por los montos que captan y la evolución que han mostrado en estos años. En efecto, Valparaíso y Concepción concentraron 90,5% de los recursos el 2010, mientras que el 2012 aun cuando captaron \$7.443 millones adicionales, bajaron en más de 10 puntos su participación relativa. Ese menor porcentaje fue capturado por la entrada de Antofagasta al sistema de subsidio, que demandó \$3.473 millones este último año, lo que en suma significó que las tres regiones comentadas absorbieron 91,1%. Como consecuencia de esos mayores montos este subsidio subió su peso relativo en el programa desde 15,3% a 24,5% en el período analizado.

El subsidio a la oferta en las zonas no licitadas (4° a) ha mostrado un crecimiento sistemático lo que ha impactado fuertemente su participación en los montos del MTT. Mientras el 2010 absorbió 3,8% de los recursos, el 2012 aumentó en más de 100%, lo que ha llevado a que este subsidio tenga un peso relativo equivalente a 8,4%. Particularmente, aquello se explica por importantes saltos en los montos demandados de la Región del Maule, Los Ríos, Los Lagos y Coquimbo que capturaron 64% (\$6.800 millones) de esos recursos. En promedio ese subsidio pesa 6,3% del total de los recursos.

El subsidio a la demanda (4° b) es un caso particular ya que sólo se pagó el primer año (5,4% del total). Este será analizado posteriormente en la sección de los componentes.

Por otro lado, los subsidios que benefician el acceso y conectividad de los potenciales usuarios contemplados en el artículo 5° a⁴³, -categorizados como subsidio a las zonas

⁴³Nótese que de acuerdo al Reglamento Programa de Apoyo al Transporte Regional (13/01/2010) el financiamiento de estos subsidios corresponde al remanente de los gastos comprometidos en el artículo 3 y 4 de la Ley.

aisladas, al transporte escolar, subsidios que promuevan el transporte público en las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y la Antártica chilena y las provincias de Palena y Chiloé-, representan 12,5% del gasto total desde la promulgación de la Ley. De ellos, el transporte escolar ha concentrado casi el 50% de los recursos, mientras que el de zonas extremas está en el piso inferior con 2,6% del total de los subsidios del 5° comentado (0,3% del monto total del subsidio).

En particular, el subsidio a las zonas aisladas (5A) se ha llevado 5,6% de los recursos totales del MTT. Su evolución ha sido explosiva, pasando desde una participación de 1,7% el 2010 a 9,6% dos años más tarde, con un incremento de más de \$ 10.000 millones. Largamente la Región de Los Lagos ha concentrado el gasto en este subsidio. El primer año se llevó 62,3% de ese subsidio, mientras el 2012 bajó a 36,7% pero con un incremento superior a \$3 mil millones en los montos totales. Al sumar la región de Biobío y Araucanía se llevan casi 69% de los recursos y por esa razón se explica ese salto de casi 5 veces en la participación del gasto en subsidios del MTT.

El subsidio a las zonas extremas (Región de Magallanes) se ha llevado 0,3% de los subsidios totales, aunque con una fuerte tendencia al alza, lo que ha significado un incremento del gasto equivalente a 140% en el período. Este subsidio ha permitido la entrada de una empresa a la provisión de transporte público en Punta Arenas (Transportes e Inversiones Magallanes SA), el que actualmente opera con 4 servicios.

El subsidio al transporte escolar ha sido el subsidio que ha crecido más fuertemente desde su inicio. Mientras el 2010 casi no demandó recursos, el 2012 pasó a absorber más del 11% del gasto en subsidios. En el 2011 las regiones de O'Higgins, Los Lagos y Los Ríos acumularon más de la mitad de estos recursos (51,4%), mientras un año después, esas mismas regiones más la Región Metropolitana absorbieron 64,4% de los recursos.

Según el MTT, esas regiones tienen una alta capacidad de gestionar esos subsidios lo que explicaría la alta concentración observada en estos dos años. De acuerdo al encargado del programa (Jefe División Subsidios y validado por el panel) un problema que trae consigo este subsidio es el riesgo de sustitución en aquellas comunas en que existía ese beneficio hasta antes de esta ley, lo que en otras palabras significa que algunas municipalidades podrían estar financiando un servicio ya existente con cargo a esta Ley. En esa dimensión, sería importante que el MTT considerara en los antecedentes al momento de postular a este subsidio si existe un servicio de transporte escolar gratuito prestado por el municipio u otro ente.

Financiamiento de Inversiones en activos fijos para el transporte

Los recursos dirigidos a financiar infraestructura contemplada en el artículo 5°a (otros) más artículo 5° b, han acumulado más de \$221.133 millones desde el inicio del Programa. De ellos, 46% corresponden a inversiones del artículo 5° a y el remanente al artículo 5° b. Cabe hacer notar que los montos del 2010 son inusualmente altos, lo que se debe al bajo gasto en servicios por el inicio de operación de la División.

El gasto total devengado asociado a financiar inversión en infraestructura ejecutada a través del PMU de la SUBDERE así como "grandes obras" traspasado a otras instituciones a través de convenios, todo ello contemplado en el artículo 5° a (Otros), representa un poco más de uno de cada cuatro pesos pagados con presupuesto MTT desde su puesta en operación⁴⁴, promedio mayormente influenciado por los altos montos del primer año

⁴⁴De acuerdo a la ley, el Programa de Apoyo al Transporte Regional es administrado por el MTT, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre proyectos, su implementación y operación estarán contenidas

(34,2%), que impactan directamente el peso relativo observado. Aquello es consistente con la forma de operación (cascada) del subsidio, y por lo tanto, era perfectamente esperable que sus montos cayeran en los años posteriores debido a una demanda creciente por parte de los beneficiarios directos de cada línea de subsidio contemplado en la Ley.

Mirando los datos de cada año también llama la atención la fuerte caída en magnitud de los montos subsidiados –equivalente a más de 50%- entre el 2010 y 2012. Sólo cuatro regiones acumularon 56,4% de ese subsidio el 2010 (Atacama, Biobío, Araucanía y Los Ríos), los que absorbieron casi \$24.300 millones. De ellos, Biobío capturó más de \$8 mil millones, seguido por Los Ríos con más de \$1.600 millones menos. En contraste, el 2012 esos gastos estuvieron fuertemente dispersos en todo el país, destacando sólo los montos ejecutados por la Región de Biobío que capturó 22% del subsidio total con \$4.600 millones (21,9% del total)

Finalmente las inversiones contempladas bajo el artículo 5° b, financiadas por el MTT, administradas por la SUBDERE y ejecutadas a través de los GORES, han demandado recursos por casi \$120 mil millones, alcanzando a 31,4% del total. Esas inversiones han bajado desde \$49,5 mil millones a \$37 mil millones desde el inicio del programa. Como se mencionó anteriormente, esta inversión está principalmente orientada a proyectos de infraestructura y en segunda medida a mantención vial, sumando entre ellos del orden del 90% del monto de la inversión total en proyectos nuevos de cada año.

Al mirar las cifras regionalizadas del Anexo 5, sólo 5 de ellas concentraron 63% del subsidio el 2010 (Valparaíso, Del Maule, Biobío, Araucanía y Región Metropolitana). De ellas, la Región del Biobío lideró el gasto con 19,4% del subsidio. Dos años más tarde, tres regiones se llevaron el 56% del subsidio (\$31,2 mil millones), por importancia en términos de su peso relativo son O'Higgins, Los Lagos y Biobío (\$20,9 mil millones)

3.1.2 ¿Cómo evaluamos la evolución y la distribución de los gastos?

En términos metodológicos realizaremos una aproximación a través de distintas variables, las que incluyen, indicadores demográficos y de pobreza, bajo el supuesto que existe una directa relación entre gasto (medido en términos porcentuales y per-cápita) y esas variables. Para fines de simplificar el análisis se realizará una mirada agregada de los gastos por subsidios a nivel regional, no haciendo distinción en el tipo de subsidio que se está financiando.

Antes de proceder con la evaluación nos gustaría puntualizar que sería altamente deseable tener información sobre variables estructurales de cada uno de los mercados a los cuales se está atendiendo. Buenos ejemplos de aquello son, los kilómetros recorridos en una zona o región determinada, algunas variables que permitan cuantificar las elasticidades directas de demanda (ingreso promedio de la población beneficiaria, precio o valor promedio del pasaje) o elasticidades cruzadas para medir el impacto de la oferta de recorridos con respecto a los cambios de precios de los vehículos particulares, combustibles, o de otros medios sustitutos (colectivos, taxis). etc. En suma, creemos que el MTT debiera ir avanzando en esa dimensión, se recomienda por tanto, definir criterios para seleccionar y jerarquizar zonas relevantes de investigación.

Primero, tal como se mencionó en el análisis de los gastos devengados regionalizados, Biobío, Valparaíso y Los Lagos concentran más del 46% de los recursos distribuidos en

en un reglamento especial dictado para esos efectos por este Ministerio y suscrito, además, por el Ministro de Hacienda. En virtud de ese punto, el MTT puede celebrar convenios con otros Ministerios, servicios públicos o con entidades privadas, conforme a la normativa vigente para ejecutar los proyectos asociados a este proyecto.

estos 3 años, mientras las regiones de Aysén, Magallanes y Atacama capturan, en conjunto, solo 5,2%. Al comparar esas cifras con el porcentaje de población beneficiaria⁴⁵ de esas regiones, se observa que son relativamente consistentes. En efecto, mientras 41,9% concentra el primer grupo de regiones, el segundo grupo tiene el 5,3% de la población total de beneficiarios. Por otro lado, si consideramos el nivel de pobreza como indicador de comparación, los resultados apuntan a 45,4% y 4,3% respectivamente, lo que también demuestra una relación simétrica entre ambas variables⁴⁶.

Por otro lado, el coeficiente de correlación entre ambos porcentajes (gasto total devengado 2010-2012 y porcentaje de la población) es equivalente a 0,9943, lo que implica una alta o casi perfecta asociación. Cuando correlacionamos esas variables con la distribución del gasto devengado anual, se obtuvieron los siguientes resultados, 0,9406, 0,9699, 0,6422, lo que indica que el 2012, esa relación se contrae en más de 33 puntos porcentuales.

¿Es un buen indicador el total de beneficiarios por región para evaluar el programa?

Creemos que aun cuando la población es un buen parámetro de como debieran asignarse recursos fiscales en esta área, creemos que en el caso chileno, este debe ser combinado con otras variables debido entre otros, a la enorme dispersión geográfica del territorio, la propia lógica de funcionamiento del sistema de subsidios (alta heterogeneidad de los subsidios y la forma como operan), cómo funcionan los sistemas de transporte particulares y por tanto la forma de cómo se organizan las empresas en los múltiples mercados existentes a través del país.

Para tener otra aproximación procedimos entonces a calcular el gasto per cápita por región con objeto de poder hacer alguna relación que nos permitiera aproximarnos a una evaluación objetiva del programa. Como consecuencia, el coeficiente de correlación entre la participación relativa (porcentual) del gasto devengado versus gasto devengado per cápita por región es igual a 0,0845, lo que implica una muy baja relación entre las variables.

Por otro lado, cuando correlacionamos, la distribución porcentual de la población contra el gasto per cápita el resultado fue -0,2170. El signo de este valor es consistente con nuestras expectativas por el lado de la oferta, ya que está diciendo que mientras más grandes los mercados, el gasto per cápita es menor. En efecto, esto tiene sentido en la medida que mercados más grandes están asociados principalmente a zonas urbanas numerosas, y que por lo tanto, debieran tener industrias de servicios de transporte más grandes (mayor número de servicios), alta sustitución dada por medios de transporte alternativos y por lo tanto es perfectamente posible que exista algún nivel de competencia mayor, potenciales economías de escala en la producción de un servicio determinado, lo que además impactaría positivamente las estrategias competitivas de las empresas, tales como renovación de buses, tamaño de los medios de transporte, racionalidad económica y técnica en la operación de los buses.

En el caso particular de las zonas licitadas ese valor también es consistente, ya que allí la competencia se da a través del mecanismo de licitación, por lo que la empresa que termina proveyendo el servicio corresponde a aquella que es más competitiva desde el punto de vista del regulador, y por lo tanto independientemente que se opere bajo monopolio, las tarifas resultantes reflejan el precio más competitivo entre los oferentes.

En contraste en mercados más pequeños, los costos de entrada (que pueden constituir una barrera a la entrada) y de operación debieran ser más altos dado que el tamaño de escala

⁴⁵De acuerdo a nuestras estimaciones ese total alcanza a 11.245.650 personas (Ver cuadro 1.1 Capítulo 1.

Fuente: INE)

⁴⁶Fuente: <http://www.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/casen/Estadisticas/pobreza.html>

requerido para operar requiere precios más altos para ser viable la provisión de un servicio, de otra manera la probabilidad de que no exista la provisión es más alta (buenos ejemplos son las zonas aisladas, zonas extremas o el sector rural) o simplemente que las tarifas sean tan altas que desincentiven la demanda por transporte.

¿Que implican entonces estos números? Aun con las complejidades mencionadas arriba, es perfectamente posible inferir que en mercados donde el tamaño de la población es menor, la industria de transporte público sea menos desarrollada y por lo tanto el número de oferentes sea reducido.

Las distintas aproximaciones realizadas para evaluar el gasto agregado regional del programa a partir del índice de correlación para variables como tamaño de la población y pobreza, muestra valores dentro de los rangos esperados. En el caso de la población, dicho valor alcanza a 0,9943, mientras que cuando correlacionamos la distribución de la pobreza a nivel de personas (indigente más pobre no indigente) y la distribución del gasto devengado regionalizada da como resultado 0,8992, lo que también es relativamente consistente con lo que se esperaría de este tipo de programas, más aún considerando que para ese tipo de población no existe la posibilidad de sustitución por medios de transporte propio.

Subtítulo 21 y 22: Gastos en personal y bienes y servicios de consumo

Cuando desagregamos los gastos del MTT, mostrados en el cuadro 3.3 se observan variaciones de 2 dígitos en los gastos del personal y en aquellos asociados a bienes y servicios de consumo. Mientras los primeros aumentan 12,5% los segundos se contraen en 80%.

Cuadro 3.3: Desglose del Gasto Devengado⁴⁷ del MTT en Personal, Bienes y Servicios de Consumo, Inversión y otros 2010-2012 (M\$ reales del 2013)

	2010		2011		2012		Variación 2010-2012
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	
1. Personal	1.413.031	1.0	1.535.600	1.1	1.777.174	1.3	364.143 (12.5%)
2. Bienes y Servicios de Consumo	1.520.546	1.1	433.174	0.3	302.489	0.2	-1.218.057 (-80.1%)
3. Inversión	0		0	0	0	0	0
4. Otros (identificar)	139.590.729	97.9	138.235.039	98.6	136.971.812	98.5	-2.618.917 (-1.9%)
Total Gasto Devengado	142.524.305	100	140.203.812	100	139.051.475	100	-3.472.830 (-2.4%)

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT Ley de Presupuesto de cada año. Se excluyen los datos de la SUBDERE.

Según lo informado por MTT, la actual dotación de personal alcanza a 80 funcionarios distribuidos en el nivel central y regional. En efecto, hoy se opera con una dotación multitarea a nivel nacional, y sólo en 3 regiones la dotación consta de solamente un profesional. En la práctica, eso implica que una persona en el nivel central puede liderar 2 líneas de subsidios y gestionar todas las actividades que aquello necesita, mientras que en

⁴⁷ Corresponde al gasto con cargo a los recursos consignados en 1.1. y 1.2. del cuadro "Fuentes de Financiamiento del Programa".

el nivel regional, por lo general, una persona debe realizar todas las actividades que involucran cada una de las líneas que existen en ese nivel.

En otro orden, el subtítulo 31 (inversión) no tiene asignado presupuesto, lo que se explica porque el MTT tiene facultades legales para fiscalizar y normar al sector, no pudiendo invertir en infraestructura sectorial. Sin embargo, de acuerdo al Decreto Supremo 4/2010 que dice relación con “Otros programas que favorecen el transporte público”, no excluye el financiamiento en infraestructura u otros tipos de iniciativas. Dado lo anterior se ha canalizado el programa vía subtítulo 24 debido a que no todas las iniciativas se someten a evaluación ni tampoco son catalogadas como iniciativas de inversión.

Por otro lado, la provisión destinada a ser transferida a la SUBDERE, y por ende a los gobiernos regionales (artículo 5b) es realizada con presupuesto asignado a través del subtítulo 33.

Gasto total por componente

Las cifras asignadas a cada componente y subcomponente fueron construidas con información del Anexo 5 (principalmente cuadro desagregado regional y temporalmente de la planilla 2.6) y la información aportada por la SUBDERE, responsable de administrar los recursos aportados en el marco de los artículos 4° transitorio y 5° b. Las cifras fueron ajustadas por el Panel de acuerdo a los coeficientes de reajuste informados por las DIPRES al inicio de este estudio. Asimismo, a los gastos asociados de cada subsidio entregados por el MTT, se sumaron los gastos de operación distribuidos e informados por esa institución en la última columna de la tabla 2.6 de ese Anexo, por lo que estas cifras no coinciden con los montos discutidos de los cuadros 3.2.1 y 3.2.2.

En consecuencia, el cálculo de los montos finales incorporados en las tablas siguientes se puede calcular usando la siguiente fórmula:

$$MTC_{i,t} = (MS_{i,t} + GOP_{i,t}) * (1 + fr_t)$$

Donde:

$MTC_{i,t}$: Monto total del componente i, en el período t

$MS_{i,t}$: Monto total del subsidio i, en el período t

$GOP_{i,t}$: Monto total de los gastos de operación asociados al componente i, en el período t

fr_t : Factor de reajuste en el período t informado por DIPRES.

La ventaja de ese cálculo radica en el hecho que para el Estado, el costo del subsidio involucra la regalía directa que recibe el beneficiario más los gastos de operación.

Cabe citar que los gastos de operación son pequeños respecto al monto efectivo del subsidio, por lo que las cifras finales varían marginalmente respecto de aquellas que son visibles desde la posición del beneficiario final.

Al asignar los gastos directos del Programa por componente mostrados en cuadro 3.4 es destacable la asimétrica variación que han tenido los distintos componentes a través del tiempo. En efecto, 3 de los cuatro componentes han aumentado en el período de análisis pero con importantes diferencias en magnitud. El componente 1, subsidio a la oferta, muestra un incremento superior al 70%, seguido por el componente 4 (Inversiones) y el componente 3 “Subsidio al programa de apoyo al transporte regional (artículo 5° a), dependiente del MTT. En contraste, el componente 2 “subsidio a la demanda” se contrajo a cero en el período.

Cuadro 3.4: Gasto Total⁴⁸ por Componente 2010-2012 (M\$ reales del 2013)

	2010		2011		2012		Variación 2010-2012
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	
Componente 1: Subsidio a la oferta	24.102.390	11,8%	37.380.883	13,9%	41.848.550	14,7%	73,6%
Componente 2: Subsidio a la demanda (art. 4B)	6.801.810	3,3%	37.251	0,0%	0	0%	-
Componente 3: Subsidio al programa de apoyo al transporte regional art. 5.A	45.684.096	22,3%	55.633.458	20,7%	48.276.924	16,9%	5,7%
Componente 4: Inversiones	128.176.410	62,6%	175.969.663	65,4%	194.818.125	68,4%	52,0%
Total	204.764.410	100%	269.021.255	100%	284.943.599	100%	39,2%

Fuente: Elaboración propia en base a información del cuadro 2.6 del Anexo 5, MTT

Si consideramos los gastos anuales excluyendo aquellos destinados a infraestructura (3 primeros componentes), estos alcanzan a \$76.588, \$93.051 y \$90.125 millones respectivamente, lo que significa un incremento porcentual de 17,7% al 2012.

Cuadro 3.4.1: Gasto Total⁴⁹ por Componente excluido el componente 4, 2010-2012 (M\$ reales del 2013)

	2010		2011		2012	
	Monto	%	Monto	%	Monto	%
Componente 1: Subsidio a la oferta	24.102.390	31,4%	37.380.883	40,2%	41.848.550	46,4%
Componente 2: Subsidio a la demanda (art. 4b)	6.801.810	8,9%	37.251	0,0%	0	-
Componente 3: Subsidio al programa de apoyo al transporte regional art. 5.a	45.684.096	59,7%	55.633.458	59,8%	48.276.924	5,7%
Total	76.588.296	100,0%	93.051.592	100,0%	90.125.474	100,0%

Fuente: Elaboración propia en base a información del cuadro 2.6 del Anexo 5, MTT

Analíticamente es significativo el cambio en la participación relativa de cada subsidio en estos 3 años. En efecto, mientras el componente 3 se ha mantenido relativamente constante, la importancia relativa del subsidio a la demanda ha bajado desde 9% hasta un porcentaje nulo el 2012. De acuerdo a lo informado por el MTT, el gasto del 2011 corresponde exclusivamente a gastos de operación, los que se justificarían en términos de los rezagos operativos para pagar aquellos asignados el 2010. Como consecuencia, esa caída es captada mayoritariamente por el componente subsidio a la oferta en el 2011, recursos que se incrementan en más de \$13,2 mil millones, lo que finalmente representa 40,2% de los recursos destinados a estos 3 componentes.

Como panel creemos que esa evolución está fuertemente distorsionada por los gastos asociados al subsidio a la demanda y por la fuerte expansión del subsidio a la oferta. De

⁴⁸ Incluye las tres fuentes de gasto: gasto devengado del presupuesto asignado, gasto de transferencias de otras instituciones públicas y aporte de terceros (recursos consignados en 2, Extrapresupuestarias, del cuadro Fuente de Financiamiento del Programa). No incluye información de gastos de administración.

⁴⁹ Incluye las tres fuentes de gasto: gasto devengado del presupuesto asignado, gasto de transferencias de otras instituciones públicas y aporte de terceros (recursos consignados en 2, Extrapresupuestarias, del cuadro Fuente de Financiamiento del Programa). No incluye información de gastos de administración.

ello, nos referiremos en la próxima sección ya que tenemos una evaluación crítica del primero de esos subsidios.

Análisis individual de los componentes

Dada las características particulares del Subsidio a la demanda (componente 2), se ha decidido comenzar el análisis detallado de los componentes por este subsidio. En efecto, mirando su evolución en este período 2010-2012, se observa que esta línea es un caso extremo y, por lo tanto, merece especial atención.

Primero, los montos gastados en este componente están casi íntegramente concentrados (99,5%) en el primer año de operación (2010). Segundo, aun cuando también existen recursos en el año posterior, clasificados por el MTT como gastos de operación, no existen subsidios efectivos entregados, y por último, el tercer año ya el gasto es “cero”.

Cabe mencionar que de acuerdo al MTT, la extensión de este subsidio es materia de análisis dentro de esa institución la que pretende vuelva a estar operativo cuando exista un mecanismo que permita focalizar el subsidio hacia usuarios que realmente lo necesiten, como la clásica tarjeta BIP usada en el Transantiago.

Aunque no es función de este panel cuestionar el diseño del programa, creemos que siempre el gestor público debiera preguntarse la lógica de lo que hace y por lo tanto, penamos que es perfectamente prudente cuestionarse preguntas básicas, tales como ¿Cuál es la justificación de esta línea, que nivel de complementariedad tiene con el resto de los subsidios? ¿Cuál es la falla de mercado que tiende a solucionar? En esa dimensión, respuestas económicas son difíciles de encontrar, puesto que más parecen ser “regalías por una vez” más que un subsidio permanente al transporte público destinado a solucionar alguna falla real de mercado, tal como se argumentó en la discusión parlamentaria para aprobar esta ley⁵⁰.

Como panel no obstante, la preocupación es otra, ya que creemos que es mucho más consistente y justificable que este tipo de subsidios sea parte del conjunto de instrumentos asociados a políticas sociales más que una línea especial dentro de esta ley.

Componente 1: Subsidio a la oferta

El componente 1 -Subsidio a la oferta- muestra un incremento equivalente a 73,6%, lo que se explica por incrementos en los subsidios entregados en sus 2 líneas particulares asociadas al artículo 3° b y 4° a.

*Cuadro 3.5: Componente 1: Subsidio a la oferta
(Miles de pesos reales del 2013)*

Componente 1: Subsidio a la oferta	2010	2011	2012	Total	Variación 2010- 2012
Subcomponente 1.1: 3 B (zonas concesionadas)	19.307.190 (80,1%)	28.802.292 (77,1%)	31.160.649 (74,5%)	79.270.131	61,3%
Subcomponente 1.2: 4 A (otras zonas)	4.795.201 (19,9%)	8.578.592 (22,9%)	10.687.901 (25,5%)	24.061.694	122,9%
Total	24.102.391	37.380.884	41.848.550	103.331.825	73,6%

⁵⁰Ver por ejemplo, Historia de la ley, páginas 552-553, www.bcn.cl.

Mirando verticalmente se observa que las zonas licitadas captan en promedio más del 76,7% del total de los recursos en estos 3 años (\$79,3 mil millones), lo que se justifica entre otros, por los altos montos que se destina hacia el sistema de trenes (Merval en Valparaíso es el mejor ejemplo) y por características estructurales de esos mercados (allí se concentra una mayor proporción del transporte regional).

Teóricamente hablando se esperaría que en esas zonas exista un nivel alto de organización de los oferentes debido a la existencia de empresas formales de mayor tamaño (mayor número de microbuses por empresario).

Por otro lado, M\$24,1 millones de los montos asociados a ese componente (23,2%) corresponden a los subsidios a la oferta de las zonas no licitadas.

Tarifación de las zonas licitas versus no licitadas

El cuadro 3.6 muestra que las tarifas en las zonas licitadas son más altas que aquellas de las zonas no licitadas, lo que es consistente con mercados más desarrollados o sistemas de transporte público más modernos.

Como resultado de lo anterior, el subsidio unitario por usuario (tarifa adulta en zonas licitadas) es mayor en zonas licitadas⁵¹, que el subsidio a la tarifa de estudiantes otorgado en zonas no licitadas, lo que al multiplicarlo con una mayor densidad de usuarios da como resultados montos totales superiores que aquel correspondiente a zonas no licitadas.

Cuadro 3.6: Tarifas promedio en zonas licitadas versus no licitadas (pesos nominales)

Zonas licitadas	Tarifa estimada sin subsidio	Zonas no licitadas	Tarifa
Iquique-Alto Hospicio	580	Coquimbo-La Serena (urbano)	500
Antofagasta	500	Talca	400
Gran Valparaíso	520	Osorno	350
Rancagua urbano	420	Puerto Montt	350
Gran Concepción	500	Valdivia	400
Promedio ⁵²	504	Promedio	400

Fuente: Presentación realizada por la División de Subsidios en DIPRES, Enero 2013.

Por otro lado, cuando cotejamos la evolución de las tarifas en la situación sin subsidio versus con subsidio para 5 localidades de zonas no licitadas (cuadro 3.6.1), se observa que en tres de las cinco ciudades informadas por el MTT la tarifa adulta incremento su valor entre el 2010 y 2012 ((Talca (7,3%), Temuco-Padre Las Casas (10,8%) y Valdivia urbano (9,5%)), mientras que en las dos restantes la tarifa disminuyó.

⁵¹ Adicionalmente, en las zonas no licitadas se esperaría observar un tamaño de mercado más pequeño, con una demanda menor en términos absolutos respecto a las zonas licitadas.

⁵² En estricto rigor no es posible calcular el promedio, ya que corresponden a distintos mercados, y por lo tanto la forma como se establecen los precios es distinta.

Cuadro 3.6.1 Tarifa ponderada por cantidad de viajes por tramo
(Pesos reales del 2013)

Ciudades	2010 sin subsidio			2011 con subsidio			2012 con subsidio		
	adulto	Estudiante		adulto	Estudiante		adulto	Estudiante	
	promedio	media	superior	promedio	media	superior	promedio	media	superior
Talca (urbano)	383,4	153,4	191,7	371	122,9	122,9	411,6	135,8	135,8
Temuco-Padre Las Casas	421,7	168,7	211,7	457,9	150,5	150,5	467,2	154,4	154,4
Osorno (urbano)	383,4	153,4	191,7	371	122,9	122,9	335,5	110,1	110,1
Puerto Montt (urbano)	407,5	163,2	203,7	371	121,9	121,9	351,9	116,3	116,3
Valdivia (urbano)	383,4	153,4	191,7	424	139,9	139,9	419,8	138,9	138,9

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT

Cabe apuntar que el esquema de precios existente de las zonas no licitadas es basado en el libre mercado, por lo que la tarifa adulta es producto de la interacción entre oferentes y demandantes y por ende, aquella debiera ser un precio perfectamente competitivo.

Ciertamente dicho supuesto dista bastante de lo que empíricamente se observa en este mercado (principalmente en América Latina) ya que existe numerosa literatura (ver por ejemplo Valdés, 2005) en la cual se tipifica a esta industria como uno de las más anti-competitivas en la zona, y por lo tanto, más allá de observarse estructuras monopólicas u oligopólicas, también se observan toda clase de conductas reñidas con la competencia.

Por otro lado, también existe abundante literatura en la cual se muestra que en mercados pequeños⁵³ existe alta concentración debido a que la cantidad de consumidores no estimula la entrada de empresas.

En la industria del transporte público, estas explicaciones son consistentes con la existencia de incentivos perversos para aumentar la tarifa adulta sin justificaciones objetivas, lo que causa un incremento en el valor de la tarifa estudiante que debe ser subsidiada por el Estado.

Aunque los alcances de este estudio no contempla un análisis más acabado de cómo interactúan los proveedores de estos servicios es importante señalar que en este sector se dan un conjunto de condiciones que favorecerían conductas oportunistas, por lo que por sobre la existencia de factores estructurales del mercado (número de empresas, sensibilidad de los consumidores a las tarifas, existencia de barreras naturales a la entrada) es imprescindible realizar estudios sobre las conductas estratégicas que los actores de esta industria realizan. En esa dimensión, se recomienda la realización de estudios asociados a la forma como operan los mercados individuales, de manera tal de tener una acabada comprensión de las interacciones que suceden en ellos y si las practicas utilizadas están o no relacionadas con conductas abusivas por parte de las empresas de transporte.

A manera de ejemplo, a continuación se discute un caso recientemente denunciado en Talca, que además es consistente con el análisis de tarifas discutido en la sección anterior.

En efecto, a fines de febrero pasado, la Seremi de esa región rechazó el incremento unilateral anunciado por los 3 operadores del transporte urbano (Sotratal, Taxutal y Abate Molina) de esa ciudad agrupada en la asociación gremial denominada Fetram. En efecto, las empresas pretendían subir su tarifa desde un precio base de \$400 a \$480, \$450 y \$520

⁵³Bresnahan and Reiss (1990) .Entry and Competition in Concentrated markets

respectivamente. No obstante, esa Seremi no autorizó ese incremento por razones formales (deben informarlo con 30 días de anticipación). Aun cuando ese anuncio causó el repudio generalizado de la comunidad, que incluyó protestas de los estudiantes y fuertes críticas de la opinión pública, una vez cumplidos los requerimientos legales, la tarifa fue finalmente subida entre \$450 y \$500⁵⁴. La pregunta que queda flotando en el ambiente, es si ese incremento se sustenta en razones objetivas (incremento del precio de los insumos, neumáticos, gasolina etc.) u otro tipo de razones. Creemos que los números son poco consistentes con las razones dadas por las empresas ya que incrementos entre 12,5% y 25% son aparentemente anormales en un entorno económico de un nivel de inflación anualizada en torno al 3%.

En este marco, sería interesante que el MTT utilizara como un mecanismo proxi para medir y comparar la evolución de las tarifas en zonas no licitadas, el polinomio usado en zonas licitadas, indicador que al menos le ayudaría a comprender y cuantificar a que responden los cambios de tarifas.

Acerca del Componente 3

Este componente se ha descompuesto en 3 subcomponentes, que responden al ámbito de intervención de ellos tal como se estipula en la Ley 20.378. El cuadro 3.7 abajo, muestra un aumento de los recursos equivalente a 965%.

Al mirar los subcomponentes en forma horizontal se destaca el incremento porcentual del gasto en todos los sub-componentes, pero especialmente el explosivo aumento de los subsidios asociados a zonas aisladas y transporte escolar.

En efecto, mientras el primer subsidio se incrementa en más de 4,5 veces entre el 2010 y 2012, su participación relativa va hacia abajo desde 86,8% a 45,1%. El subsidio correspondiente a transporte escolar salta desde \$69,7 millones a \$14.348 millones, mientras su participación relativa sube desde 2,7% a 52,6%.

Cuadro 3.7 Componente 3, Subsidio al Programa de apoyo al transporte regional (accesibilidad) artículo 5 a (M\$ 2013)

Componente 3:	2010	2011	2012	Variación 2010-2012
Subcomponente 3.1: Zonas aisladas	2.220.988 (86,8%)	6.905.086 (38,4%)	12.306.411 (45,1%)	454,1%
Subcomponente 3.2: Promoción zonas extremas	269.398 (10,5%)	391.266 (2,2%)	617.648 (2,3%)	129,3%
Subcomponente 3.3: Transporte escolar	69.673 (2,7%)	10.667.267 (59,4%)	14.348.543 (52,6%)	20.494,1%
Total	2.560.059	17.963.619	27.272.602	965%

Nota: Los montos asociados a "otros" del artículo 5 a fueron cargados al componente 4: inversiones, debido a la naturaleza de esos gastos

En el caso de los subsidios a zonas aisladas, la mayor concentración de recursos los capta la Región de Los Lagos en el 2010 y 2012, con 62,3% y 36,7% respectivamente. En este último año, las regiones del Biobío y Araucanía también reciben importantes fondos que equivalen a 17% y 14,9% del subsidio total.

⁵⁴ <http://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/alza-de-pasajes-en-talca-genera-malestar-entre-vecinos/2013-04-13/114439.html>

El subcomponente 3.3 muestra cifras significativas a partir del 2011, año el cual la región de O'Higgins (18,2%), Los Lagos (17%) y Los Ríos (16,2%) destinaron la mayor cantidad de recursos para financiar este servicio. En el caso del 2012, estas tres regiones siguen concentrando una alta proporción de los recursos (17,6%, 17,1% y 15,5%) pero aparece también la Región Metropolitana con 14,2% de los subsidios totales, es decir, en sólo cuatro regiones, se concentran casi el 65% de estos recursos.

Más allá de estas cifras, es importante mencionar que el Panel constató a través de información publicada en Internet, la existencia de Manual de instrucciones y requisitos para postular a esos subsidios⁵⁵, lo que estaría facilitando una alta competencia para lograr esos subsidios. Asimismo, existen campañas de promoción que estimulan las postulaciones a esos proyectos, los que de acuerdo a nuestra opinión son claros, amigables y concisos para ser comprendidos por cualquier individuo⁵⁶.

En el caso del subsidio al transporte escolar, el MTT informó que se ha definido aumentar las coberturas en base a procesos de postulación de colegios, municipios, etc.

Como lo mencionamos anteriormente en la sección 3.1.2, el subsidio al transporte escolar lo captan mayoritariamente 3 regiones, en las cuales sus autoridades han demostrado una alta capacidad para organizarse y captar esos recursos. En esa dinámica pensamos, que el MTT debiera profundizar sus campañas de comunicación con objeto de extender ese beneficio a regiones con poca capacidad de gestión.

En consecuencia, la recomendación es realizar un levantamiento detallado de esos gestores, e incentivar fuerte y de manera dirigida la expansión de ese subsidio hacia el resto de las regiones y comunas, especialmente con criterios predefinidos (pobreza es un buen ejemplo).

Componente 4: Inversiones administradas por SUBDERE con presupuesto propio y transferencias del MTT

En el cuadro 3.8 se muestra la distribución de los recursos asociados al componente 4, que corresponden a la suma de los recursos que entran vía Ley de Presupuesto al MTT y a la SUBDERE, pero que finalmente son gastados por los Gobiernos Regionales (GORE) vía transferencia desde la SUBDERE.

Como se observa en ese cuadro, el total de los recursos comprometidos durante estos tres años, alcanzan a \$500 mil millones, de los cuales más del 55% son gastos financiados en el marco del artículo 4° transitorio, seguido por el financiamiento del artículo 5° b cuya fuente original presupuestaria es el MTT. El subcomponente 4.1 (artículo 5° a, otros) asociado a inversiones realizadas bajo el marco del PMU acumula 20,4% del total.

En suma, la variación porcentual entre 2010 y 2012 alcanza a 52%, lo cual se explica por el salto observado en los recursos del artículo 4° transitorio que se incrementan en casi 3 veces en el período. Como se discutió en la sección "fuentes y usos de recursos financieros" anteriormente, este fuerte incremento se debe al bajo financiamiento efectivo del 2010 causada por la rebaja presupuestaria aplicada a todo el sector público para financiar el Fondo de Reconstrucción de las zonas afectadas por el Terremoto del 27/02/2010, y como resultado se obtiene una base presupuestaria anormalmente baja que

⁵⁵[http://www.subtrans.gob.cl/transparencia/2012/Enero/5a/Doc/Requisitos_y_Antecedentes_\(ZA\)_3\).pdf](http://www.subtrans.gob.cl/transparencia/2012/Enero/5a/Doc/Requisitos_y_Antecedentes_(ZA)_3).pdf)

⁵⁶<http://www.subtrans.cl/apps/subsidios/pdf/boletinSubsidiosOK.pdf>

limita los gastos efectivos de ese año. En contraste, la contracción observada en los subcomponentes 4.1 y 4.2 artículos 5° a y 5° b, equivalente a 51,3% y 25,2% respectivamente, actúan como un colchón en la evolución positiva de las inversiones.

Cuadro 3.8: Componente 4, Inversiones (M\$ reales del 2013)

Componente 4	2010	2011	2012	Total Acumulado	Variación 2010-2012
Sub-componente 4.1. art. 5 a, otros programas MTT	43.124.037 (33,6%)	37.669.838 (21,4%)	21.004.323 (10,8%)	101.798.198 (20,4%)	-51,3%
Sub-componente 4.2 art. 5° b, Inversiones y Estudios para el transporte (SUBDERE)	49.495.381 (38,6%)	32.939.142 (18,7%)	37.023.420 (19,0%)	119.457.943 (23,9%)	-25,2%
Sub-componente 4.3 art. 4° b y 4° c y 4° d Transitorio, Infraestructura para el transporte(SUBDERE)	35.556.992 (27,7%)	105.360.683 (59,9%)	136.790.382 (70,2%)	277.708.057 (55,6%)	284,7%
Total	128.176.410 (100%)	175.969.663 (100%)	194.818.125 (100%)	498.964.198 (100%)	52,0%

Fuente: MTT y Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE).

Una consecuencia adicional de ese bajo piso dado por el artículo 4° transitorio, es la diferencia en la composición porcentual de esos gastos. En este caso, el gasto asociado a este artículo sólo pesa 27,7% en el 2010, porcentaje que se revierte en los años posteriores dándole un alto peso relativo a estos fondos. En el 2011 más que se duplica, mientras en el 2012, alcanzó un techo de 70,2%. En suma, la participación de los gastos cargados al artículo mencionado se ha duplicado en este período, quitándole participación a los gastos financiados por el artículo 5° a y 5° b respectivamente.

En suma, creemos que la evolución de los gastos asociados a estas inversiones es consistente con la forma como opera esta Ley y los presupuestos reales que se han asignado en este periodo⁵⁷

Análisis de cada subcomponente

De acuerdo al MTT, el subcomponente 4.1 (artículo 5° a Otros Programas), corresponde recursos destinados a inversiones que se materializan vía convenios con otros organismos públicos, destacando el convenio firmado con SUBDERE que permite canalizar inversiones a través del PMU (Programa de Mejoramiento Urbano). También se han firmado convenios con el MINVU, la Dirección de Vialidad del MOP, Intendencias, Municipios, GORE, Empresa Portuaria de Puerto Montt, MERVAL, y FESUB. Con el fin de poder llegar a todo los municipios del país, el PMU hace uso de su plataforma web para la postulación en línea por parte de los municipios.

Mirando esas cifras se observa una contracción de esos recursos desde M\$43,1 a M\$21,0 millones, los que impactan el nivel de concentración de recursos del componente durante los períodos 2010 y 2012 respectivamente. Esos recursos han bajado en 51.3% entre el 2010 y 2012.

Como se observa en ese cuadro, el subcomponente asociado al artículo 4° b y 4° c, que administra la SUBDERE, concentra mayoritariamente los recursos con más del 75%. Cabe citar que las líneas de subsidios asociados a ese componente comienzan a operar a partir del 2011, por lo que hasta aquí sólo existen 2 períodos de análisis.

⁵⁷ Nótese que estos son distintos a los de la Ley de Presupuesto por el recorte presupuestario del 2010.

Subcomponente 4.2 y 4.3: Artículo 5° b y 4° transitorio

Siguiendo el requerimiento planteado por el MTT respecto a la evaluación de su desempeño mirando sólo el Anexo 5, hemos construido la tabla 3.9 asociado al artículo 5° b sobre presupuesto y gasto devengado desagregado regionalmente⁵⁸.

En esa dinámica la tabla muestra las similitudes de los presupuestos y gastos regionales para el 2010 y 2011, no obstante las cifras divergen cuando se observa la desagregación del 2012. Según lo informado por el MTT, las cifras de los dos primeros años corresponden solo a una cuadratura contable de fondos que son parte del presupuesto del MTT y luego se transfieren íntegramente a la SUBDERE.

Por otro lado, de acuerdo a lo manifestado por SUBDERE, esa institución distribuye los recursos en función de una propuesta elaborada por el MTT, la que se construye con la aplicación de los acuerdos establecidos entre ambas entidades. Allí, se definen los criterios de distribución de esos recursos que incluyen entre otros, las carteras propuestas, la capacidad de gestión de los GORES (se evalúa cada región dependiendo de la capacidad local de gestionar y gastar los recursos).

Una vez que el MTT aprueba propuesta final, informa montos y proyectos asociados a la SUBDERE, quien elabora la Resolución de Distribución de los recursos y las remite a la DIPRES, para su visación y posterior elaboración de los Decretos del Ministerio de Hacienda que incorporan los recursos a los presupuestos regionales⁵⁹.

⁵⁸Para los resultados finales, se excluyeron los gastos de operación informados por la MTT (última columna de la página 2.6).los cuales representan menos del 1% del total.

⁵⁹Extraído directamente desde el Anexo 3, punto 1.7.

Tabla 3.9.1: Presupuesto versus gastos devengados del Artículo 5° b
(M\$ reales 2013)

Región	2010			2011			2012		
	Presupuesto (PT)	Gasto devengado (GD)	% de Ejecución presupuestaria	Presupuesto (PT)	Gasto devengado (GD)	% de Ejecución presupuestaria	Presupuesto (PT)	Gasto devengado (GD)	% de Ejecución presupuestaria
Arica y Par.	876.320	876.320	100,0	692.591	692.591	100,0	1.209.641	3.136.392	259,3
Tarapacá	876.320	876.320	100,0	749.245	749.245	100,0	1.386.980	1.029.000	74,2
Antofagasta	2.409.880	2.409.880	100,0	982.482	982.482	100,0	1.818.744	1.426.194	78,4
Atacama	876.320	876.320	100,0	845.650	845.650	100,0	1.565.440	0	0
Coquimbo	4.491.140	4.491.140	100,0	1.186.897	1.186.897	100,0	2.197.154	613.284	27,9
Valparaíso	6.024.700	6.024.700	100,0	5.361.068	5.361.068	100,0	2.704.689	2.058.000	76,1
O'Higgins	2.119.331	2.119.331	100,0	2.228.333	2.228.333	100,0	1.903.621	8.737.239	459,0
Maule	5.131.949	5.131.949	100,0	1.658.716	1.658.716	100,0	3.070.564	4.193.175	136,6
Biobío	9.639.520	9.639.520	100,0	7.035.867	7.035.867	100,0	4.879.438	4.848.648	99,4
Araucanía	5.477.000	5.477.000	100,0	1.862.017	1.862.017	100,0	3.446.911	0	0
Los Ríos	3.488.849	3.488.849	100,0	958.898	958.898	100,0	1.775.086	1.029.000	58,0
Los Lagos	2.738.500	2.738.500	100,0	4.205.737	4.205.737	100,0	2.232.033	7.277.088	326,0
Aysén	219.080	219.080	100,0	1.342.849	1.342.849	100,0	1.745.371	0	0
Magallanes	197.172	197.172	100,0	972.360	972.360	100,0	1.800.003	2.675.400	148,6
RM	4.929.300	4.929.300	100,0	2.856.432	2.856.432	100,0	5.287.745	5.287.745	100,0
Total	49.495.381	49.495.381	100,0	32.939.142	32.939.142	100,0	37.023.420	37.023.420	100,0

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT.

Para fines comparativos, y aun cuando el MTT dejó constancia que no tiene las facultades legales para controlar cómo la SUBDERE asigna finalmente los gastos por región, creemos que es importante hacer notar las divergencias observadas, más aun cuando se nos informó por parte de esta segunda repartición que existía un proceso formal para coordinar y asignar estos fondos, los que de acuerdo a esa información requiere una retroalimentación en varias etapas para finalmente decidir el destino de esos recursos (Ver Anexo 3 punto 1.17).

En virtud de aquello, hemos incluido en el siguiente cuadro las cifras entregadas por esta última institución de modo tal de justificar nuestro juicio que se requiere algún mínimo de coordinación entre ambas instituciones, de modo que al menos compartan la misma información. En otras palabras, podemos entender la aprehensión del programa para justificar legalmente la imposibilidad de controlar la asignación de esos montos, pero no por ello podemos justificar una coordinación mínima para compartir la información.

Tabla 3.9.2: Montos devengados del artículo 5° b
(M\$ reales 2013)

Región	2011	2012
Arica y Parinacota	692.591	143.926
Tarapacá	794.125	705.398
Antofagasta	1.041.332	1.303.209
Atacama	896.304	1.115.037
Coquimbo	1.257.993	1.218.734
Valparaíso	5.682.196	2.496.953
O'Higgins	2.361.810	1.842.858
Maule	1.758.073	3.543.407
Biobío	7.457.315	2.677.393
Araucanía	1.973.552	1.456.186
Los Ríos	1.016.336	0
Los Lagos	4.457.661	1.917.746
Aysén	1.423.286	558.515
Magallanes	1.030.604	954.679
Metropolitana	3.027.532	1.442.998
Total	34.870.710	21.377.040

Fuente: SUBDERE.

En efecto, cuando cotejamos la información del MTT⁶⁰ y aquella entregada por la SUBDERE (años 2011 y 2012), se observan las inconsistencias de las cifras. En particular llama la atención de las cifras del año 2011, año en el cual sólo coinciden o presentan diferencias marginales las cifras asignadas y gastadas para la región de Arica y Parinacota, y Antofagasta. Las cifras para el resto de las regiones divergen sin un patrón de identificación sistemática. Por otra parte las cifras del año 2012 no se comentaran por cuanto las diferencias son significativas.

⁶⁰ Las cifras informadas por MTT corresponden a transferencias efectivas a SUBDERE.

Finalmente, queremos destacar que nuestra obligación como panel es dejar constancia de estos puntos por dos razones. Primero, la información contable se nos entregó durante el mes de Abril aun cuando la EPG supone que en el momento que ésta comienza, esa información debe estar disponible. Posteriormente, en a fines de mayo se nos entregaron otras cifras para el Anexo 5, las cuales por la oportunidad de su entrega no fueron consideradas para la confección de este informe. Igualmente queremos destacar que esta última información es mayoritariamente consistente con las anteriores, exceptuando los gastos asociados a operación (ver cuadro 3.11.1)

Segundo, hemos evaluado en su mérito las aprehensiones del programa por el juicio emitido por el panel en cuanto a la existencia de una debilidad en la gestión de la información, especialmente fundamentada en que los recursos que administra la SUBDERE no forman parte de sus responsabilidades legales (claro ejemplo son las diferencias observadas en la administración del artículo 5° b). No obstante aquello, creemos que el MTT debiera transferir recursos contra avance efectivo de las obras transparentando así la ejecución presupuestaria y permitiendo de esta forma la total coincidencia entre los montos SUBDERE y MTT en lo que a este programa de refiere.

¿Qué opinamos de este componente?

Este componente es el que nos ha llamado más la atención al momento de analizar su evolución y la forma de operación.

Ahora bien, creemos que por los altos montos que este componente absorbe, es prioritario monitorear muy de cerca en que se están gastando estos recursos. En otras palabras, el propio MTT debiera tener un rol activo para controlar los gastos que se están realizando con cargo a estos artículos. Como ellos mismo han mencionado, el sistema de transporte se está interviniendo en distintas dimensiones, y por lo tanto no es consistente con ese juicio el hecho de actuar como mero financista. En definitiva, al programa no solo se le evalúa por la gestión de los recursos dedicados a los subsidios de oferta, demanda y accesibilidad, sino también por el resto de los recursos que el Estado de Chile pone a su disposición.

3.2 Ejecución presupuestaria del programa

Con objeto de no provocar sesgos en el análisis del programa debido a la ejecución de los presupuestos del MTT y la SUBDERE, a continuación se comentaran los recursos asociados al MTT.

Como se observa abajo, más del 99% del presupuesto inicial fue comprometido en los 3 años de operación del Programa, lo que podría considerarse un buen desempeño. Con el objeto de explorar ese desempeño a nivel desagregado, se procedió a mirar la información regionalizada donde aparecen importantes brechas entre las estimaciones de presupuesto y el gasto devengado

Cuadro 3.10: Presupuesto del programa y Gasto Devengado MTT 2010-2012 (M\$ 2013)

Año	Presupuesto Inicial del programa (a)	Gasto Devengado (b)	% ⁶¹ (b/a)*100
2010	142.704.541	142.524.305	99.9
2011	141.378.395	140.203.812	99.2
2012	142.046.526	139.051.475	97.9

Fuente: Elaboración propia en base a información del MTT Ley de Presupuesto de cada año

⁶¹ Porcentaje que representa el gasto devengado sobre el presupuesto inicial del programa.

En ese marco, aun cuando se observa una ejecución casi perfecta, cuando se observan los números esconden problemas asociados a la planificación por tipo de subsidio y más específicamente, a la planificación y gastos efectivos a nivel regional, y una alta concentración de recursos en regiones específicas, las que han sido discutidos durante todo este desarrollo.

Veamos entonces los datos de ejecución presupuestaria desagregada en los distintos tipos de subsidios bajo el paraguas del presupuesto del MTT abajo.

Cuadro 3.11.1. Ejecución presupuestaria desagregada por Subsidios MTT
(M\$ reales 2013)

Subsidios	2010			2011			2012		
	Presupuesto	Devengado	Var. %	Presupuesto	Devengado	Var. %	Presupuesto	Devengado	Var. %
Subsidio Zonas licitadas 3b	29.076.477	19.237.522	66,2	29.554.783	28.733.568	97,2	30.292.746	31.107.830	102,7
Subsidio Zonas No licitadas 4a	3.855.317	4.768.752	123,7	8.549.652	8.549.652	100,0	10.790.515	10.632.601	98,5
Subsidio Zonas No licitadas 4b	5.243.281	6.763.032	129,0	0	0	-	0	0	-
Subsidio Zonas Aisladas 5a	4.432.027	2.091.602	47,2	6.989.271	6.775.845	96,9	13.388.392	12.193.025	91,1
Subsidio Zonas Extremas 5a	307.165	250.996	81,7	439.439	373.460	85,0	549.835	597.422	108,7
Subsidio Transporte Escolar 5a	1.095.400	12.493	1,1	10.723.056	10.609.189	98,9	15.353.624	14.298.842	93,1
Subsidio Otros 5a	34.355.517	43.089.860	125,4	37.423.846	37.628.502	100,5	20.149.187	20.957.465	104,0
Subsidio Otros 5b	49.495.381	49.495.381	100,0	32.939.142	32.939.142	100,0	37.023.420	37.023.420	100,0
Gastos de Operación ⁶²	0	0	-		360.077	-	0	374.511	-
Total	127.860.565	125.709.638	98,3	126.619.187	125.969.434	99,5	127.547.718	127.185.116	99,7

Fuente: MTT.

Como se observa arriba, existen variaciones importantes en la ejecución presupuestaria en todos los años, aunque con desviaciones cada vez menores hacia el 2012. Primero, llama la atención las desviaciones observadas en 2010 para todos los subsidios (se excluye del análisis los montos del 5° b por tratarse de transferencias hacia la SUBDERE). El caso extremo lo constituye el subsidio al transporte escolar donde se ejecutó sólo el 1,1% de los recursos, debido a que inicialmente no existía capacidad para gestionar dicho programa. No obstante, ese exceso de presupuesto sobre gasto no explica los desajustes del resto de los subsidios, por cuanto en magnitud aquel no representa más del 1% del presupuesto total del programa. Como se podrían explicar estos desajustes? Creemos que es razonable

⁶²Se han considerado esos gastos, aun cuando el MTT solicita usar el último Anexo 5, que fue entregado a fines de Mayo pasado. Tal como se menciono anteriormente, esas cifras son marginales en el total, por lo que son perfectamente despreciables desde el punto de vista de las cifras por subsidios y el análisis realizado.

pensar que esos desajustes se dan en una lógica donde el Programa comienza a funcionar con una carencia de información que les dificulta hacer proyecciones acerca del comportamiento de cada subsidio, en un contexto en que la mayoría de ellos funciona en una lógica contra-demanda y por lo tanto la incertidumbre asociado a su evolución en el primer año es alta. Posteriormente esos desajustes bajan lo que justificaría el razonamiento inicial, y por lo tanto, aquello muestra que el aprendizaje de todos los actores se manifiesta en desviaciones menos pronunciadas.

A nivel individual de los subsidios administrados por el MTT, queremos destacar primeramente el subsidio al transporte escolar, cuyo potencial es importante en términos que abre la posibilidad de provisión en sectores donde no existen y por lo tanto, más allá que hoy el gasto se concentre en solo en 3 regiones (O'Higgins, Los Lagos y Los Ríos), su potencial es alto en términos de asignación de recursos como en términos distributivos. Segundo, los gastos asociados al subsidio a la demanda, a nuestro juicio, son los más complejos de justificar, ya que por una parte solo se ha entregado el 2010 debido a problemas operacionales, y por lo tanto es difícil predecir su comportamiento futuro.

Las mayores diferencias en magnitud se observan en los subsidios a la oferta de zonas concesionadas (artículo 3B) con un exceso de presupuesto sobre gasto devengado de más de \$10.000 millones (sólo 66%). En contraste, los subsidios asociados al artículo 5 a otros tuvieron un exceso de gasto de casi \$9.000 millones, los que casi compensan los desajustes observados en el 3B, lo que además, es perfectamente consistente con la forma de operación ("cascada") del programa.

Cuando analizamos los desajustes del 2011 y 2012, dichas desviaciones tienden a minimizarse, aun cuando si existen en todos los subsidios exceptuando las correspondientes al 4° a de las zonas no licitadas. Esto ciertamente refleja, lo que hemos afirmado al principio de este capítulo cuando sostuvimos que este programa aún está en etapa de rodaje, y por lo tanto, es perfectamente aceptable tener desviaciones en esta etapa.

Cuando analizamos los datos por región, no obstante, las diferencias son más preocupantes (ver planilla 2.6 en Anexo 5). En el caso de cada subsidio, es fácilmente comprobable brechas importantes en el artículo 5° b, donde regiones como Coquimbo, Arica y Parinacota, el gasto devengado es mucho más alto que el presupuesto. Situación idéntica se observa en el artículo 5° a, donde la diferencia entre lo gastado y lo presupuestado está en la relación 1/8 en Atacama, 1/3 en Los Ríos y Tarapacá 1/10.

Finalmente, queremos también mencionar que en general los recursos son captados mayoritariamente por la Región de Valparaíso y la Región del Biobío (artículos 3° b, 4°, 5° y 5° b). Razones que podrían explicar estos números tienen que ver con características demográficas de esas regiones, nivel desarrollo del sistema de transporte local, las propias especificaciones de los subsidios entre otros. Desde el punto de vista institucional, estas regiones también debieran tener una mayor capacidad para organizarse y demandar más recursos, lo que es un tema discutible desde el punto de vista redistributivo y de descentralización del país.

Ejecución presupuestaria de la SUBDERE

Por otro lado, el cuadro siguiente muestra la ejecución presupuestaria del artículo 4to transitorio, ejecutada a través de los GOREs con presupuesto de la SUBDERE Antes de comentar estas cifras es importante notar que la ejecución puede ser superior al monto decretado, lo que se debe a que los GORES aportan de su FNDR libre las diferencias de

recursos, en compensación a los menores montos invertidos en años anteriores (Fuente: SUBDERE).

Como se observa en el cuadro, el 2010 la ejecución fue 100%, por lo que no merece comentario. Mirando la ejecución del 2011 y 2012, se observa una baja ejecución el 2011 (86,2%) y una sobre ejecución el 2012. El monto de la sobre ejecución se explica por los mayores aportes efectuados por los GORES, en compensación a los recursos entregados por este artículo en los años 2010 y 2011 y no invertidos.

Mirando la ejecución del 2011 y 2012, se observa una baja ejecución el 2011 (86,2%) y un exceso de gasto sobre presupuesto en el 2012, lo que se explica por un desempeño asimétrico a nivel regional. En el 2011, 4 de las 15 regiones (Valparaíso, O'Higgins, Los Lagos y Los Ríos) sobre gastaron el presupuesto inicial, es decir la diferencia se financió con los fondos FNDR libres comentados en el párrafo anterior. Al agregar estas regiones se obtiene un presupuesto total de \$32.978 millones mientras el gasto alcanzó a \$36.003, lo que representa un 9,2% de exceso de gasto sobre presupuesto. Esas cifras representan un 25% y 31,7% del total de presupuesto y gasto asignado. En contraste, ocho regiones subutilizaron sus presupuestos, lo que equivalen a un total de \$87.200 millones y un gasto de \$66.010 millones, lo que representa una ejecución del 75,7%.

En el 2012, nueve regiones gastaron más que su presupuesto en 42,3%, es decir, desde un presupuesto inicial para todas ellas de \$74.286 millones, se gastaron \$105.741, cifras que representan 56,5% y 73,0% del total, donde las diferencias se financiaron con recursos FNDR libres. En contraste, 6 regiones sub-ejecutaron, con montos equivalentes del total de 43,4% y 27,0%, es decir, tuvieron una ejecución presupuestaria del 68,4%.

¿Que denota esta ejecución?

Tal como mencionó el encargado del presupuesto de la SUBDERE estas asimetrías demuestran las distintas capacidades locales para manejar un enorme caudal de recursos.

En ese sentido, se sugiere intervenir en dos ámbitos de acción, (a) evaluar si es lógico o no asignar tal cantidad de recursos en esta dimensión. En otras palabras, sería aconsejable tener un mecanismo de redistribución que permitiera reasignar rápidamente los recursos para financiar otras líneas del subsidio en el evento que los GOREs no sean capaces de administrarlos eficientemente. (b) alternativamente, la creación de capacidades locales para mejorar esa gestión también es posible. Aquello, no obstante escapa largamente del ámbito de esta evaluación, y por lo tanto, no se emitirá comentario al respecto.

Cuadro 3.11.2. Ejecución presupuestaria desagregada ART 4º TRANSITORIO
(M\$ reales 2013)

GOBIERNOS REGIONALES	2010					2011			2012		
	Monto Distribuido por Decreto	Rebaja presupuestaria D.H. 338 19/03/2010	Presupuesto disponible	Monto Ejecutado	% ejecución	Monto Distribuido por Decreto	Monto Ejecutado	% ejecución	Monto Distribuido por Decreto	Monto Ejecutado	% ejecución
TARAPACA	5.913.203	4.486.883	1.426.319	1.426.319	100,00	5.110.323	4.033.794	78,93	5.299.618	7.960.598	150,21
ANTOFAGASTA	7.755.503	5.805.953	1.949.550	1.949.550	100,00	6.823.685	6.823.685	100,00	6.741.779	10.302.558	152,82
ATACAMA	6.617.385	4.983.689	1.633.696	1.633.696	100,00	5.715.202	3.560.340	62,30	6.438.528	8.406.427	130,56
COQUIMBO	9.644.058	7.311.132	2.332.925	2.332.925	100,00	8.261.619	3.672.632	44,45	8.091.736	5.580.040	68,96
VALPARAISO	12.584.084	9.546.136	3.037.948	3.037.948	100,00	10.868.335	11.175.411	102,83	10.077.368	7.290.334	72,34
OHIGGINS	8.376.908	6.395.309	1.981.599	1.981.599	100,00	7.190.287	9.034.814	125,65	7.294.442	2.455.061	33,66
MAULE	13.608.632	10.342.762	3.265.870	3.265.870	100,00	11.703.361	8.529.059	72,88	11.981.656	16.108.521	134,44
BIO BIO	22.374.063	17.176.705	5.197.358	5.197.358	100,00	19.289.677	19.247.559	99,78	17.871.592	20.529.585	114,87
ARAUCANIA	15.246.612	11.542.423	3.704.190	3.704.190	100,00	13.146.869	10.244.479	77,92	15.156.180	10.589.031	69,87
LOS LAGOS	9.690.188	7.320.471	2.369.717	2.369.717	100,00	8.290.047	8.295.906	100,07	8.621.385	11.648.074	135,11
AYSEN	7.287.614	5.497.294	1.790.319	1.790.319	100,00	6.408.986	4.878.872	76,13	6.569.725	4.623.030	70,37
MAGALLANES	7.527.879	5.670.279	1.857.600	1.857.600	100,00	6.667.553	5.235.069	78,52	6.715.393	10.097.001	150,36
METROPOLITANA	12.613.654	9.498.912	3.114.742	3.114.742	100,00	10.896.387	6.608.636	60,65	9.896.286	8.511.041	86,00
LOS RIOS	7.714.120	5.818.961	1.895.160	1.895.160	100,00	6.629.888	7.497.330	113,08	6.915.291	12.689.082	183,49
ARICA Y PARINACOTA	5.246.802	3.967.790	1.279.012	1.279.012	100,00	4.628.927	4.628.927	100,00	3.700.853	7.999.321	216,15
TOTALES	152.200.703	115.364.699	36.836.004	36.836.004	100,00	131.631.146	113.466.512	86,20	131.371.832	144.789.703	110,21

Fuente: Presupuestos - DIPRES, Ejecución-SIGFE

3.3 Aportes de Terceros

No aplica.

3.4 Recuperación de Gastos

No aplica

4. EFICIENCIA

4.1. A nivel de resultados intermedios y finales.

La medición de la eficiencia del programa, en cuanto a gasto (ejecución presupuestaria) por pasajero transportado, debería ser hecha contrastando los indicadores de gasto de cada año respecto a un valor de gasto optimizado. No obstante, no hay estudios de costos de las empresas de transporte público en áreas urbanas, en el sentido de provisión óptima del servicio, lo que implica que no se sabe cuál es el costo efectivo de mover un pasajero, lo que deriva en que las tarifas cobradas antes del subsidio puedan tener un grado de ineficiencia que se transfiere al subsidio a la oferta, dada la forma de cálculo de éste, ya sea en áreas licitadas como no licitadas. En efecto, el monto del subsidio a la oferta, tanto en zonas licitadas (artículo 3-b) como no licitadas (artículo 4-a), se determina en función de los ingresos de los operadores, y cómo estos ingresos se verían afectados si las tarifas de los adultos y estudiantes, según corresponda, se ven reducidas⁶³.

Dados los tiempos asociados a esta evaluación, no resulta factible realizar un estudio de costos de una empresa operadora modelo, para así determinar un costo –y no gasto- medio de producción, que debería ser el valor respecto al cuál se debería determinar el monto del subsidio. La unidad encargada del programa debería desarrollar un estudio de costos multiproductivo⁶⁴, que permita discriminar por estructura y espacialidad de los viajes servidos, reconociendo la diferencia entre viajes de corta y mediana distancia, en zonas llanas o con pendiente, con esquemas operacionales más eficientes que los observados en la actualidad, entre otros. Dada la forma actual operación, es probable que la estimación de la función de costos se deba realizar a partir de datos sintéticos de costos de producción, en vez de los gastos reportados por los operadores, que es probable que no tengan asociada una operación optimizada, acorde a lo que la autoridad espera de un sistema de transporte público

4.1.1 A nivel de Fin

La eficiencia del programa a nivel del fin se mide con el siguiente indicador: monto del subsidio por pasajero transportado, para cada año de evaluación.

Respecto al subsidio por pasajero transportado, si bien en términos reales el monto del subsidio se mantiene en el tiempo, es de esperar que el subsidio a la oferta y demanda, además de las inversiones, ayuden a mantener, al menos, o aumentar los niveles de demanda por transporte público. Esto implicaría que el indicador debería decrecer en el tiempo. Ciertamente hay factores exógenos al programa que está siendo evaluado y que podrían incidir en la evolución de este indicador. Por ejemplo, aumento de la población, cambios en la estructura de las actividades económicas y espacialidad y temporalidad de éstas, cambios en los niveles de servicio y costos de los modos alternativos, y cambios culturales, por mencionar algunos.

La cuantificación de los beneficiarios del programa requiere conocer en detalle los beneficiarios directos de cada uno de los componentes de la MML, que por agregación dará el total de beneficiarios a nivel país, para cada corte temporal. Sin embargo, es preciso notar que hay efectos cruzados que no pueden ser aislados, como es el caso del subsidio orientado a renovar la flota de transporte público, que permite mejorar la calidad del servicio y que se podría superponer al subsidio a la oferta en zonas licitadas y no licitadas, así como en zonas extremas y aisladas, además de mejoras en tiempos de viaje producto de

⁶³ “Términos de referencia para evaluación de resultados de los subsidios al transporte público”, realizado por H. Berner, diciembre 2011.

⁶⁴Jara. S (1982) The estimation of transport cost functions: a methodological review. *Transport Reviews*. 2(3). 257-278

inversiones en vialidad para el transporte público. En estos casos, sólo es posible conocer la evolución global de la demanda por transporte público, cuyos montos se verán afectados por las intervenciones indicadas antes.

El cuadro siguiente muestra la población beneficiaria para los diferentes cortes temporales, para los diferentes componentes. Total 1 corresponde a la población beneficiaria de aquellos subsidios en que el MTT tiene directa injerencia, mientras que Total 2 se asocia a las inversiones que están bajo el accionar de la SUBDERE. Por la estructura sistémica que tiene el transporte, la población beneficiaria es el máximo que se pueda abarcar vía la intervención del MTT y la SUBDERE, es decir, 11.245.650 personas al año 2012, ya que una misma persona puede ser beneficiada simultáneamente por más de un subsidio, directa e indirectamente, como ha sido mencionado antes.

Cuadro 4.1: Población beneficiaria estimada (personas/año)

<i>Subsidio</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
<i>1 - Oferta licitada **</i>	<i>2.819.109</i>	<i>2.847.464</i>	<i>2.875.931</i>
<i>2 - Oferta no licitada **</i>	<i>5.777.326</i>	<i>4.983.230</i>	<i>5.056.109</i>
<i>3 - Zonas aisladas *</i>	<i>1.440.760</i>	<i>2.397.956</i>	<i>2.389.244</i>
<i>4 - Zonas extremas **</i>	<i>124.949</i>	<i>125.197</i>	<i>125.483</i>
<i>5 - Escolares *</i>	<i>1.023</i>	<i>34.743</i>	<i>36.588</i>
<i>Total 1 (1+2+3+4+5)</i>	<i>10.163.167</i>	<i>10.388.590</i>	<i>10.483.355</i>
<i>6 - Inversiones **</i>	<i>11.034.198</i>	<i>11.139.898</i>	<i>11.245.650</i>
<i>Total 2 (6)</i>	<i>11.034.198</i>	<i>11.139.898</i>	<i>11.245.650</i>

Fuente: *: Información proporcionada MTT **: proyección población INE.

La población identificada con un * se obtuvo a partir de la información proporcionada por el MTT, siendo datos medidos (demanda zonas aisladas y escolares). Aquella información con ** se extrajo de las proyecciones de población del INE, ya sea para las áreas urbanas licitadas, no licitadas y para la zona extrema que existe al año 2012: Punta Arenas.

Dada la carencia en información acerca de volúmenes de personas efectivamente beneficiadas, al menos con los componentes que maneja el MTT, en áreas urbanas licitadas y no licitadas, es necesario generar los estudios que permitan el levantamiento regular de la información, para así cuantificar si efectivamente el programa está cumpliendo con su fin y propósito. En efecto, el MTT debería recolectar información periódica de la estructura de los viajes, tanto en transporte público y privado, para así evaluar si el sistema se está moviendo en la dirección deseada. La periodicidad de la información dependerá del tamaño y dinámica de las ciudades. Lo usual es levantar información cada 10 años, tipo censo, la que es actualizada con muestreos en periodos de tiempo menores. El uso de tecnologías modernas de captura de datos y su proceso es una oportunidad para recoger información masiva a bajo costo, y que puede ayudar a actualizar los datos disponibles⁶⁵.

Dados los montos presupuestarios mostrados en el cuadro 1.3, en dinero del año 2013, se generaron dos indicadores de presupuesto por persona. En ambos casos se trabajó con la población total beneficiaria (Total 2 en cuadro anterior), por la sinergia entre los diferentes subsidios.

**Cuadro 4.2: Presupuesto/persona
(miles \$/persona, moneda 2013)**

	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>%Variación 2010-2012</i>
<i>Indicador 1</i>	<i>12,9</i>	<i>12,7</i>	<i>12,5</i>	<i>-3,4</i>
<i>Indicador 2</i>	<i>26,7</i>	<i>24,2</i>	<i>24,2</i>	<i>-9,5</i>

⁶⁵<http://isctsc.let.fr/papiers/poster%20paper/55%20Poster%20trepanier%20et%20al.pdf>

Estos valores por persona son referenciales, ya que en vez de usar la población beneficiaria se debería usar el número de viajes efectivamente realizados y, en vez de usar los montos presupuestarios del cuadro 1.3, se debería usar el gasto efectivo que se asocia al programa bajo evaluación. El Indicador 1 toma en cuenta el presupuesto asignado al programa considerando sólo los montos asociados al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, mientras que el Indicador 2 contiene el total presupuestario del programa, lo que incluye las asignaciones al MTT y la SUBDERE. Se observa que ambos indicadores han experimentado un descenso en el periodo 2010-2012, producto de la combinación de dos factores: el aumento esperado de la población (+2%), y la reducción efectiva de los presupuestos asignados. El indicador que experimenta la mayor caída es el segundo (-9,5%), lo que implica que las reducciones presupuestarias en el periodo han sido mayores en la SUBDERE que en el MTT. En es sentido es posible señalar que el programa presentaría características de eficiencia por la reducción en el presupuesto asignado per cápita.

Cómo se indicó antes, es necesario generar los estudios que permitan cuantificar los volúmenes de personas que usan transporte público, en un esquema sistemático de medición y actualización, particularmente en las zonas licitadas y no licitadas ya que éstas corresponden a los mayores volúmenes de pasajeros a nivel nacional, para así determinar cuánto se está subsidiando por cada pasajero transportado.

4.1.2 A nivel de Propósito

A nivel de propósito se propone un indicador de eficiencia, conceptualmente similar al utilizado a nivel de Fin, pero discriminando territorialmente. Se busca estudiar la evolución del gasto por pasajero transportado, por región, para el total de componentes asociados al programa. Dado que no existe información precisa respecto a los beneficiarios efectivos por región producto de la aplicación de los diferentes subsidios que involucra la ley, se ha optado por usar la población regional como un proxy de los beneficiarios. Considerar a la población permite contabilizar en cada región a escolares, habitantes de zonas extremas, habitantes de zonas aisladas, y habitantes de ciudades con y sin licitación de transporte público mayor, que por lo demás corresponden a los mayores centros urbanos en cada caso. Es necesario notar que una persona natural puede ser destinataria directa e indirectamente de más de un subsidio, por la existencia del artículo 4 transitorio.

El cuadro 4.3 muestra el monto de subsidio gastado por habitante, en miles de pesos por persona; para la región Metropolitana se excluyó a los habitantes de las zonas servidas por el Transantiago. La población de referencia es el total de cada área geográfica, basado en el principio que toda persona es potencial beneficiario del programa. El gasto sólo considera aquellos montos que pueden ser imputados directamente a un año, es decir, el gasto en componentes producidos por el MTT y los montos usados en renovación de flota los años 2011 y 2012.

Cuadro 4.3: Gasto por habitante (miles de \$/habitante, moneda 2013)

Región	2010	2011	2012	%Variación 2010-2012
<i>Tarapacá</i>	16,3	7,8	13,9	-14,7
<i>Antofagasta</i>	4,9	8,1	12,3	151,9
<i>Atacama</i>	21,8	6,3	3,2	-85,2
<i>Coquimbo</i>	12,2	5,2	6,0	-51,2
<i>Valparaíso</i>	10,5	17,2	10,1	-4,2
<i>O'Higgins</i>	6,9	7,7	15,4	121,9
<i>Maule</i>	9,2	7,4	10,0	8,4
<i>Biobío</i>	13,5	13,3	11,7	-13,1
<i>La Araucanía</i>	12,7	9,0	7,5	-40,9
<i>Los Lagos</i>	11,4	14,3	19,9	74,5
<i>Aysén</i>	5,7	17,0	7,7	34,6
<i>Magallanes</i>	5,3	14,9	27,9	426,1
<i>Metropolitana</i>	6,9	6,4	4,0	-42,2
<i>Los Ríos</i>	28,4	14,5	17,3	-39,0
<i>Arica y Parinacota</i>	9,7	25,0	20,2	109,4
Nacional	11,4	11,3	11,3	-1,0
Promedio	11,7	11,6	12,5	-
DE	6,5	5,6	6,8	-

Fuente: Anexo_5_presupuesto_gastos.xlsx, proporcionado por MTT

Se observa que el gasto medio por habitante a nivel nacional es menor que el promedio simple del gasto por habitante (miles de pesos), dejando entrever que no existe proporcionalidad del gasto en relación a la población de cada región; la desviación estándar, DE, confirma lo anterior. No existe un patrón que permita afirmar si el mayor gasto per cápita ocurre en las regiones con mayor población, más aisladas, con mayor concentración de población en pocas ciudades, etc. Lo que podría originar estas diferencias del gasto per cápita se asocian con los gastos absolutos en cada región, que a su vez tienen relación con la población a beneficiar, los tamaños de mercados a cubrir, y la gestión que se realice al interior de cada una de ellas tanto de parte de la autoridad como los operadores. Ahora bien, a nivel nacional la variación entre periodos es mínima, producto de que existe un monto máximo por país, que se distribuye entre las diferentes regiones, surgiendo el tema de la disparidad en las asignaciones regionales. Aunque es razonable dejar que las regiones decidan, soliciten y gestionen el uso de los montos asignados o por asignar, también es esperable que exista una visión país acerca de qué queremos lograr en el ámbito del transporte público, visión que podría derivar en una asignación orientada a resolver las falencias y problemas donde sean mayores.

4.2. A nivel de actividades y/o componentes. Relaciona gastos con productos

Para la información disponible acerca de gastos devengados de los presupuestos es posible determinar los siguientes indicadores por sub componentes, expresados como miles de pesos (moneda 2013), respecto a la población beneficiaria. Si bien se debería medir respecto a la población usuaria efectiva de los diferentes esquemas de subsidios al transporte, el mejor proxy disponible es la población beneficiaria.

Cuadro 4.4: Gasto Promedio por Beneficiario 2010-2012 (Miles de \$ 2013)

Sub componente	2010	2011	2012	% Variación 2010-2012
SC 1.1 - Art. 3-b	6,8	10,1	10,8	58,5
SC 1.2 - Art. 4-a	0,8	1,7	2,1	154,8
SC 3.1 - Art. 5-a ZA	1,5	2,8	5,1	251,5
SC 3.1 - Art. 5-a ZE	2,0	3,0	4,8	137,0
SC 3.3 - Art. 5-a Escolar	12,2	304,6	390,8	3100,2

Fuente: Anexo_5_presupuesto_gastos.xlsx, proporcionado por MTT

Los nombres de los subcomponentes hacen referencia a los artículos de la Ley 20.378. El primer subcomponente es el subsidio al transporte público mayor en zonas licitadas, mientras que el segundo corresponde al subsidio al transporte público en zonas no licitadas. Los siguientes tres sub componentes se refieren a los subsidios a la oferta en zonas aisladas, zonas extremas y transporte escolar respectivamente.

Se observa disparidad en el gasto per cápita entre años y entre subsidios. La diferencia entre años, para un subsidio dado, radica en la gestión que ha tenido la producción de los componentes por parte del programa, donde algunos de ellos partieron como planes piloto el año 2010, para consolidarse los años siguientes, con el consiguiente aumento del gasto absoluto. Si bien la población beneficiaria ha ido aumentando en el tiempo para los subsidios en zonas aisladas, extremas y escolar, también se ha notado un aumento en los montos absolutos, producto de la estructura operacional de los nuevos servicios que han ido ingresando al sistema. Cambios en la espacialidad y temporalidad de los viajes hacen aumentar los costos totales de provisión de los servicios en dos años consecutivos, y los montos per cápita. Una vez que el programa esté en régimen, y se conozca efectivamente cuánto cuesta mover un pasajero a partir de una función de costos, entonces se podrá hablar con certeza respecto al nivel de eficiencia de los sub componentes.

Gasto por máquina renovada:

Respecto al componente 1.3, proveniente del artículo 4a transitorio, también conocido como chatarrización (programa Renueva tu Micro), el cuadro 4.5 muestra el gasto por máquina renovada, desglosado por región. Se observa que existe disparidad en los montos de los subsidios por región, reflejado en la desviación estándar (DE), tendiendo a la homogeneidad al comparar los años 2011 y 2012 (la DE disminuye). En aquellas regiones donde existe una oferta licitada (Tarapacá Antofagasta, Valparaíso, O'Higgins y Biobío), el valor unitario de renovación es mayor que la media, lo que puede deberse a las restricciones impuestas a la antigüedad de las máquinas.

A nivel nacional, el monto del subsidio creció en el periodo analizado, motivado en parte probablemente en una mayor cantidad de operadores interesados en participar, y restricciones en la edad de los vehículos que ingresan al sistema. Una vez que las flotas se renueven sustancialmente, el monto del subsidio debería tender a estabilizarse, ya que la diferencia entre el año del vehículo saliente y entrante también tenderá a ello.

La capacidad de endeudamiento de los operadores también condiciona el monto del subsidio, ya que el dinero a aportar por parte del Estado dependerá de la edad de la máquina que sale y la edad de la máquina que entra al sistema. A mayor diferencia entre los años de las máquinas, mayor será el aporte, pero también más cara la máquina, lo que requiere una mayor capacidad de endeudamiento por parte del operador. Si el mercado de operación es pequeño, en cuanto a niveles de demanda, lo más probable es que el operador tenga poca capacidad de endeudamiento, lo que derive en reemplazar la máquina actual por otra más nueva, pero con años de renovación efectivos relativamente más bajos.

Respecto al valor absoluto del subsidio (del orden de los 6 millones de pesos por máquina), éste puede constituir un monto relevante en cuanto al monto de la máquina de reemplazo. Para un vehículo del año 2002, el aporte de 6 millones puede constituir casi un tercio del precio del nuevo vehículo, mientras que para un vehículo del año 2005 será un 20%, y para un vehículo del año 2012 será casi un séptimo.

En definitiva, las cifras muestran que este proceso de renovación está operando positivamente a nivel global, dado el impacto que tiene en los niveles de servicio del transporte público. Las diferencias entre costos de renovación por máquina entre regiones es un asunto que merece atención, pues podría estar reflejando en algunos casos la falta real de oportunidad de recambio por parte de operadores que sirven mercados pequeños, y que sólo pueden renovar una máquina antigua por otra levemente menos antigua, atentando contra el fin real del programa, que es promover el uso del transporte público. La focalización de los recursos hacia esos mercados más débiles debería ser considerada.

Mención aparte tienen el otorgamiento de subsidios en zonas donde hay licitación. Dado que el monto de las tarifas licitadas incluye un monto de renovación de vehículos, entonces el otorgamiento de un subsidio sólo estaría mejorando las condiciones de renovación respecto a otras zonas urbanas; estaríamos en presencia de una discriminación negativa hacia otros operadores. En este caso parece prudente que la autoridad restrinja los montos de los subsidios a la diferencia entre lo que aportaría por un vehículo nuevo y lo que hasta ahora ha recaudado por concepto de la tarifa reajutable vía polinomio.

Cuadro 4.5 Gasto por máquina renovada (millones de pesos, 2013)

<i>Región</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>%Variación 2011-2012</i>
<i>Tarapacá</i>	<i>8,6</i>	<i>8,3</i>	<i>-3,3</i>
<i>Antofagasta</i>	<i>7,2</i>	<i>9,0</i>	<i>24,1</i>
<i>Atacama</i>	<i>8,0</i>	<i>4,4</i>	<i>-44,6</i>
<i>Coquimbo</i>	<i>4,5</i>	<i>4,9</i>	<i>6,8</i>
<i>Valparaíso</i>	<i>-</i>	<i>6,8</i>	<i>-</i>
<i>O'Higgins</i>	<i>9,7</i>	<i>6,5</i>	<i>-32,9</i>
<i>Maule</i>	<i>4,2</i>	<i>5,6</i>	<i>33,0</i>
<i>Biobío</i>	<i>4,9</i>	<i>8,5</i>	<i>74,9</i>
<i>La Araucanía</i>	<i>-</i>	<i>5,2</i>	<i>-</i>
<i>Los Lagos</i>	<i>7,0</i>	<i>6,4</i>	<i>-9,2</i>
<i>Aysén</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Magallanes</i>	<i>-</i>	<i>7,0</i>	<i>-</i>
<i>Metropolitana</i>	<i>4,0</i>	<i>4,7</i>	<i>18,1</i>
<i>Los Ríos</i>	<i>5,1</i>	<i>6,3</i>	<i>23,4</i>
<i>Arica y Parinacota</i>	<i>5,2</i>	<i>4,4</i>	<i>-16,1</i>
<i>Nacional</i>	<i>6,0</i>	<i>6,5</i>	<i>8,9</i>
<i>Promedio</i>	<i>6,2</i>	<i>6,3</i>	<i>-</i>
<i>DE</i>	<i>2,0</i>	<i>1,5</i>	<i>-</i>

Subsidio por pasajero en zonas aisladas:

Relativo al cuadro 4.6, que contiene información del subsidio por pasajero en zonas aisladas, se omite del análisis el año 2010, por ser el año de puesta en marcha del programa. La comparación de los años 2011 y 2012 arroja un aumento en los montos asignados per cápita en todas las regiones, menos en dos de ellas (Atacama y Los Lagos). El mayor monto corresponde a Valparaíso (casi 300 mil pesos por pasajero),

costo que está sobre dimensionado al incluir los viajes a Juan Fernández. La diferencia entre regiones se debe a la estructura espacial de los viajes que son favorecidos con este subsidio. Si bien los valores absolutos del subsidio presentan una variabilidad muy amplia entre regiones, la normalización por el número de pasajeros tiende a reducir la diferencia entre ellas. En aquellos casos en que la variación del subsidio fue negativa entre los años 2011 y 2012 es posible observar que si bien los montos absolutos de los dineros aumentaron, el aumento los pasajeros favorecidos fue mayor, lo que derivó a que el valor per cápita disminuyera. Esto podría interpretarse como que en esas dos regiones la asignación del recurso fue más eficiente respecto a las otras, ya que para el mismo aumento en los montos globales asignados, el impacto sobre la población beneficiaria fue mayor.

Cuadro 4.6
SUBSIDIO POR PASAJERO EN ZONAS AISLADAS

Región	Pasajero/año			Miles \$/año (moneda 2013)			\$/pasajero (moneda 2013)			%2011-	%2010-
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2012	2012
15 Arica y Parinacota	29.236	47.746	24.356	44.969	100.316	102.425	1.538	2.101	4.205	100%	173%
1 Tarapacá	71.843	33.726	32.732	64.529	236.338	282.307	898	7.008	8.625	23%	860%
2 Antofagasta	12.266	16.151	26.206	6.572	118.856	225.585	536	7.359	8.608	17%	1507%
3 Atacama	5.291	6.052	17.288	16.721	35.126	66.172	3.160	5.804	3.828	-34%	21%
4 Coquimbo	47.436	141.665	135.000	89.970	305.868	495.923	1.897	2.159	3.674	70%	94%
5 Valparaíso	642	633	546	28.738	115.097	163.767	44.763	181.827	299.940	65%	570%
13 O'Higgins	81.391	156.247	139.404	64.585	317.163	404.487	794	2.030	2.902	43%	266%
6 Maule	117.972	158.561	148.089	11.424	320.626	782.877	97	2.022	5.287	161%	5359%
7 Bio Bio	20.336	231.514	395.150	117.109	1.127.177	2.077.487	5.759	4.869	5.257	8%	-9%
8 Araucanía	296.294	586.396	564.709	187.554	300.120	1.819.051	633	512	3.221	529%	409%
9 Los Ríos	217.564	341.338	329.395	155.720	605.624	767.321	716	1.774	2.329	31%	225%
14 Los Lagos	290.873	179.304	329.717	1.303.710	3.193.534	4.471.762	4.482	17.811	13.562	-24%	203%
10 Aysén	165.643	98.885	172.194	0	0	0	-	-	-	-	-
11 Magallanes	83.973	399.738	74.458	0	0	533.862	-	-	7.170	-	-
12 Región Metropolitana	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Total Total	1.440.760	2.397.956	2.389.244	2.091.602	6.775.845	12.193.025	1.452	2.826	5.103	81%	252%

Gasto promedio subsidio transporte escolar:

El siguiente cuadro muestra el costo promedio de transportar a un escolar. Los antecedentes muestran que hay una tendencia al alza por región y a nivel país (con excepción de las regiones de Arica y Parinacota y de Coquimbo). En aquellos casos en que hay una variación negativa, al igual que en el caso de las zonas aisladas, esto ocurre porque el incremento en el monto absoluto del subsidio es menor que el aumento en el número de beneficiarios. Esto nos llevaría a decir que en esas dos regiones la aplicación de este subsidio resulta más eficiente que en el resto del país. Una variación positiva del subsidio entre los años 2011 y 2012 se asocia principalmente a un mayor aumento en el monto global de los fondos asignados que en el aumento de los beneficiarios.

Cuadro 4.7: Gastos devengados por estudiante (estudiantes transportados por “Subsidio transporte escolar”)

Región	Estudiante/año			M\$/año (moneda 2013)			M\$/estudiante (moneda 2013)			%2011-2012
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	
15 Región de Arica y Parinacota	8	54	637	0	24.909	142.177	0	461	223	-52%
1 Región de Tarapacá				0	0	0				
2 Región de Antofagasta		208	89	0	64.428	57.161		310	642	107%
3 Región de Atacama	53	81	81	0	37.713	40.281	0	466	497	7%
4 Región de Coquimbo	142	339	623	0	165.317	263.152	0	488	422	-13%
5 Región de Valparaíso		130	203	0	48.455	101.650		373	501	34%
13 Región Metropolitana		6.227	6.227	0	1.054.916	2.026.374		169	325	92%
6 Región del Libertador B. O'Higgins		6.525	6.720	11.071	1.928.755	2.521.584		296	375	27%
7 Región del Maule	561	4.951	4.951	0	1.532.048	1.670.934	0	309	337	9%
8 Región del Biobío	54	2.234	2.346	0	656.633	903.441	0	294	385	31%
9 Región de La Araucanía	12	3.884	4.108	0	1.347.658	1.645.864	0	347	401	15%
14 Región de Los Ríos	22	4.426	4.426	1.422	1.720.394	2.219.994	65	389	502	29%
10 Región de Los Lagos	80	5.272	5.755	0	1.801.645	2.443.507	0	342	425	24%
11 Región de Aisén		301	311	0	176.632	207.467		587	667	14%
12 Región de Magallanes y la Antártica Chilena	91	111	111	0	49.687	55.255	0	448	498	11%
TOTAL	1.023	34.743	36.588	12.493	10.609.191	14.298.842				
Promedio								377	443	
Desviación Estándar								105	120	

Gastos en administración y producción de componentes:

El siguiente cuadro muestra la variación total del subsidio, desglosado en gasto por administración y gasto en subcomponentes.

Cuadro 4.8: Gasto Total Componentes por Beneficiario y Total programa por Beneficiario 2009-2012 (miles de \$ año 2013)

Año	Gasto Total Componentes por Beneficiario	Gasto Administración por Beneficiario	Gasto Total programa por Beneficiario
2010	2,59	0,26	2,85
2011	5,30	0,16	5,45
2012	6,57	0,19	6,76
% Variación 2010-2012	153,13	-24,87	137,18

Fuente: Anexo_5_presupuesto_gastos.xlsx, proporcionado por MTT

La reducción en los costos de administración se relaciona con el aumento de la población beneficiaria, y menores costos producto de que los mayores costos fijos de instalación del programa el año 2010 desaparecen los años siguientes. Esta reducción en los costos de administración se ve compensada por lejos por el aumento del gasto en los diferentes componentes a lo largo del tiempo, aunque en régimen deberían tender a estabilizarse, ya que la población a ser beneficiada no aumentará luego de alcanzar su máximo.

No hay cifras que permitan determinar el nivel de eficiencia efectiva asociada a la producción de los componentes, en cuanto al costo real de mover un pasajero más en el sistema de transporte público. Como se indicó al comienzo de esta sección, los subsidios asignados a la oferta, particularmente aquellos que se asocian al MTT y que en términos de recursos son los que más concentran gasto, se determinan en base a los ingresos operacionales y no los costos de producción. Esto ciertamente puede generar el incentivo a aumentar artificialmente tarifas, particularmente en las zonas no licitadas, tal que el subsidio a los operadores aumente.

No se proporciona un indicador de costo por unidad respecto a los subsidios asociados a los artículos 5 b y 4 b-c-d transitorios, que corresponden a inversiones, equipamiento y mantenimiento, por la disparidad de medida de los productos, no existiendo claridad respecto a cómo se desagregan los gastos devengados del presupuesto en los diferentes subcomponentes, y que son reportados en el anexo 5.

4.3. Gastos de Administración

El otro indicador de Eficiencia del programa se asocia con la razón gasto en administración versus gasto total del programa. Por Gastos de Administración se entenderá el gasto en personal y bienes y servicios en que incurre el MTT, informada por el Ministerio responsable del programa; por consistencia, el Gasto Total del Programa es el que incurre el MTT para producir los componentes bajo su dominio directo. El siguiente cuadro muestra la información por año, así como la razón.

Cuadro 4.9: Gastos de Administración y Gastos de Producción del Programa (miles de \$/año, moneda 2013)

<i>Año</i>	<i>Gastos de Administración</i>	<i>Total Gasto del Programa</i>	<i>% (Gastos Adm / Gasto Total del programa)</i>
2010	2.593.209	128.485.216	2,0
2011	1.629.583	127.506.922	1,3
2012	2.009.659	129.138.137	1,6

Fuente: Anexo_5_presupuesto_gastos.xlsx

Para tener una referencia respecto al porcentaje que representa el gasto relativo al gasto total en el programa que está siendo evaluado, se revisó el mismo indicador en evaluaciones pasadas de otros programas. El siguiente cuadro muestra los valores obtenidos, para el último año evaluado en cada programa.

Cuadro 4.10: Porcentaje Gasto Administración/Gasto Total, otros programas

<i>Programa-año evaluación</i>	<i>Razón (%)</i>
<i>Mejoramiento de Barrios-2012</i>	<i>0.0008</i>
<i>Seguro Agrícola-2012</i>	<i>19</i>
<i>Protección Patrimonio Familiar-2011</i>	<i>3</i>
<i>Fundación Imagen de Chile-2011</i>	<i>10</i>
<i>Recuperación de Barrios-2010</i>	<i>7</i>
<i>Fondo Desarrollo Telecomunicaciones-2010</i>	<i>4</i>

Fuente: <http://www.dipres.gob.cl/574/propertyvalue-15152.html>

Los programas fueron elegidos porque son fuertes en subsidios a la oferta o demanda, lo que los hace comparables con el programa que se está evaluando. Los resultados muestran que para los datos disponibles, el nivel de gasto en administración es bajo, lo que implicaría que los recursos estarían siendo usados mayoritariamente en la producción de componentes.

5. CONCLUSIONES SOBRE EL DESEMPEÑO GLOBAL

Producto de la evaluación realizada es posible concluir lo siguiente:

DISEÑO

1. El programa posee un diseño apropiado para la implementación de la Ley 20.378, teniendo abundante información de pagos de subsidios y de aspectos administrativos y financieros. Sin embargo, no ha generado un área orientada al levantamiento de información o sinergias con otras unidades del MTT para la evaluación del impacto que está teniendo el programa, así como su eficacia. Complementario a ello, a partir del presente año y de acuerdo a los subtítulos en que se asignó el presupuesto, tampoco dispone de recursos para realizar el levantamiento de información.

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

2. El programa posee un organigrama que define roles, responsabilidades y funciones, teniendo presencia a nivel regional. Ello permite afirmar que su organización está claramente definida.

EFICACIA Y CALIDAD

3. Teniendo las empresas de transporte público mayor en zonas licitadas asegurada una tarifa equivalente en términos monetarios a lo largo del tiempo que dura la licitación o condiciones de operación, y por otra parte, asegurada la demanda en transporte público por buses al no existir competencia en este modo, se evalúa como innecesario el apoyo a la renovación de buses en zonas licitadas. Excepción de lo anterior lo constituye el hecho que durante el periodo que dure la licitación de la zona, el MTT busque mejorar el estándar asociado a los buses considerados originalmente en la definición de la tarifa para el proceso de licitación. En tal caso sí resulta consistente que se subsidie a tales operadores por el monto que resulte de la diferencia entre el anterior y el nuevo estándar del bus
4. El componente de “inversión” administrado por SUBDERE (5b y 4° transitorio) y ejecutado por los gobiernos regionales, está principalmente orientado a proyectos de infraestructura y en segunda medida de mantenimiento vial, sumando entre ellos del orden del 90% del monto de la inversión total en proyectos nuevos de cada año. El impacto que ello genera no es posible de evaluar al no existir información sobre variación en los tiempos de viaje o velocidades de operación promedio. Sin embargo, se considera pertinente su uso pues apunta directamente a mejorar la oferta del sistema de transporte.
5. Para los casos estudiados de satisfacción de los usuarios de transporte público, se constató que ésta resulta buena para el corte temporal disponible. Llama la atención que los servicios peor evaluados por los usuarios son aquellos en zonas licitadas. Esto podría deberse a que los operadores cuentan con un mercado cautivo dada la naturaleza de la licitación, que los transforma en monopolio y con poco incentivo para prestar un servicio de mejor calidad. Esto reafirma la necesidad de implementar sistemas continuos de medición y fiscalización de la operación, en esquemas pasivos y activos de captura de datos, para así velar por el cumplimiento de los estándares definidos durante el proceso licitatorio.
6. El análisis de la información respecto al “año promedio vehículo saliente” y el “año promedio renovación” permite concluir que no hay un proceso de focalización de este componente hacia regiones que presentan flotas más antiguas, con el objetivo de que a nivel nacional la antigüedad de las flotas no presente diferencias importantes entre regiones. Lo anterior hace recomendable acordar metas a nivel regional (GORE) de renovación del parque, identificando de paso si las

diferencias entre regiones radica en los agentes que promueven el programa de renovación de vehículos de transporte público o se localiza en la capacidad de endeudamiento de los operadores. El MTT cuenta con una base de datos de los años de antigüedad, a partir de la cual se puede definir la cantidad de vehículos a renovar por año por región, buscando los mecanismos administrativos que permitan su concreción.

EFICIENCIA Y ECONOMÍA

7. Las distintas aproximaciones realizadas para evaluar el gasto del programa, a partir del índice de correlación para nuestras variables -tamaño de la población y pobreza-, muestra valores dentro de los rangos esperados. Si a ellos agregamos las relaciones directas entre porcentaje de gasto asociado a los grupos de regiones que se llevan la mayor y menor cantidad de recursos, los valores también son relativamente consistentes y, por lo tanto, el programa estaría asignando racionalmente sus recursos.
8. El subsidio al transporte escolar lo captan mayoritariamente 3 regiones: O'Higgins, Los Lagos y Los Ríos. De acuerdo a lo comentado por MTT en muchas de esas comunas sus autoridades han demostrado una alta capacidad para organizarse y captar esos recursos
9. Los gastos asociados a la componente "inversiones" es consistente con la forma como opera esta Ley y los presupuestos reales que se han asignado en este periodo
10. Los recursos del programa son captados mayoritariamente por la Región de Valparaíso y la Región del Biobío (artículos 3°b, 4°, 5° y 5°b). Razones que podrían explicar estos números tienen que ver con características demográficas de esas regiones, nivel de desarrollo del sistema de transporte local, las propias especificaciones de los subsidios, así como la capacidad real que tienen los GORE de ejecutar mayores presupuestos en un ejercicio presupuestario, entre otros.
11. El 2011 se observa una baja ejecución (86,2%) de las inversiones asociadas al artículo 4to transitorio y una sobre ejecución el 2012 que se explica por un desempeño asimétrico a nivel regional. En el 2011, 4 de las 15 regiones sobre gastaron el presupuesto, mientras que 9 tuvieron una sub ejecución. En contraste, esta situación se revierte en el 2012 donde la relación es 9/6.
12. El programa presentaría características de eficiencia debido a la reducción a través del tiempo, del **presupuesto** per cápita. Esta disminución se debe a la disminución del presupuesto total del programa (-8%) y al aumento de la población beneficiaria
13. Las cifras muestran que el proceso de renovación está operando positivamente a nivel global, dado el impacto que tiene en los niveles de servicio del transporte público. Las diferencias entre costos de renovación por máquina entre regiones es un asunto que merece atención, pues podría estar reflejando en algunos casos la falta real de oportunidad de recambio por parte de operadores que sirven mercados pequeños, y que sólo pueden renovar una máquina antigua por otra levemente menos antigua, atentando contra el fin real del programa, que es promover el uso del transporte público.
14. No hay cifras que permitan determinar el nivel de eficiencia efectiva asociada a la producción de los componentes, en cuanto al costo real de mover un pasajero más en el sistema de transporte público.
15. Los resultados muestran que para los datos disponibles, el nivel de gasto en administración es bajo, lo que implicaría que los recursos estarían siendo usados mayoritariamente en la producción de componentes.

III. RECOMENDACIONES

DISEÑO

1. Se recomienda que el programa genere un área dedicada al levantamiento de información relevante (encuestas origen/destino de viajes, tiempos de espera en paraderos, tiempos de viaje en transporte público, velocidades de operación promedio del TP y vehículos livianos) para medir las distintas dimensiones que éste tiene, y/o que genere instancias formales con otras unidades del MTT para realizar levantamiento de información en forma sistemática.
2. En este mismo sentido, se recomienda que la ley de presupuesto contemple recursos suficientes (como por ejemplo el 1% del total de los recursos considerados anualmente) en el programa cuyo único uso sea la toma de datos, velando porque se asignen en un subtítulo que permita su uso para tales efectos. Así mismo, se recomienda hacer uso además de las otras instancias de financiamiento que tiene el MTT para realizar este tipo de estudios como lo es SECTRA, UOCT, y recursos propios de la subsecretaría de transportes. Es necesario que el Ministerio asuma como prioridad la toma de datos que permita evaluar en forma periódica la eficacia, eficiencia y calidad del Programa, usando para ello todos los recursos que tenga disponible puesto que por lejos este Programa es el de mayor recursos que tiene a su cargo el MTT.

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

1. Se recomienda que se realicen encuestas origen/destino⁶⁶ (EOD) al menos en todas las capitales regionales, con una periodicidad que dependerá de la dinámica urbana y de la estructura de los viajes que se deriven de ella. Lo usual es aplicar encuestas cada 10 años, con actualizaciones cada cinco años; el desarrollo de encuestas con una periodicidad menor es técnicamente poco recomendable al existir poca variabilidad en la estructura de los viajes entre periodos de tiempo muy cercanos. No obstante lo anterior, y dependiendo de las tecnologías disponibles: procesamiento de imágenes, sistemas automáticos de pago, detección de *bluetooth*, etc., existe la posibilidad de levantar y procesar información a bajo costo acerca de la estructura de los viajes en transporte público mayor y otros modos de transporte, una oportunidad que debería ser considerada por el MTT y sus diferentes unidades.
2. Complementando la recomendación anterior, se hace necesario realizar mediciones de tiempo de espera en paraderos una vez al año. Para ello se recomienda definir grupos de ciudades tipo, de manera que en cada año se tome una muestra en al menos 5 ciudades del país, permitiendo así determinar niveles de servicio del sistema de transporte público mayor.
3. En relación a la renovación de buses, se recomienda definir metas a nivel regional en conjunto con los GORE, en cuanto a números de buses a renovar anualmente. Para ello el MTT cuenta con una base de datos de los años de antigüedad, a partir de la cual se puede focalizar en conjunto con los gobiernos regionales.

⁶⁶ Con estas encuestas es posible determinar la “partición modal” de las ciudades, y la forma de medir el impacto es analizando los cambios en la participación de los distintos modos de transporte dentro del total de viajes que se realiza en un día en una ciudad

4. Se recomienda que el programa focalice sus esfuerzos de capacitación en la participación de los subsidios entregados en sus diferentes ámbitos, en aquellas regiones con una más baja participación.
5. Se recomienda que el programa realice un análisis sobre la posibilidad real que tienen los dueños de buses más antiguos de la flota, respecto a endeudarse para realizar el cofinanciamiento de la renovación de buses contemplada en la subcomponente de igual nombre.
6. Se recomienda la realización de estudios asociados a la forma como operan los mercados individuales, de manera tal de tener una acabada comprensión de las interacciones que suceden en ellos y si las practicas utilizadas están o no relacionadas con conductas abusivas por parte de las empresas de transporte.
7. Se recomienda que el conjunto de organismos competentes en materia de vialidad urbana (Municipios, GORE, MINVU, MOP, MTT) generen planes de inversión que permitan mejorar el nivel de servicio de las distintas vías que conforman la red de transporte público, teniendo en consideración las variables que explican la generación y atracción de viajes, como lo es el uso del suelo (atribuciones de los municipios y MINVU), rutas de transporte público (municipios, SEREMITT), estrategias regionales de desarrollo (GORE), Planes de Desarrollo Comunal (PLADECO elaborado por los municipios), mantención de vías (GORE, MOP según tuición). Sólo un desarrollo conjunto asegurará que todos los recursos disponibles en los distintos programas, incluido éste, y líneas de inversión de estas instituciones, se usen en forma concordante y potencien y complementen los distintos proyectos y por ende la red vial en su conjunto.
8. Se recomienda que el programa utilice el polinomio usado en zonas licitadas como un mecanismo aproximado para medir y comparar la evolución de las tarifas en zonas no licitadas, indicador que al menos le ayudaría a comprender y cuantificar a qué responden los cambios de tarifas.
9. En este mismo sentido, se recomienda analizar la evolución de tarifas de los servicios ferroviarios favorecidos con el subsidio en zonas licitadas. Estos servicios están recibiendo gran cantidad de subsidios. Sin embargo, no hay evidencia de una mejora en sus niveles de servicio así como de la evolución y justificación de sus tarifas.
10. En el caso del subsidio al transporte regional, se recomienda identificar las comunas donde es posible masificar ese subsidio, de manera tal de expandir y diversificar ese beneficio a zonas de interés de acuerdo a las prioridades de intervención que tenga el MTT y la autoridad política.
11. Se recomienda que el MTT desarrolle un estudio de costos de operación multiproductivo que permita determinar cuánto efectivamente cuesta transportar un pasajero, usando este valor para efecto de evaluar la eficiencia del programa.

CONTINUIDAD

Finalmente, se recomienda continuar con el Programa toda vez que las carencias de los sistemas de transporte público están a la vista para todos quienes habitan en las regiones beneficiadas. Sin embargo, esta continuidad DEBE ir acompañada de la realización de una serie de estudios siendo el principal la elaboración de un diagnóstico de los sistemas de transporte en las diferentes regiones que abarque a los menos: partición modal, tiempos de espera, tiempos de viajes, costos óptimos de operación y mantención del sistema de transporte público, percepción de los usuarios que permitan cuantificar la magnitud del problema (no solo constatar su existencia), definir metas y evaluarlo en forma constante. Sin ello, no es evidente pensar en aumentar sus recursos.

BIBLIOGRAFÍA

- Información entregada por el Programa
- Ley 20.378 Biblioteca del Congreso Nacional
- Reglamento de la Ley 20.378 Biblioteca del Congreso Nacional

ENTREVISTAS REALIZADAS

Se realizaron una serie de reuniones con representantes del Programa en el MTT, en particular la división de subsidios. Se destaca la reunión del panel con profesionales expertos en las materias a consultar: reunión con la Jefa de la Unidad de Control Financiero de la División de Subsidios con todo el panel respecto de temas presupuestarios y dudas de la información contenida en el anexo 5 y reunión con la Jefa de Administración, Jefe Unidad Gestión de Contratos y con la representante del MTT, para revisar información posible de utilizar para la Matriz de Marco Lógico

También se sostuvo reunión con SUBDERE y en particular con representantes del FNDR y PMU.

Estas reuniones han permitido entender mejor los procesos así como definir la información necesaria para evaluar el Programa.

ANEXOS DE TRABAJO

Anexo 1

Reporte sobre el estado y calidad de la información del programa y necesidad de realizar estudio complementario.

La información entregada al comienzo de esta evaluación, por el Programa y que es de responsabilidad del MTT, resultó bastante abundante.

Una vez consensuada la MML y por ende los objetivos del Programa, se procedió a analizar la información existente versus la requerida para el cálculo de los indicadores.

Así se constató que los 2 CD de información y 1 DVD entregados inicialmente conteniendo la información del STPR, resulta insuficiente para realizar la evaluación del Programa en forma completa. Por ello fue solicitada información complementaria. Sin embargo, según la respuesta entregada por el Programa se concluye la inexistencia de datos principalmente para los indicadores de calidad y algunos de eficacia y eficiencia. También es posible afirmar que en los casos en que hay datos, no siempre abarcan el periodo de evaluación (2010-2012) completo.

Se destaca que el anexo 5 sólo se tuvo disponible a principios del mes de abril.

En cuanto a la información entregada por SUBDERE, y en particular lo que concierne al PMU, está completa, clara y ordenada. En lo que dice relación con el FNDR, se tiene información de los años 2011 y 2012, siendo diferente la estructura de la base de datos de ambos años, resultando mucho más completa del año 2012.

Si bien al principio se pensó que no sería necesaria la realización de un estudio complementario, finalmente se solicitó la realización de uno. Esto, debido a que la información de los proyectos ejecutados con el artículo 5°a "otros", 5°b y 4° transitorio b, c, y d no contenía todos los datos necesarios para realizar el cálculo de indicadores.

De esta manera el estudio complementario tuvo como objetivo extraer información del banco integrado de proyectos en cuanto a las características de los proyectos, su gasto por año, si hubo co financiamiento o no, distribución regional, de manera de poder hacer un acabado análisis de lo que se ha venido realizando con los recursos asignados al artículo 5°a "otros", 5°b y 4° transitorio b, c y d.

Anexo 2: Análisis del diseño

Anexo 2(a): Matriz de Evaluación del programa

(ver a continuación)

ANEXO 2(a)
MATRIZ DE EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

NOMBRE DEL PROGRAMA: PROGRAMA SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PUBLICO – LEY 20378 (ESPEJO TRANSANTIAGO) AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA: 2010 MINISTERIO RESPONSABLE: TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES/MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA SERVICIO RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE/SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO REGIONAL Y ADMINISTRATIVO OBJETIVO ESTRATÉGICO AL QUE SE VINCULA EL PROGRAMA:				
ENUNCIADO DEL OBJETIVO	INDICADORES		MEDIOS DE VERIFICACIÓN (Periodicidad de medición)	SUPUESTOS
	Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)	Fórmula de Cálculo		
FIN: Contribuir a promover el uso del transporte público de pasajeros del país, exceptuando la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo (Ley 20378)	EFICIENCIA: Subsidio por pasajero	Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, para todos aquellos usuarios que son beneficiados directamente con el subsidio		
	EFICACIA: Porcentaje, en la partición modal, del TP mayor	$\left(\frac{\text{Total de viajes en TP mayor en todas las unidades geográficas con subsidio año t}}{\text{total de viajes en modos motorizados en las mismas unidades geográficas y año}} - \frac{\text{Total de viajes en TP mayor en todas las unidades geográficas con subsidio año t-1}}{\text{total de viajes en modos motorizados en las mismas unidades geográficas y año}} \right) * 100$	Encuestas Origen/Destino de viajes	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil usuarios.	$1000 * \left(\frac{\text{Total flota de la flota en las áreas geográficas incluidas en este programa}}{\text{total de usuarios del TP mayor y trenes/metro}} \right)$		

	Porcentaje de buses nuevos incorporados a la flota total.	$100 * (\text{Total buses nuevos incorporados a la flota}) / (\text{Total flota})$		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$		
PROPÓSITO: Usuarios de transporte público de pasajeros de las comunas urbanas y rurales definidas en la Ley 20378 mejoran las condiciones de accesibilidad* y servicio**	EFICIENCIA: Subsidio por pasajero en unidad territorial j con subsidio año t	<i>Subsidio año t / Demanda por transporte público año t, unidad territorial j</i>		
	Porcentaje de gastos administrativos	<i>Costos administrativos del programa año i / costo total del programa año i</i>		
	EFICACIA: Variación en el costo generalizado del viaje (tiempo de espera y de viaje llevado a unidad monetaria mas tarifa)	$(\text{Costo generalizado del viaje año t} / \text{costo generalizado del viaje año t-1}) * 100$		
	Índice de tiempo medio de espera.	$(\text{Tiempo medio de espera año t de la ciudad i}) / (\text{tiempo medio de espera año 0 de la ciudad i})$		
	CALIDAD: Antigüedad media de la flota. <i>(*) Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente)</i> <i>(**) Análisis nacional y regional</i>	$(\text{Suma de la antigüedad de cada bus de la flota}) / (\text{Cantidad de buses de la flota})$		
* Para estos efectos se entenderá por accesibilidad el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y tiempos ** Para estos efectos se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1000 hab.	Cantidad de buses/trenes, por cada mil usuarios. <i>(*) Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</i>	$1000 * (\text{Total flota buses/trenes de la ciudad i}) / (\text{usuarios ciudad i})$		
	Porcentaje de buses nuevos incorporados a la	$100 * (\text{Total buses nuevos incorporados a la flota}) /$		

	<p>flota total. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</p> <p>Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</p> <p>Índice de Frecuencia media de la flota. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</p>	<p>(Total flota)</p> <p>De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100</p> <p>(Frecuencia media año t de la ciudad i) / (frecuencia media año 0 de la ciudad i)</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)</p> <p>Distribución de los recursos entre las distintas componentes</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p> <p>(Recursos asignados a la componente n/total de recursos asignados al Programa)*100</p>		
COMPONENTE 1				
Subsidio a la oferta				
Sub componente 1.1				
Subsidio entregado a la oferta licitada - Artículo 3 b (recursos MTT)	<p>EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios. Subsidio por pasajero transportado</p>	<p><i>Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial licitada j</i></p>		
	<p>EFICACIA: Índice de tiempo medio de espera para zona geográfica k</p>	<p><i>(Tiempo medio de espera año t de la zona geográfica k) / (tiempo medio de espera año 0 de la zona geográfica k)</i></p>		
	<p>CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</p>	<p>1000*(Total flota buses de la ciudad) / (Población ciudad)</p>		
	<p>Indicador de Percepción de</p>	<p>De acuerdo a estudio</p>		

	<p>Satisfacción Usuaría. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</p> <p>Índice de Frecuencia media de la flota. (Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</p>	<p>desarrollado, en escala normalizada 1-100</p> <p>(Frecuencia media año t de la ciudad i) / (frecuencia media año 0 de la ciudad i)</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p>		
<p>Sub componente 1.2</p> <p>Subsidio entregado a la oferta no licitada – Artículo 4 a (recursos MTT)</p>	<p>EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores en zonas geográficas no licitadas y los niveles de demanda movilizada. Subsidio por pasajero transportado</p>	<p><i>Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial no licitada j</i></p>		
	<p>EFICACIA: Índice de tiempo medio de espera para zona geográfica k</p>	<p>(Tiempo medio de espera año t de la zona geográfica k) / (tiempo medio de espera año 0 de la zona geográfica k)</p>		
	<p>CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</p> <p>Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</p> <p>Índice de Frecuencia media de la flota. (Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)</p>	<p>$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$</p> <p>De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100</p> <p>(Frecuencia media año t de la ciudad i) / (frecuencia media año 0 de la ciudad i)</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p>		

	Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT [*] _t)			
Sub componente 1.3 Renovación de buses, financiado – Artículo 4 a Transitorio (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado para la renovación de la flota, respecto al número de vehículos reemplazados. Subsidio por vehículo reemplazado	Subsidio año i / Vehículos renovados año i, unidad territorial j		
	EFICACIA: Porcentaje del total del parque que disminuyó su antigüedad			
	CALIDAD Porcentaje de buses nuevos incorporados a la flota total. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i> Antigüedad media de la flota. <i>(*) Análisis regional, y por unidad geográfica o ciudad</i> <i>(**) Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente)</i>	100*(Total buses nuevos incorporados a la flota) / (Total flota) (Suma de la antigüedad de cada bus de la flota) / (Cantidad de buses de la flota)		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT [*] _t)	$(1 - (PT^E_t / PT^*_t)) * 100$		
COMPONENTE 2: Subsidio entregado a la demanda – Artículo 4 b (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los usuarios. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial j		
	EFICACIA: Porcentaje de personas que habiendo postulado al subsidio cumpliendo los requisitos para ello, lo	N° total de personas que obtuvieron subsidio al TP / N° total de personas que postularon a subsidio al		

	obtienen % de población potencial que postula al subsidio en cada año t	TP)*100 para cada año t 100*(N° postulantes al subsidio/población potencial)		
	CALIDAD: Percepción de la calidad del servicio entregado, por parte de los beneficiarios	Según estudios de percepción		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT [*] _t)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$		
COMPONENTE 3: Subsidio al Programa de apoyo al transporte regional (accesibilidad) – Artículo 5 a:				
Sub Componente 3.1 Subsidio entregado al transporte público en zonas aisladas (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores y los niveles de demanda movilizada. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, unidad territorial j		
	EFICACIA: Aumento número de viajes en transporte público	$((N^\circ \text{ de viajes transporte público año } t - (N^\circ \text{ de viajes transporte público año } t-1)) / (\text{viajes transporte público año } t-1)) * 100$		
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i> Porcentaje de buses nuevos incorporados a la	1000*(Total flota buses de la ciudad) / (Población ciudad) 100*(Total buses nuevos incorporados a la flota) /		

	<p>flota total. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p> <p>Antigüedad media de la flota. <i>(*)Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente, para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p> <p>Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p>	<p>(Total flota)</p> <p>(Suma de la antigüedad de cada bus de la flota) / (Cantidad de buses de la flota)</p> <p>De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p>		
<p>Sub Componente 3.2</p> <p>Subsidio entregado al transporte público en zonas extremas (recursos MTT)</p>	<p>EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios potenciales. Subsidio por pasajero transportado</p>	<p>Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, unidad territorial j</p>		
	<p>EFICACIA: Aumento número de viajes en transporte público</p>	<p>$((N^\circ \text{ de viajes transporte público año } t - (N^\circ \text{ de viajes transporte público año } t-1)) / (\text{viajes transporte público año } t-1)) * 100$</p>		
	<p>CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p> <p>Porcentaje de buses nuevos incorporados a la</p>	<p>$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$</p> <p>$100 * (\text{Total buses nuevos incorporados a la flota}) /$</p>		

	<p>flota total. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p> <p>Antigüedad media de la flota. <i>(*)Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente, para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p> <p>Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i></p>	<p>(Total flota)</p> <p>(Suma de la antigüedad de cada bus de la flota) / (Cantidad de buses de la flota)</p> <p>De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p>		
<p>Sub Componente 3.3</p> <p>Subsidio entregado al transporte escolar (recursos MTT)</p>	<p>EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios potenciales. Subsidio por pasajero transportado</p>	<p>Subsidio año i / Demanda por transporte escolar año i, unidad territorial j</p>		
	<p>ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)</p>	<p>$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$</p>		
<p>COMPONENTE 4:</p> <p>Inversiones:</p>				
<p>Sub Componente 4.1</p> <p>Artículo 5 a – Otros programas MTT (recursos MTT)</p>	<p>EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.</p>			
	<p>EFICACIA: Porcentaje de solicitudes de</p>	<p>Número de solicitudes de financiamiento para</p>		

	financiamiento, ejecutadas	infraestructura año t, ejecutadas / N° total de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$		
Sub Componente 4.2 Artículo 5 b - Inversiones y estudios para el transporte (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.	Subsidio año i/ Pasajero transporte público-kilómetro movilizados año i, unidad territorial j		
	EFICACIA: Porcentaje de solicitudes de financiamiento, ejecutadas	Número de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t, ejecutadas / N° total de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$		
Sub Componente 4.3 Artículo 4 b, c y d Transitorio - Infraestructura para el transporte (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.	Subsidio año i/ Pasajero transporte público-kilómetro movilizados año i, unidad territorial j		
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$		
ACTIVIDADES:				

Anexo 2(b): Medición de Indicadores Matriz de Evaluación del programa, período 2009-2012

(ver a continuación)

ANEXO 2(b)
MEDICIÓN DE INDICADORES MATRIZ DE EVALUACIÓN (PERÍODO 2010-2012)

NOMBRE DEL PROGRAMA: PROGRAMA SUBSIDIO NACIONAL AL TRANSPORTE PUBLICO – LEY 20378 (ESPEJO TRANSANTIAGO)						
AÑO DE INICIO DEL PROGRAMA:2010						
MINISTERIO RESPONSABLE: TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES/MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA						
SERVICIO RESPONSABLE: SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE/SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO REGIONAL Y ADMINISTRATIVO						
OBJETIVO ESTRATÉGICO AL QUE SE VINCULA EL PROGRAMA:						
Evolución de Indicadores						
Enunciado del objetivo	Indicadores		Cuantificación			
	Enunciado (Dimensión/Ámbito de Control)	Fórmula de Cálculo	2010	2011	2012	
FIN: Contribuir a promover el uso del transporte público de pasajeros del país, exceptuando la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo (Ley 20378)	EFICIENCIA: Subsidio por pasajero	Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, para todos aquellos usuarios que son beneficiados directamente con el subsidio	26,7	24,4	24,2	
	EFICACIA: Porcentaje, en la partición modal, del TP mayor	((Total de viajes en TP mayor en todas las unidades geográficas con subsidio año t / total de viajes en modos motorizados en las mismas unidades geográficas y año) - (Total de viajes en TP mayor en todas las unidades geográficas con subsidio año t-1 / total de viajes en modos motorizados en las mismas unidades geográficas y año))*100	s/i	s/i	s/i	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil usuarios.	1000*(Total flota de la flota en las áreas geográficas incluidas en este programa) / (total de usuarios del TP mayor y trenes/metro)	s/i	s/i	s/i	

	Porcentaje de nuevos buses incorporados a la flota total.	$100 * (\text{Total nuevos buses incorporados a la flota}) / (\text{Total flota})$	s/i	2,9	4,1	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	0,1	0,8	2,1	
PROPÓSITO: Usuarios de transporte público de pasajeros de las comunas urbanas y rurales definidas en la Ley 20378 mejoran las condiciones de accesibilidad* y servicio**	EFICIENCIA: Subsidio por pasajero en unidad territorial j con subsidio año t. (Ver sección 4.1.2 por detalle a nivel regional)	<i>Subsidio año t / Demanda por transporte público año t, unidad territorial j</i>	11,4	11,3	11,3	
	Porcentaje de gastos administrativos	<i>Costos administrativos del programa año i / costo total del programa año i</i>	2,0	1,3	1,6	
	EFICACIA: Variación en el costo generalizado del viaje (tiempo de espera y de viaje llevado a unidad monetaria más tarifa)	(Costo generalizado del viaje año t / costo generalizado del viaje año t-1)*100	s/i	s/i	s/i	
	Índice de tiempo medio de espera.	(Tiempo medio de espera año t de la ciudad i) / (tiempo medio de espera año 0 de la ciudad i)	s/i	s/i	s/i	
	CALIDAD: Antigüedad media de la flota. (*Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente) (**) Análisis nacional y regional	(Suma de la antigüedad de cada bus de la flota) / (Cantidad de buses de la flota)	12	12	11	
	Cantidad de buses/trenes, por cada mil usuarios. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)	$1000 * (\text{Total flota buses/trenes de la ciudad i}) / (\text{usuarios ciudad i})$	s/i	s/i	s/i	
	Porcentaje de buses	$100 * (\text{Total buses nuevos})$	s/i	2,9	4,2	

* Para estos efectos se entenderá por accesibilidad el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y tiempos
** Para estos efectos se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1000 hab.

	nuevos incorporados a la flota total. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)	incorporados a la flota) / (Total flota)				
	Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. (* Análisis nacional, regional, y por comuna o ciudad)	De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100	s/i	s/i	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
	Distribución de los recursos entre las distintas componentes	(Recursos asignados a la componente n/total de recursos asignados al Programa)*100	-	-	-	
COMPONENTE 1						
Subsidio a la oferta						
Sub componente 1.1						
Subsidio entregado a la oferta licitada - Artículo 3 b (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios. Subsidio por pasajero transportado	<i>Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial licitada j</i>	6,8	10,1	10,8	
	EFICACIA: Índice de tiempo medio de espera para zona geográfica k	(Tiempo medio de espera año t de la zona geográfica k) / (tiempo medio de espera año 0 de la zona geográfica k)	s/i	s/i	s/i	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)	$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$	2,06	1,99	1,98	
	Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. (Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)	De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100	s/i	70	s/i	

	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1-(PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
Sub componente 1.2 Subsidio entregado a la oferta no licitada – Artículo 4 a (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores en zonas geográficas no licitadas y los niveles de demanda movilizadas. Subsidio por pasajero transportado	<i>Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial no licitada j</i>	0,8	1,7	2,1	
	EFICACIA: Índice de tiempo medio de espera para zona geográfica k	(Tiempo medio de espera año t de la zona geográfica k) / (tiempo medio de espera año 0 de la zona geográfica k)	s/i	s/i	s/i	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$	s/i	s/i	s/i	
	Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100	s/i	s/i	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1-(PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
Sub componente 1.3 Renovación de buses, financiado – Artículo 4 a Transitorio (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado para la renovación de la flota, respecto al número de vehículos reemplazados. Subsidio por vehículo reemplazado	Subsidio año i / Vehículos renovados año i, unidad territorial j	-	6,0	6,5	

	EFICACIA: Porcentaje del total del parque que disminuyó su antigüedad	$100 * (\text{Total nuevos buses incorporados a la flota}) / (\text{Total flota})$	s/i	2,9%	4,2%	
	CALIDAD Antigüedad media de la flota. <i>(*) Análisis regional, y por unidad geográfica o ciudad</i> <i>(**) Análisis agregado (flota total en operación) y desagregado (flota nueva entrante, flota vieja saliente)</i>	(Suma de la antigüedad de cada bus de la flota) / (Cantidad de buses de la flota)	12	12	11	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_i^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_i^*)	$(1 - (PT_i^E / PT_i^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
COMPONENTE 2: Subsidio entregado a la demanda – Artículo 4 b (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los usuarios. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i / Demanda por transporte público año i, unidad territorial j	s/i	s/i	s/i	
	EFICACIA: Porcentaje de personas que habiendo postulado al subsidio cumpliendo los requisitos para ello, lo obtienen	$N^\circ \text{ total de personas que obtuvieron subsidio al TP} / N^\circ \text{ total de personas que postularon a subsidio al TP} * 100$ para cada año t	0%	100%	0%	
	% de población potencial que postula al subsidio en cada año t	$100 * (N^\circ \text{ postulantes al subsidio} / \text{población potencial})$	s/i	62,3%	s/i	
	CALIDAD: Percepción de la calidad del servicio entregado, por parte de los beneficiarios	Según estudios de percepción	s/i	s/i	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_i^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_i^*)	$(1 - (PT_i^E / PT_i^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	

COMPONENTE 3:						
Subsidio al Programa de apoyo al transporte regional (accesibilidad) – Artículo 5 a:						
Sub Componente 3.1 Subsidio entregado al transporte público en zonas aisladas (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores y los niveles de demanda movilizada. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, unidad territorial j	1,5	2,8	5,1	
	EFICACIA: Aumento Número de viajes en transporte público	$((N^{\circ} \text{ de viajes transporte público año } t - (N^{\circ} \text{ de viajes transporte público año } t-1)) / (N^{\circ} \text{ de viajes transporte público año } t-1)) * 100$	s/i (el programa comienza a operar el 2010)	+66,4%	s/i (solo se tiene 2 trimestres del año 2012)	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$	s/i	s/i	s/i	
	Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100	s/i	87	s/i	
ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT^E_t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT^*_t)	$(1 - (PT^E_t / PT^*_t)) * 100$	s/i	s/i	s/i		
Sub Componente 3.2 Subsidio entregado al transporte público en zonas extremas (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios potenciales. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i/ Demanda por transporte público año i, unidad territorial j	2,0	3,0	4,8	

	EFICACIA: Aumento número de viajes en transporte público	$((N^{\circ} \text{ de viajes transporte público año } t - (N^{\circ} \text{ de viajes transporte público año } t-1)) / (\text{viajes transporte público año } t-1)) * 100$	s/i (el programa comienza a operar el 2011)	s/i (el programa comienza a operar el 2011)	18,3%*	
	CALIDAD: Cantidad de buses, por cada mil pobladores o habitantes. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	$1000 * (\text{Total flota buses de la ciudad}) / (\text{Población ciudad})$	0,49	0,49	0,49	
	Indicador de Percepción de Satisfacción Usuaría. <i>(Análisis para las comunas o ciudades correspondientes)</i>	De acuerdo a estudio desarrollado, en escala normalizada 1-100	s/i	85	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
Sub Componente 3.3 Subsidio entregado al transporte escolar (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto del subsidio otorgado a los operadores licitados respecto a usuarios potenciales. Subsidio por pasajero transportado	Subsidio año i / Demanda por transporte escolar año i, unidad territorial j	12,2	306.6	390,8	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT_t^E) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT_t^*)	$(1 - (PT_t^E / PT_t^*)) * 100$	s/i	s/i	s/i	
COMPONENTE 4: Inversiones:						
Sub Componente 4.1 Artículo 5 a – Otros programas MTT (recursos MTT)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.		s/i	s/i	s/i	

*: se usan datos proyectados 2012 dado que se entregó solo 2 trimestres de ese año

	EFICACIA: Porcentaje de solicitudes de financiamiento, ejecutadas	Número de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t, ejecutadas / N° total de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t	s/i	s/i	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT ^A _t)	$(1-(PT^E_t / PT^A_t))*100$	s/i	s/i	s/i	
Sub Componente 4.2 Artículo 5 b - Inversiones y estudios para el transporte (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.	Subsidio año i/ Pasajero transporte público-kilómetro movilizadas año i, unidad territorial j	s/i	s/i	s/i	
	EFICACIA: Porcentaje de solicitudes de financiamiento, ejecutadas	Número de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t, ejecutadas / N° total de solicitudes de financiamiento para infraestructura año t	s/i	13,2	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT ^A _t)	$(1-(PT^E_t / PT^A_t))*100$	s/i	s/i	s/i	
Sub Componente 4.3 Artículo 4 b, c y d Transitorio - Infraestructura para el transporte (recursos SUBDERE)	EFICIENCIA: Monto de subsidio entregado respecto a los volúmenes de obras materializadas y demanda por transporte público.	Subsidio año i/ Pasajero transporte público-kilómetro movilizadas año i, unidad territorial j	s/i	s/i	s/i	
	ECONOMÍA: Brecha porcentual entre Presupuesto total ejecutado (PT ^E _t) respecto a Presupuesto total asignado anualmente (PT ^A _t)	$(1-(PT^E_t / PT^A_t))*100$	s/i	s/i	s/i	
ACTIVIDADES:						

Anexo 2(c): Análisis de diseño

La Matriz de Marco Lógico (MML) presentada en los anexos precedentes y que constituyen la herramienta de evaluación de este Programa, nace como un trabajo conjunto del Panel con los representantes del Programa.

Analizando el Programa, y tal como se señaló en el punto II.1 éste nace producto de la promulgación de la Ley 20.378.

El problema que pretende resolver es: **DEFICIENTES CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD⁶⁷ Y SERVICIO⁶⁸ DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**. Si bien hay una percepción de la existencia de este problema por las diferentes noticias que aparecen en los diarios regionales en cuanto a quejas por altos tiempos de espera, mal trato, buses en mal estado, y otros, el Panel no tuvo acceso a un documento formal que diera cuenta de la magnitud del problema. Definido así el problema, el Fin y Propósito definidos en la MML dan respuesta en forma directa al problema al definirse como “Contribuir a promover el uso del TP” y Usuarios del TP mejoran las condiciones de accesibilidad y servicio, respectivamente. En otras palabras, el lograr una mejora en las condiciones de accesibilidad y servicio de los usuarios del TP, sin duda contribuye a un mayor uso del TP al resultar más atractivo para los potenciales usuarios.

Los componentes definidos para el logro del propósito están definidos en la Ley. Sin perjuicio de ello, y tal como se analizó en el punto II.1 de este informe, la entrega de subsidios a la oferta, demanda y a la infraestructura dan cuenta de las distorsiones que presenta el mercado del transporte en nuestro país y por ende resultan ser las necesarias. Por otra parte, siendo las componentes del Sistema de Transporte la oferta, la demanda, la infraestructura y la gestión de la misma, los distintos componentes del Programa abordan todas ellas. De esta manera existe una clara lógica vertical de la MML, sustentada por los aspectos teóricos que definen el Sistema de Transporte, elemento central de este Programa.

En cuanto a las actividades asociadas a la producción de las componentes, y de acuerdo a lo que se deduce del anexo 3 siguiente, éstas están bastante estructuradas. En aquellos casos en que el componente tiene dependencia administrativa de SUBDERE, éstas usan los procesos ya establecidos por dicha entidad para su producción. En particular el FNDR y el PMU según corresponda.

En cuanto al MTT, esta entidad ha creado una División encargada de la producción de las componentes, la que a su vez ha definido los distintos procesos a través de metodologías u otra herramienta administrativa. Del análisis de la información entregada no se evidencia ineficiencia en los procesos, por el contrario se aprecia gran claridad de los mismos.

Por último y en lo que se refiere al diseño del Programa, si bien es la Ley la que establece la entrega de recursos a dos entidades estatales diferentes, resulta válido preguntarse si es la mejor forma de producción de las componentes. Es necesario analizar la posibilidad que exista una visión única de las necesidades del Sistema de Transporte y se vele por que cada peso asignado a alguna de las componentes esté asociado en forma directa a suplir esas necesidades.

En suma, se evalúa como adecuado el diseño de lo objetivos del Programa sin perjuicio que existen aspectos necesarios de mejorar y que son analizados en el punto que corresponde de este informe.

⁶⁷ Para estos efectos se entenderá accesibilidad como el costo generalizado del viaje, que considera tarifa y los distintos tiempos asociados a un viaje.

⁶⁸ Se entenderá por condiciones de servicio el tiempo de espera, antigüedad media de la flota y la cantidad de buses por cada 1.000 habitantes.

ANEXO 3: Procesos de Producción y Organización y Gestión del Programa

1.1.Subsidio a la Oferta licitada en Regiones (Artículo 3b, Ley N°20.378)

Lugares donde opera: Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta, Gran Valparaíso (que contempla Valparaíso, Concón, Quilpué, Villa Alemana y Viña del Mar), Rancagua y Gran Concepción (considera Concepción, Chiguayante, Penco, San Pedro de la Paz, Talcahuano, Hualqui, y Hualpén).

Objetivo: El Subsidio a la Oferta Licitada en Regiones tiene como objetivo principal fomentar el uso del transporte público en algunas zonas mediante la rebaja de la tarifa adulto, considerando la existencia de un sobreprecio en las tarifas adulto por la normativa existente referente a tarifas escolares rebajadas.

Modo de Operar del Subsidio

Las actividades necesarias para la asignación y administración de este subsidio se detallan a continuación:

1.1.1. Asignación Transporte Regular

- En aquellas zonas que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696 o perímetro de exclusión o condiciones de operación regulados entre procesos de licitaciones o cuando el proceso de licitación fue previamente declarado desierto, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Dichos montos varían para cada empresa prestadora de servicios, ya que están directamente relacionados con las estructuras de demanda entregadas por los estudios de la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA)⁶⁹.
- En el caso de los Perímetros de Exclusión, la implementación comienza con la incorporación al Registro de Receptores del perímetro de exclusión; ello implica la entrega de los compromisos de garantía (boleta) y la firma del “Contrato de Subsidios”. A través de estos documentos el operador se compromete a cumplir con las frecuencias y las rebajas de las tarifas para el transporte de escolares y adultos, y le permite conocer las sanciones asociadas y los subsidios aplicables.
- En el caso de nuevos operadores, se realizan todas las etapas previas con el fin de establecer quiénes serán los receptores del subsidio y la distribución del subsidio. Se parte, entonces con la identificación del representante legal de la línea que presta el servicio, con quienes se efectuará la coordinación para las transferencias a los receptores finales.
- Se genera una base de datos para quienes recibirán las transferencias; ello implica asegurar que sea el operador quien recibe el subsidio y no el propietario cuando no efectúa la operación del servicio.

1.1.2. Administración de Contratos de Servicios Regulares

- En forma mensual, se reciben las actas de fiscalización, y se comparan las actas con las condiciones por contrato, ya sea por tarifa o frecuencia. Para iniciar el proceso de ajuste, se

⁶⁹ www.subtrans.cl

generan las resoluciones en el nivel central y son despachadas a las regiones para ser tramitadas por la SEREMI respectiva.

- Este resultado debe ser incluido asegurando que no prescriban los ajustes desde el inicio, según contrato.
- Una vez definido el monto mensual correspondiente a la Unidad de Negocio, se contacta al representante legal de la Unidad de Negocios, sobre quienes serán los receptores del subsidio.

Esto se efectúa mediante correo electrónico, en formato definido por la División de Subsidios, con las celdas bloqueadas, salvo para los montos correspondientes a cada receptor y un control de cuadratura. Se efectúa el análisis respecto a la aplicabilidad, revisando lo siguiente:

- Receptor informado tiene vínculo con la unidad de negocio, mediante la patente. Directa o realizada por terceros, en este caso mediante un mandato.
- Cuenta corriente válida, en caso que se trate de la primera transferencia.
- Dentro de la División de Subsidios, se traspasa a la Unidad Jurídica para su VºBº, luego pasa a la Unidad de Control Financiero, quien verifica que exista rendición anterior e informe de Tarifas, para luego ser derivada al Jefe de la División para su aprobación y VºBº.
- El decreto es conducido por un memorándum a la DAF para refrendación presupuestaria y luego al Gabinete de la Subsecretaría, quien da su VºBº para luego ser firmado por el Ministro y ser despachado a Oficina de Partes. Se recibe el decreto debidamente tramitado, se prepara el archivo de pago y se remite a la Unidad de Control Financiero por correo electrónico, para ser cargada la nómina y efectuado el pago.
- Con posterioridad se efectúa la revisión para verificar los errores en las transferencias. Ellas son identificadas, contactando el receptor para actualizar los datos y efectuar el reproceso, desde la etapa donde se envía el archivo de pago a la Unidad de Control Financiero. La División de Subsidios puede repetir un re-proceso para un mismo concesionario todas las veces que sea necesario, en caso que los errores sean reiterados, hasta que se completen los antecedentes y se cumplan los requisitos necesarios para el pago, por lo que si la información y antecedentes no están completos y correctos, éste puede sufrir atrasos.

1.2. Subsidio a la Oferta No Licitada en Regiones (Artículo 4a, Ley N°20.378)

Lugares donde opera: en las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses y que no operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la ley N° 18.696, o en uno de los supuestos a que se refiere el artículo 3° letra b) de la ley N° 20.378, zonas geográficas en que exista transporte público a nivel nacional, que difieran de la Provincia de Santiago y comunas de Puente Alto y San Bernardo y no operen en uno de los supuestos del artículo 3b, Ley N°20.378 (actualmente, en 296 comunas).

Objetivo: Su objetivo es compensar a los operadores de las zonas donde no existe licitación de vías por la reducción estimada de sus ingresos al disminuir las tarifas para estudiantes de educación media y superior, desde un 40% y 50% de la tarifa adulto respectivamente (Decreto Supremo N° 45/1989 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), hasta un 33% de la tarifa adulto para ambas (sólo tramos de menos de 50 Km.)

Modo de Operar del Subsidio

Los montos del subsidio son diferenciados de acuerdo a la zona en la cual el operador presta el servicio.

Para el cálculo del subsidio total de la zona, SECTRA, el Ministerio o el Gobierno Regional realizan estudios puntuales que se determinan discrecionalmente por la autoridad. En otras palabras, dada las restricciones presupuestarias para realizar ese tipo de actividades no existen criterios explícitos para definir la realización de un estudio particular

El objetivo de esa investigación es estimar los ingresos anuales que se dejarán de percibir en la zona respectiva al realizar la rebaja tarifaria descrita; y partir de aquello se determina el monto de subsidio anual promedio para cada bus, como el subsidio anual dividido por el número de buses vigentes y cancelados temporales con fecha no mayor a 4 meses en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público, contados al 30 de abril del año de pago del Subsidio. A cada propietario se le entrega dicho subsidio promedio, sin considerar su propia composición de pasajeros. Por tanto, es posible que una línea que transporte una proporción de estudiantes mayor al promedio termine con un déficit y que, al contrario, una línea que transporte una proporción menor al promedio termine con un superávit.

En las zonas que no cuentan con información de demanda, el monto del subsidio es un valor anual representativo por vehículo, que se obtiene como el cociente entre el monto promedio de las zonas con información de demanda y las variables demográficas de dicha zona. Este cociente es linealmente proyectado con las variables demográficas promedio de las zonas que no cuentan con información de demanda.

De acuerdo a la institución este subsidio (ST) se determina con la siguiente fórmula:

$$ST = (MPAZ/PP)^{inf} * PP^{sin}$$

Donde:

MPAZ: Monto promedio anual Zona con información

PP: Población promedio Zona con información

PP^{sin}: Población promedio zona sin información

Cada año el operador/beneficiario postula, y si cumple, los requisitos establecidos en el Decreto N°1 de 2010 del Ministerio de Transportes y de Hacienda, califica para recibir el subsidio. Para ello debe firmar un compromiso simple, mediante el cual se compromete a aplicar la rebaja de tarifa escolar durante un determinado periodo (no obstante, igualmente existen casos en que la rebaja corresponde a menos de un año)

En caso de incumplimiento, se aplicará un ajuste en el monto del subsidio, conforme a lo establecido en la Resolución Exenta N° 796/2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo monto (multa) alcanza a 10% del monto anual por cada mes de incumplimiento. El MTT, a través de sus Secretarías Regionales, vela por el cumplimiento de la rebaja mediante fiscalizaciones periódicas.

En su etapa inicial de operación, el subsidio fue pagado por adelantado a cada propietario. Para el llamado 2011 se incorpora el pago en 3 cuotas, de un 70%, 15% y 15%, respectivamente a fin de corroborar la efectiva prestación de servicios en las condiciones que lo hicieron acreedor del Subsidio. De acuerdo a la institución, al dividir en 3 cuotas se puede detener el pago de beneficiarios que no presten los servicios comprometidos.

El Servicio de Tesorería determina si el postulante cumple algunos requisitos formales (como continuar inscrito en el Registro Nacional de Transporte Público o seguir siendo propietario de la misma máquina), además de todos los requisitos en físico del reglamento y realiza el pago de la primera cuota mediante cheque nominativo o depósito en la cuenta bancaria del solicitante. Para las cuotas N°2 y N°3 el Ministerio informa al Servicio de Tesorería de la efectiva operación del servicio, a fin de que esta Institución realice los descuentos o retenciones que haya lugar.

Aun cuando esta medida va en la dirección correcta, creemos que debieran incrementarse los porcentajes de las cuotas 2 y 3 con objeto de controlar potenciales comportamientos oportunistas del propietario una vez recibida la primera cuota del subsidio. En otras palabras, con un sistema de pagos más simétrico el riesgo de potenciales desviaciones al realizar el servicio es más bajo.

El artículo 4^a también considera un subsidio a la Renovación de buses de Transporte Público, fondos (artículo 4a transitorio) entregados a SUBDERE y asignados por los GORE a beneficiarios según reglamento elaborado por el MTT. Consiste en la entrega de un subsidio a quienes deseen renovar sus máquinas, no siendo necesario que tal renovación considere un vehículo nuevo⁷⁰.

1.3. Subsidio al Transporte en Zonas Aisladas (Artículo 5a, Ley N°20.378)

Lugares donde opera: Comunidades que habitan en lugares aislados del país.

Objetivo: Permite que las comunidades que habitan en lugares aislados del país puedan mejorar su integración territorial, económica y social, facilitando su acceso a centros de mayor desarrollo económico y con una mejor oferta de servicios.

El subsidio al transporte en zonas aisladas se otorga a modos de transporte marítimo, lacustre, fluvial, terrestre, aéreo y ferroviario, según sean las necesidades de la población y podrían aplicarse tanto a **la oferta como a la demanda** respectivamente para asegurar niveles mínimos de acceso.

Modo de Operar del Subsidio

Subsidio a la oferta

El subsidio a la oferta lo reciben prestadores de servicios de transporte público en zonas aisladas, en modos de transporte marítimo, lacustre, fluvial, terrestre, aéreo y ferroviario.

Los proyectos, que requieren subsidio a la oferta, comienzan con la postulación de municipalidades, gobernaciones, intendencias u otros organismos públicos a través de las SEREMIS de Transporte, donde (mediante un formulario estándar) se presentan, únicamente, las localidades que se requiere conectar, la frecuencia y horarios requeridos. La postulación se realiza generalmente durante el primer semestre de cada año, sin embargo durante los años 2010-2011 se aceptaron postulaciones en cualquier momento. Para esto, la División de Subsidios del MTT levanta información de población potencialmente beneficiada

⁷⁰ El reglamento establece que el subsidio se entrega contra la presentación del certificado de la empresa que chatarriza el bus. Estas empresas deben estar debidamente inscritas en el MTT como una manera de asegurar su seriedad, velando así de que efectivamente se realice la destrucción del bus.

y se evalúa el grado de aislamiento de esa comunidad. A la fecha, no existen manuales donde se defina objetivamente que significa este término y los criterios considerados para definirlo.

El proceso de evaluación permite establecer, en base a información objetiva de aislamiento, si corresponde el otorgamiento de un subsidio al transporte, así como priorizar las postulaciones y estimar el monto de subsidio requerido para su implementación. Este análisis permite identificar, categorizar, caracterizar y priorizar lugares aislados respecto de los sistemas de transporte en cualquiera de sus modalidades y otros servicios públicos a lo largo de todo el país como salud y educación), asignándolos dentro de una de las categorías mencionadas.

Los proyectos también son levantados por el mismo Ministerio en base a análisis de necesidades y pertinencia de los funcionarios de la División. Posteriormente se hace una evaluación en terreno, donde se revisa que efectivamente exista la condición de aislamiento, que no existe algún servicio de transporte público (o que el acceso a éste sea complejo) y que existan las condiciones de infraestructura para la operación del servicio, modificándose algunos proyectos presentados o excluyéndose otros. Estas últimas dos etapas se realizan en diversos períodos del año, pero sin una frecuencia ni fecha determinada.

Finalmente, el MTT desarrolla el modelo de negocio del proyecto final, con el trazado (para conectar una o varias localidades), las características específicas del servicio, y el monto del subsidio estimado, además de elaborar un formato tipo de las bases de licitación pública. Se licita el servicio completo, que incluye el recorrido, las características del bus, las tarifas, entre otras características, ofertando los proponentes un monto de subsidio (en base a la referencia expuesta en las bases); todos los elementos anteriores constituyen criterios de selección del proveedor.

Los contratos con los operadores los suscriben ya sea la Intendencia, el MTT o el MOP por 1, 3 o 5 años, con la posibilidad de renovación del mismo, o la relicitación de la misma ruta, luego de un análisis de pertinencia de continuidad. Corresponde a la SEREMI de Transporte la fiscalización documentada mensual del servicio para la autorización de los pagos, la que se realiza mediante un manifiesto elaborado por el operador, dando cuenta de los viajes realizados y los pasajeros transportados, el que debe ser avalado por una autoridad competente (gobernador marítimo, reten de carabineros, etc.).

Subsidio a la demanda

Cuando el subsidio es a la demanda la operación es distinta. Estos son requeridos en sectores donde existe un servicio de transporte público, pero el acceso a él es limitado, principalmente por condiciones socioeconómicas. En función, de factores socioeconómicos entre otros, se determinan los potenciales beneficiarios, y el consecuente monto del subsidio (ya sea para subsidiar completamente o una parte las tarifas existentes). El subsidio se entrega mediante tres mecanismos, dado los distintos modos de transporte que pueden ser subsidiados. Puede ser un Boucher (de descuento) al beneficiario, para los servicios respectivos, que el prestador posteriormente cobra a la SEREMI. El segundo mecanismo es el uso de una credencial por parte del beneficiario, y por último está la compra del servicio por parte de la Intendencia, a la que posteriormente el beneficiario hace el requerimiento del beneficio. Dado que los servicios de transporte ya existen, y tienen características muy diversas (por ejemplo pueden ser marítimos, fluviales o lacustres, terrestres o aéreos) la aplicación de este subsidio siempre será distinta para cada proveedor.

Cabe destacar que el subsidio sólo opera frente a postulaciones externas, la división de subsidios, no realiza el trabajo de proponer proyectos específicos, en función del análisis de aislamiento que realiza.

1° Convocatoria: Generalmente durante el primer trimestre de cada año, el Ministerio hace un llamado a través de las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones (Seremitt) para

que comuniquen a las autoridades locales el inicio del proceso de presentación de propuestas fundadas en necesidades de servicios de transporte.

2° Postulación: Las postulaciones, realizadas por alcaldes o gobernadores, se formalizan a través de un formulario disponible en las Seremitt, las que las pre-validan.

3° Evaluación: El Ministerio realiza la evaluación técnica y, verificación de la necesidad y evaluación de factibilidad del servicio propuesto.

4° Selección y Formulación: Una vez que las propuestas han pasado las etapas previas, se formula el servicio de transporte que se necesita y se establece el monto del subsidio requerido.

5° Llamado a Licitación: Finalmente, una vez definidas las características del servicio de transporte que se necesita y el monto del subsidio requerido, y previa aprobación de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, se realiza el proceso de licitación que puede efectuarse a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o por medio de las Intendencias Regionales y Ministerio de Obras Públicas (MOP).

1.4. Subsidio en zonas extremas (Artículo 5a, Ley N°20.378)

Lugares donde opera: Las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Aysén, Magallanes y Provincias de Palena y Chiloé, Magallanes y la Antártica Chilena y la ciudad de Punta Arenas.

Objetivo: Este subsidio tiene como objetivo fomentar el transporte público mayor en estas zonas, definidas en la Ley N°20.378, y donde además, el uso por parte de los estudiantes del transporte público mayor, medido a través del número de viajes de estudiantes por Tarjeta Nacional Estudiantil, sea significativamente menor al resto del país.

Modo de Operar del Subsidio

Las actividades necesarias para la correcta administración y asignación de este subsidio se detallan a continuación:

1.4.1. Administración de contratos Zona Extrema Terrestre a través de Intendencia

- Encargado Regional de Subsidios (ERS) recibe actas de fiscalización del mes anterior, en base a esas actas calcula el grado de cumplimiento de los servicios y prepara Informe Grado de Cumplimiento y lo remite al nivel central para visación, junto con la Planilla de Cálculos de Montos según las actas de fiscalización.
- El nivel central visa el informe y la planilla, y el ERS a través del SEREMI, lo remite a la Intendencia.
- El ERS solicita a los operadores que emitan las facturas acordes a los montos calculados y las hace llegar a la Intendencia.
- Con la copia del Oficio de la SEREMI a la Intendencia, en el nivel central se remite a Control Financiero el Informe Grado de Cumplimiento para que se genere el Memorándum de Transferencia, incluyendo conformidad con la Rendición Anterior de la Intendencia, además de las facturas de los operadores.
- Control Financiero tramita la solicitud de pago según sus procesos y se efectúa la transferencia.

- La Intendencia efectúa el pago de las facturas a los operadores, a más tardar dos días después de la transferencia.

1.4.2. Asignación Zona Extrema Terrestre mediante Intendencia

- Se elaboran las Bases de Licitación.
- Elaboración y Validación por la División Legal del Ministerio, de bases por servicio de acuerdo a las Bases Tipo.
- Se envía a tramitación las Bases, primero mediante la Unidad Legal, para luego ser aprobadas por el Jefe de División. Son remitidas a la Intendencia respectiva para su tramitación.
- Se efectúa el llamado a Licitación, mediante una publicación en la prensa.
- Se define una comisión evaluadora definida dentro de las bases.
- Los oferentes pueden realizar consultas a través de la web del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- Se analizan y responden las consultas mediante resolución, ya sea cuando se trata de sólo información o cuando sea necesario modificar las bases.
- Se reciben las propuestas, hasta el cierre del proceso en la Intendencia por escrito.
- Con las propuestas se inicia la evaluación, en la Intendencia la Comisión Evaluadora efectúa la apertura administrativa y después la técnica.
- Se revisa la documentación administrativa; si no cumple los requisitos mínimos es rechazada por la Comisión.
- Se efectúa la evaluación técnica, completando el acta respectiva, la que es firmada por la comisión y mantenidas en la Intendencia.
- Se generan las resoluciones, ya sean de adjudicación o declaración desierta del proceso, las que son tramitadas hasta obtener la aprobación del Intendente.
- Una vez generadas las resoluciones, se crean los contratos respectivos y se tramita la firma de los operadores.
- Una vez firmados los contratos, se tramitan junto con la resolución aprueba contrato, y son firmadas por el Intendente.
- Se genera un Convenio MTT-Intendencia para la operación de los contratos, cuya aprobación es efectuada por la Intendencia y luego el Ministro.

1.5. Subsidio al Transporte Escolar (Artículo 5a, Ley N°20.378)

Lugares donde opera: Se aplica en todas las regiones del país con excepción de la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Objetivo: Subsidiar la prestación de servicios de transporte escolar terrestre para beneficiar estudiantes que por razones de aislamiento o geográfico o condición social, con el fin de cumplir su escolaridad

Modo de Operar del Subsidio

A través de la SEREMI de Transportes, las municipalidades, gobernaciones, intendencias, etc., postulan a los colegios y la nómina de estudiantes que requieren del servicio de traslado, para el año académico siguiente.

La reglamentación señala que “en cualquier caso, el Ministerio deberá disponer de una metodología para determinar indicadores de impacto y/o rentabilidad social y para priorizar los proyectos” Por ello las postulaciones son evaluadas a nivel central por la División de Subsidios, mediante los mecanismos adecuados para una evaluación sistemática y profesional. A cada postulación se le asigna un puntaje, a partir de un polinomio que considera, entre otras, las siguientes variables:

- Aislamiento geográfico del colegio: distancia del colegio a la red de transporte más cercana.
- Aislamiento del estudiante: Distancia de la localidad que habita el estudiante a la red de transporte más cercana.
- Variables de Costo: Costo de transporte por estudiante.

De acuerdo a esto, el MTT establece un puntaje de corte para los proyectos elegibles, y de éstos, la Intendencia selecciona según su criterio los proyectos a ejecutarse, con la restricción de la asignación presupuestaria de la respectiva región. A partir de aquello se generan los servicios específicos (rutas georeferenciadas) y los modelos de negocios asociados (costos), además del tipo de subsidio requerido (a la demanda o a la oferta), privilegiando aquellos servicios de menor costo. Estos proyectos finalmente son licitados para que operadores privados provean el servicio, estableciéndose un contrato entre el Ministerio y el operador. La ejecución comienza junto a cada año escolar.

El pago final lo realiza el Ministerio de Transportes, para lo cual el operador debe presentar una planilla con los días que operó y la nómina de estudiantes que transportó, la que debe ser visada por una autoridad en el colegio de destino. En general se ha operado con los responsables del establecimiento (Director del establecimiento es lo más habitual), quien visa la lista de alumnos trasladados mensual, los que deben estar de acuerdo con la lista que esa misma autoridad envía a la Secretaria Ministerial de Educación para controlar la asistencia de los estudiantes. En el caso de establecimientos subvencionados corresponde a la lista en que se pide bonificación por asistencia.

Cada año se evalúa el servicio prestado, donde se analiza el servicio que se presta de acuerdo a si continúa siendo elegible para el subsidio (es decir, si se mantiene su condición de aislamiento, afecta al transporte público, etc.) y al operador (según su cumplimiento, y los posibles reclamos del colegio o apoderados). Según eso se decide si renovar el contrato (cuando es posible), volver a licitar, modificar o eliminar el servicio. Si las condiciones de aislamientos permanecen, el contrato se renueva, pero si la evaluación al operador es negativa, éste se vuelve a licitar; mientras que si cambian las condiciones de aislamiento o las necesidades de la comunidad, el servicio se modifica.

1.6. Otros Programas que favorecen el Transporte Público (Artículo 5A, Ley N°20.378, Fondos de inversión e infraestructura)

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

Modo de Operar del Subsidio

El MTT puede determinar directamente, por región, los proyectos que corresponda ejecutar. También puede optar por convocar a autoridades locales y organismos públicos (Municipios, Intendencias,

Gobernaciones, Ministerios u otros organismos públicos) a presentar propuestas de proyectos mediante un proceso que involucra la postulación, evaluación, selección, financiamiento, licitación (directa, o a través de las Intendencias, MOP, u otras entidades públicas) y ejecución de los proyectos.

Dentro de este programa se circunscribe el “programa de Paraderos, Terminales y otras obras anexas”, destinado a ese tipo de iniciativas. A éste programa postulan los municipios (a través del sitio web de SUBDERE y la SEREMI de Transporte), y a nivel central se evalúan y eligen los proyectos que finalmente ejecutarán los gobiernos regionales, utilizando una metodología conocida.

1.7 Artículo 5B: Inversiones y Estudios para el transporte

Objetivo: Este subsidio es una provisión especial de la Ley de Presupuesto para financiar proyectos de inversión y estudios para el transporte.

Modo de operar

La SUBDERE distribuye recursos de acuerdo a propuesta elaborada por el MTT, la que se construye con la aplicación de los acuerdos establecidos entre ambas entidades, donde se definen los criterios para distribuir, dentro de los que podemos mencionar: la cartera propuestas, capacidad de gestión de los GORES (se evalúa dependiendo de la capacidad local de gestionar y gastar los recursos).

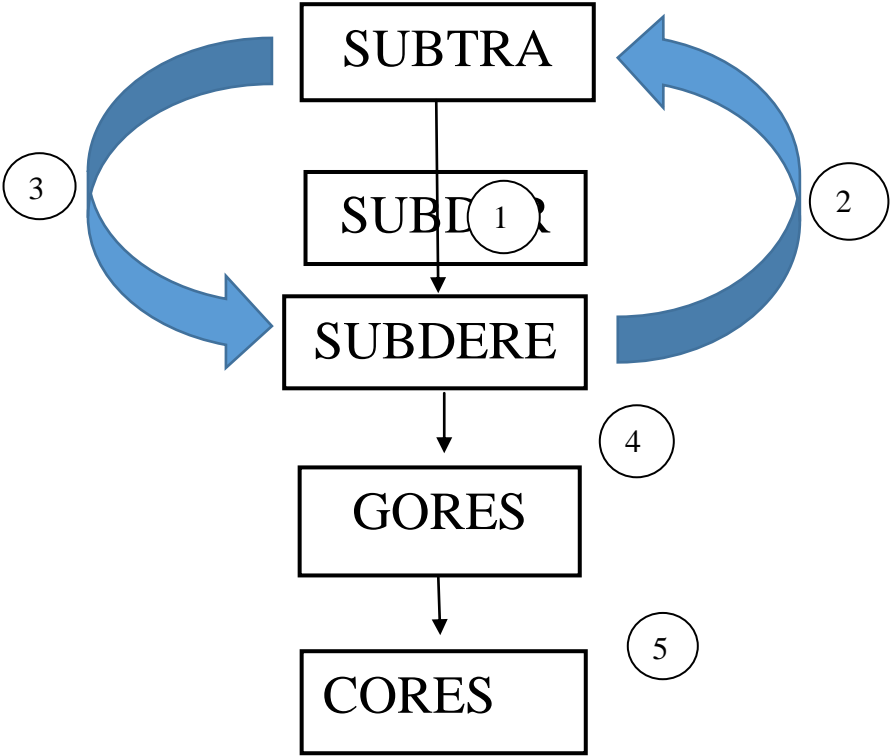
Una vez que el MTT aprueba propuesta final, informa montos y proyectos asociados a la SUBDERE, quien elabora la Resolución de Distribución de los recursos y las remite a la DIPRES, para su visación y posterior elaboración de los Decretos del Ministerio de Hacienda que incorporan los recursos a los presupuestos regionales.

La forma de operación es la siguiente:

- MTT informa a la SUBDERE sobre los montos asignados por Ley (Subtítulo 13, Transferencia para gastos de capital ítem 02 Subsidio Nacional al transporte público) para financiar programas de fortalecimiento del transporte público (1).
- La SUBDERE aplica metodología de distribución para determinar el porcentaje de recursos que se lleva cada región y posteriormente e informa a MTT(2).
- Una vez aprobados los proyectos y traspasados los recursos a la SUBDERE, esta última institución traspasa luego esos montos a los Gobiernos regionales (GORES) para la ejecución de los programas (3).
- Una vez recibidos los recursos por los GORES (4), el Intendente regional propone una cartera de proyectos a los Consejos Regionales (CORES), quienes definen los proyectos a financiar (5).

Cabe citar que las Contralorías Regionales son las encargadas de fiscalizar a los GORES por el buen uso de estos recursos.

La desagregación de este proceso se muestra en la siguiente figura:



ANEXO 4: Análisis de Género de programas Evaluados.

Para el caso de este Programa, y no siendo posible discriminar la entrega del servicio por género, no es aplicable hacer una discriminación al respecto y por ende no la hay.

CUADRO ANÁLISIS DE GÉNERO								
INFORMACIÓN DEL PROGRAMA			EVALUACIÓN DEL PROGRAMA					RECOMENDACIONES
Nombre Programa	Producto Estratégico Asociado ¿Aplica Enfoque de Género? (PMG)	Objetivo del Programa	¿Corresponde incorporación Enfoque de Género en el Programa según evaluación? ¿Por qué?	¿Se debió incorporar en definición de población objetivo? Si/No	¿Se debió incorporar en definición de propósito o componente? Si/No	¿Se debió incorporar en provisión del servicio? Si/No	¿Se debió incorporar en la formulación de indicadores? Si/No	
			¿Se incorpora? Si/No	¿Se incorpora? Si/No	¿Se incorpora? Si/No	¿Se incorpora? Si/No		
			Satisfactoria mente / Insatisfactoria-mente	Satisfactoria mente / Insatisfactoria-mente	Satisfactoria mente / Insatisfactoria-mente	Satisfactoria mente / Insatisfactoria-mente		
Subsidio Nacional al Transporte Público ley 20.378 (espejo transantiago)	NO	Usuarios de transporte público de pasajeros de las comunas urbanas y rurales definidas en la Ley 20378 mejoran las condiciones de accesibilidad y servicio	NO	NO	NO	NO	NO	
				NO	NO	NO	NO	
				N/A	N/A	N/A	N/A	

ANEXO 5

Dirección de Presupuestos
División de Control de Gestión

ANEXO 5

FICHA DE PRESENTACIÓN DE ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS Y DE GASTOS

Instrucciones generales

A efectos de comparar presupuestos y gastos, éstos deben ser expresados en moneda de igual valor. Para actualizar los valores en pesos nominales a valores en pesos reales del año 2013, deberá multiplicar los primeros por los correspondientes factores señalados en la siguiente tabla:

Año	Factor
2009	1,111
2010	1,095
2011	1,060
2012	1,029
2013	1,000

I. Información de la institución responsable del programa, período 2009-2013
(en miles de pesos año 2013)

1.1. Presupuesto y gasto devengado (1)

Se debe señalar el total de presupuesto y gasto (2) correspondiente a la institución responsable de la ejecución del programa en evaluación (Subsecretaría, Servicio, Dirección, según corresponda), en los ítemes de: (i) personal, ii) bienes y servicios de consumo, iii) inversión, iv) transferencias y v) otros.

Corresponde al presupuesto inicial aprobado en la Ley de Presupuestos del año respectivo.

Notas:

(1) Gasto devengado corresponde a todos los recursos y obligaciones en el momento que se generen, independientemente de que éstas hayan sido o no percibidas o pagadas. (Fuente: Normativa del Sistema de Contabilidad General de la Nación - Oficio C.G.R. N° 60.820, de 2005).

(2) Ver capítulos XI, XIV y XV de documento "Notas Técnicas", División de Control de Gestión, DIPRES 2009; en http://www.dipres.gob.cl/572/articles-22557_doc_pdf.pdf

Cuadro N°1

Presupuesto Inicial y Gasto Devengado de la Institución Responsable del Programa
(en miles de pesos año 2013)

Observación para completar el Cuadro: Complete sólo cada categoría de presupuesto y gasto, pues los totales y porcentajes se calcularán automáticamente.

AÑO 2010	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado	
		Monto	%
Personal	\$ 17.658.296	\$ 18.097.700	102%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 26.777.304	\$ 25.218.804	94%
Inversión	\$ 11.977.096	\$ 4.362.000	36%
Transferencias	\$ 556.983.538	\$ 599.290.340	108%
Otros (Identificar)	\$ 58.318.152	\$ 59.614.206	102%
TOTAL	\$ 671.714.386	\$ 706.583.050	105%

Fuente: MTT

AÑO 2011	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado	
		Monto	%
Personal	\$ 20.351.775	\$ 20.753.156	102%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 20.448.988	\$ 21.642.254	106%
Inversión	\$ 20.695.074	\$ 13.315.953	64%
Transferencias	\$ 548.322.132	\$ 593.830.850	108%
Otros (Identificar)	\$ 81.990.823	\$ 86.818.054	106%
TOTAL	\$ 691.808.792	\$ 736.360.267	106%

Fuente: MTT

AÑO 2012	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado	
		Monto	%
Personal	\$ 20.965.740	\$ 21.903.261	104%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 20.054.272	\$ 19.234.739	96%
Inversión	\$ 37.595.521	\$ 27.246.387	72%
Transferencias	\$ 478.553.367	\$ 549.387.494	115%
Otros (Identificar)	\$ 98.259.597	\$ 105.283.244	107%
TOTAL	\$ 655.428.497	\$ 723.055.125	110%

Fuente: MTT

AÑO 2013	Presupuesto Inicial
Personal	\$ 30.633.828
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 21.492.389
Inversión	\$ 61.077.882
Transferencias	\$ 535.896.617
Otros (Identificar)	\$ 89.557.081
TOTAL	\$ 738.657.797

Fuente: MTT

II. Información específica del Programa, período 2010-2013
(en miles de pesos año 2013)

2.1. Fuentes de financiamiento del Programa

Corresponde incluir las fuentes de financiamiento del programa, sus montos (presupuesto) y porcentajes respectivos.

Si no se cuenta con información de presupuesto para alguno de los ítems, incluir información de gastos, explicitando esto en una nota al pie del cuadro.

Las fuentes a considerar son las que se describen a continuación:

1) Fuentes presupuestarias:

Corresponden al presupuesto asignado en la Ley de Presupuestos de los respectivos años.

(a) Asignación específica al Programa: es aquella que se realiza con cargo al presupuesto asignado a la institución responsable mediante la Ley de Presupuestos del Sector Público.

(b) Asignación institución responsable: son los recursos financieros aportados al Programa por la institución responsable del mismo y que están consignados en la Ley de Presupuestos en el ítem 21 "Gastos en Personal", ítem 22 "Bienes y Servicios de Consumo", ítem 29 "Adquisición de Activos No Financieros" u otros, del presupuesto de dicha institución responsable. Ver clasificadores presupuestarios en documento "Instrucciones para Ejecución del Presupuesto del Sector Público" en www.dipres.gob.cl/572/propertyvalue-2129.html

(c) Aportes en Presupuesto de otras instituciones públicas: son los recursos financieros incorporados en el presupuesto de otros organismos públicos (Ministerios, Servicios y otros), diferentes de la institución responsable del programa. Corresponderá incluir el detalle de dichos montos identificando los organismos públicos que aportan.

2) Fuentes Extrapresupuestarias:

Son los recursos financieros que **no provienen** del Presupuesto del Sector Público, tales como: aportes de Municipios, organizaciones comunitarias, los propios beneficiarios de un programa, sector privado o de la cooperación internacional. Corresponderá elaborar las categorías necesarias e incluir el detalle de los montos provenientes de otras fuentes de financiamiento, identificando cada una de ellas.

Cuadro Nº2

Observación para completar el Cuadro: Complete sólo cada categoría, pues los totales, porcentajes y variaciones se calcularán automáticamente

Fuentes de Financiamiento	2010		2011		2012		2013		Variación 2010-2013
	Monto	%	Monto	%	Monto	%	Monto	%	%
1. Presupuestarias	\$ 142.704.541	100%	\$ 141.378.395	100%	\$ 140.503.243	100%	\$ 142.046.526	100%	0,00
1.1. Asignación específica al Programa	\$ 140.327.526	98%	\$ 139.628.141	98%	\$ 138.295.262	98%	\$ 139.632.963	98%	0,00
1.2. Asignación institución responsable (ítem 21, 22 y 29, entre otros)	\$ 2.377.015	2%	\$ 1.750.254	1%	\$ 2.207.981	2%	\$ 2.413.563	2%	0,02
1.3. Aportes en presupuesto de otras instituciones públicas	\$ 0	0%	\$ 0	0%	\$ 0	0%	\$ 0	0%	-
2. Extrapresupuestarias	\$ 0	0%	\$ 438.704	0%	\$ 0	0%	\$ 0	0%	-
2.1 Otras fuentes, sector privado, aportes de beneficiarios, organismos internacionales, etc.	\$ 0	0%	\$ 438.704	0%	\$ 0	0%	\$ 0	0%	-
Total	\$ 142.704.541	100%	\$ 141.817.099	100%	\$ 140.503.243	100%	\$ 142.046.526	100%	0%

Fuente: MTT

II. Información específica del Programa, período 2009-2013
(en miles de pesos año 2013)

A. Información del Programa asociada a recursos provenientes de asignación específica.

2.2 Información presupuestaria del Programa respecto del Presupuesto de la Institución Responsable

En la primera columna, se incluye los montos del presupuesto inicial de la Institución Responsable, considerando la totalidad de los recursos institucionales. Las cifras de este cuadro coinciden con los totales anuales del Cuadro N°1 "Presupuesto inicial y gasto devengado de la Institución Responsable del Programa".

En la segunda columna, se incluye los montos del presupuesto inicial del Programa, sólo provenientes de la asignación específica al programa y de la asignación de la institución responsable. Las cifras coinciden con la suma de los puntos 1.1. y 1.2. del Cuadro N°2 "Fuentes de Financiamiento del Programa".

Cuadro N°3

Porcentaje del Presupuesto Inicial del Programa en relación al presupuesto inicial del Servicio Responsable (en miles de pesos año 2013)

Observación: este cuadro se completa automáticamente ya que se alimenta de la información proveniente de los cuadros 1 y 2 anteriores.

Año	Presupuesto inicial de la Institución responsable	Presupuesto Inicial del Programa	% Respecto del presupuesto inicial de la institución responsable
2010	\$ 671.714.386	\$ 142.704.541	21%
2011	\$ 691.808.792	\$ 141.378.395	20%
2012	\$ 655.428.497	\$ 140.503.243	21%
2013	\$ 738.657.797	\$ 142.046.526	19%

Fuente: MIT

II. Información específica del Programa, Período 2009-2013
(en miles de pesos año 2013)

2.3. Presupuesto inicial y gasto devengado del Programa

Se debe señalar el total de presupuesto y gasto del programa en evaluación, desagregado en los ítems de: (i) personal, (ii) bienes y servicios de consumo, (iii) inversión, y (v) otros, los que se pide identificar. En la medida que esto no sea posible, por estar algunos o la totalidad de estos ítems en clasificaciones presupuestarias más amplias, se debe realizar la estimación correspondiente, asumiendo el programa respectivo como un Centro de Costos (adjuntar anexo de cálculo y supuestos de dicha estimación).

En la segunda columna, corresponde incluir los montos del presupuesto inicial del Programa, sólo provenientes de la asignación específica al programa y de la asignación de la institución responsable (Las cifras deben coincidir con la suma de los puntos 1.1. y 1.2. del Cuadro N°2).

El gasto devengado corresponde a todos los recursos y obligaciones en el momento que se generen, independientemente de que éstas hayan sido o no percibidas o pagadas (1). La información contenida en este punto debe ser consistente con la del Cuadro N°5 "Gasto Total del Programa", en lo que se refiere a la columna de gasto devengado del presupuesto inicial.

Nota: (1) Fuente: Normativa del Sistema de Contabilidad General de la Nación - Oficio C.G.R. N° 60.820, de 2005.

Cuadro N°4
Presupuesto Inicial y Gasto Devengado
(en miles de pesos año 2013)

AÑO 2010	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado del Presupuesto	
		Monto	%
Personal	\$ 1.693.049	\$ 1.413.031	83%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 641.691	\$ 1.520.546	237%
Inversión	\$ 0	\$ 0	-
Otros (Identificar)	\$ 140.369.801	\$ 139.590.729	99%
Total	\$ 142.704.541	\$ 142.524.305	100%

Fuente: MTT

AÑO 2011	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado del Presupuesto	
		Monto	%
Personal	\$ 1.422.344	\$ 1.535.600	108%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 267.966	\$ 433.174	162%
Inversión	\$ 0	\$ 0	-
Otros (Identificar)	\$ 139.688.084	\$ 138.235.039	99%
Total	\$ 141.378.395	\$ 140.203.812	99%

Fuente: MTT

AÑO 2012	Presupuesto Inicial	Gasto Devengado del Presupuesto	
		Monto	%
Personal	\$ 1.711.735	\$ 1.777.174	104%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 316.999	\$ 302.489	95%
Inversión	\$ 0	\$ 0	#DIV/0!
Otros (Identificar)	\$ 138.474.509	\$ 136.971.812	99%
Total	\$ 140.503.243	\$ 139.051.475	99%

Fuente: MTT

AÑO 2013	Presupuesto Inicial
Personal	\$ 1.831.301
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 571.262
Inversión	\$ 21.300.300
Otros (Identificar)	\$ 118.343.663
Total	\$ 142.046.526

Fuente: MTT

II. Información específica del Programa, período 2009-2012
(en miles de pesos año 2013)

B. Información específica del Programa asociada a todos los recursos con que cuenta

2.4 Gasto Total del Programa

En este cuadro se debe incluir el total de gasto por año del Programa, incluidos aquellos con cargo a los recursos aportados por otras instituciones públicas o provenientes de "Fuentes Extrapresupuestarias" (2.1. otras fuentes), señaladas en el cuadro Nº 2.

En la primera columna, corresponde incluir el **gasto devengado del presupuesto asignado** en la Ley de Presupuestos. En otras palabras, este gasto es el financiado con los recursos consignados en los puntos 1.1. y 1.2. del Cuadro Nº2 "Fuentes de Financiamiento del Programa" y presentado en la primera columna del Cuadro 4.

En la segunda columna, corresponde incluir los **gastos con cargo a recursos aportados por otras instituciones públicas o privadas** (puntos 1.3. y 2.1 del cuadro Nº2 "Fuentes de Financiamiento del Programa").

En la tercera columna, el monto **total de gasto del programa** para cada año deberá ser igual al monto total del Cuadro Nº8 "Gastos de Administración del Programa y de Producción de los Componentes del Programa" del respectivo año.

Cuadro Nº5
Gasto Total del Programa
(en miles de pesos año 2013)

Observación para completar el Cuadro: Complete sólo las celdas de la segunda columna "Otros gastos". La columna "Gasto Devengado del Presupuesto" se completa automáticamente con la información del cuadro Nº 4. El total se calculará automáticamente.

AÑO	Gasto Devengado del Presupuesto	Otros Gastos	Total Gasto del Programa
2.010,0	142.524.305,3	0,0	142.524.305,3
2.011,0	140.203.812,4	0,0	140.203.812,4
2.012,0	139.051.475,4	12.506,0	139.063.981,4

Fuente: MTT

II. Información específica del Programa, período 2010-2012
(en miles de pesos año 2013)

cargo a los recursos aportados por otras instituciones públicas o provenientes de las otras fuentes señaladas en el cuadro N° 2 (ingresos obtenidos, aportes privados, etc.) y presentado en la tercera columna del Cuadro 5. Se requiere desagregar en los subtítulos presupuestarios de: (i) personal, (ii) bienes y servicios de consumo, (iii) inversión, y (v) otros, los que se piden identificar. En la medida que esto no sea posible, por estar algunos o la totalidad de estos ítemes en clasificaciones presupuestarias más amplias, se debe realizar

2.5 Gasto Total del Programa, desagregado por Subtítulo

Observación para completar el Cuadro: Complete sólo cada categoría de gasto, pues los totales y porcentajes se calcularán automáticamente.

Cuadro N°6
Gasto Total del Programa, desagregado por Subtítulo
(en miles de pesos año 2013)

AÑO 2010	Gasto Total del Programa	%
Personal	\$ 1.413.031	1%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 1.520.546	1%
Inversión	\$ 0	0%
Otros (Identificar)	\$ 139.590.729	98%
Total	\$ 142.524.305	100%

Fuente: MTT

AÑO 2011	Gasto Total del Programa	%
Personal	\$ 1.535.600	1%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 433.174	0%
Inversión	\$ 0	0%
Otros (Identificar)	\$ 138.235.039	99%
Total	\$ 140.203.812	100%

Fuente: MTT

AÑO 2012	Gasto Total del Programa	%
Personal	\$ 1.777.175	1%
Bienes y Servicios de Consumo	\$ 302.489	0%
Inversión	\$ 0	0%
Otros (Identificar)	\$ 136.971.812	99%
Total	\$ 139.051.476	100%

Fuente: MTT

Dirección de Presupuestos
División de Control de Gestión

AÑO 2012	Arica y Parinacota		Tarapacá		Antofagasta		Atacama		Coquimbo		Valparaíso		O'Higgins		Maule		Bío Bío		Araucanía		Los Ríos		Los Lagos		Aysén		Magallanes		Región Metropolitana		Total		gastos en operación		
	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.	Presup.	Deveng.			
Subsidio Zonas Aisladas 3b	0	0	1.324.496	1.301.461	3.386.628	3.473.583	0	0	0	0	13.789.835	14.108.240	1.083.232	1.405.735	0	0	10.400.873	10.753.455	46.415	65.355	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	261.267	0	30.292.746	31.107.830	52.820
Subsidio Zonas No Aisladas 4a	244.094	239.378	4.589	4.578	173.154	173.143	293.739	293.046	1.515.359	1.510.689	516.007	504.918	113.602	112.491	2.127.374	2.110.043	927.530	926.266	2.109.943	2.092.733	1.088.888	1.086.179	1.578.967	1.491.866	6.978	6.841	90.291	80.431	0	0	10.790.515	10.632.601	55.299		
Subsidio Zonas No Aisladas 4b	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Subsidio Zonas Aisladas	109.933	102.425	293.277	282.307	241.941	225.585	72.927	66.172	506.690	495.923	121.107	163.767	529.209	404.487	1.082.180	782.877	2.298.079	2.077.487	1.921.469	1.819.051	833.874	767.321	4.776.067	4.471.762	0	0	529.403	533.862	72.236	0	13.388.392	12.193.025	113.386		
Subsidio Zonas Extremas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549.835	597.422	0	0	549.835	597.422	20.226		
Subsidio Transporte Escolar 5a	184.323	142.177	0	0	86.139	57.161	42.381	40.281	275.226	263.152	107.891	101.650	2.694.164	2.521.584	2.009.599	1.670.934	980.092	903.441	1.719.974	1.645.864	2.280.513	2.219.994	2.559.428	2.443.507	236.254	207.467	59.141	55.255	2.118.501	2.026.374	15.353.624	14.298.842	49.701		
Subsidio Otros 5a	658.321	51.372	754.833	1.960.988	989.812	1.864.313	851.956	519.794	1.195.753	1.526.252	1.471.968	1.143.653	1.036.004	660.608	1.671.087	1.479.340	2.655.527	4.599.512	1.875.906	1.802.626	966.052	1.502.936	1.214.736	1.352.592	949.880	612.860	979.612	509.998	2.877.739	1.370.622	20.149.187	20.957.465	46.858		
Subsidio Otros 5b	1.209.641	3.136.392	1.386.980	1.029.000	1.818.744	1.426.194	1.565.440	0	2.197.154	613.284	2.704.689	2.058.000	1.903.621	8.737.239	3.070.564	4.193.175	4.879.438	4.848.648	3.446.911	0	1.775.086	1.029.000	2.232.033	7.277.088	1.745.371	0	1.800.003	2.675.400	5.287.745	0	37.023.420	37.023.420	0		
Gastos de Operación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	374.511	0		
Renueva tu micro 4to transitorio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36.222		
Infraestructura 4to	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Otras Inversione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	2.406.312	3.671.744	3.764.176	4.578.334	6.696.417	7.219.979	2.826.445	919.293	5.690.181	4.409.301	18.711.498	18.080.229	7.359.832	13.842.144	9.960.803	10.236.369	22.141.538	24.108.809	11.120.618	7.425.628	6.944.412	6.605.431	12.361.230	17.036.814	2.938.483	827.168	4.008.284	4.452.368	10.617.489	3.396.996	127.547.718	127.185.116	374.511		

Fuente: MIT

**II. Información específica del Programa, período 2010-2012
(en miles de pesos año 2013)**

2.7 Gastos de administración del Programa y gastos de producción de los Componentes del Programa

Corresponde señalar el desglose del gasto total del programa (incluidas todas las fuentes de financiamiento) en: (i) gastos de administración y (ii) gastos de producción de los componentes del programa.

Los **gastos de administración** se definen como todos aquellos desembolsos financieros que están relacionados con la generación de los servicios de apoyo a la producción de los componentes, tales como contabilidad, finanzas, secretaría, papelería, servicios de luz, agua, etc. (1).

Como se señaló anteriormente, los **gastos de producción** corresponden a aquellos directamente asociados a la producción de los bienes y/o servicios (componentes) del programa, tales como pago de subsidios, becas, prestaciones de salud, etc. (1).

Las cifras para cada año de la columna **gastos de producción de los componentes** deben coincidir con las cifras totales anuales del Cuadro N°7 "Gasto de Producción de los Componentes del Programa."

Nota:

(1) Para aclarar la definición de "Gastos de Administración" y "Gastos de Producción" se sugiere revisar el capítulo XV de documento "Notas Técnicas", División de Control de Gestión, DIPRES, 2009; en http://www.dipres.gob.cl/572/articles-22557_doc_pdf.pdf

Cuadro N°8

**Gastos de administración y gastos de producción de los Componentes del Programa
(en miles de pesos año 2013)**

Observación para completar el Cuadro: Complete sólo las celdas con los montos de gastos de cada año, pues el total se calculará automáticamente

AÑO	Gastos de administración	Gastos de producción de los Componentes	Total Gasto del Programa
2010	\$ 2.367.363	\$ 126.117.854	\$ 128.485.216
2011	\$ 1.537.488	\$ 125.969.434	\$ 127.506.922
2012	\$ 1.953.021	\$ 127.185.116	\$ 129.138.137

Fuente: MTT

ANEXO 6
ESTUDIO COMPLEMENTARIO PARA LA EVALUACION DEL PROGRAMA SUBSIDIO
NACIONAL AL TRANSPORTE PUBLICO LEY 20.378
(ESPEJO TRANSANTIAGO).

El objetivo de este estudio complementario es identificar cada una de las iniciativas de inversión financiadas con las distintas líneas del Programa y hacer un análisis de ellas, según se detalla a continuación.

1. PROYECTOS 5a

Este tipo de proyectos se identifican como Programa de Mejoramiento Urbano (PMU), se divide en Obras Menores, cuyo objetivo es apoyar a los Municipios mediante el traspaso de fondos para inversión local, los montos de estas iniciativas en su mayoría no sobrepasan los M\$50.000 y en Obras Mayores que corresponden a iniciativas cuyos montos van desde los M\$25.000 a los M\$8.998.151 los que son traspasos a Servicios, Gobiernos Regionales y Municipio.

a. METODOLOGÍA:

Para cada año de análisis (2010, 2011 y 2012) se tomaron las bases de datos de Obras Menores (MTT) y de Obras Mayores, se clasificaron en cinco grupos según criterios definidos con el Panel Evaluador, quedando cinco grandes grupos; Infraestructura, Mantenimiento, Gestión, Equipamiento y Otros y bajo ellos los siguientes tipos :

Tabla 1: Criterios de Clasificación

GLOSARIO				
INFRAESTRUCTURA	MANTENCIÓN	GESTIÓN	EQUIPAMIENTO	OTROS
CONSTRUCCIÓN	MEJORAMIENTO	SEMAFOROS	PARADEROS	PASARELAS
	REPARACIONES		SEÑALÉTICAS	
	REPOSICIONES		DEMARCACIÓN	
			LUMINARIAS	
			SEGURIDAD	

b. ANÁLISIS DE DATOS:

Del total de información de Obras Mayores con que se contó, 4 iniciativas se identificaban con Código BIP, de esta 2 presentan ficha IDI solo 2013, y las otras 2 ya para el año 2010 su situación es era de arrastre, las demás iniciativas se identificaban con Código PMU, por lo que se trabajó de igual forma que las iniciativas informadas como Obras Menores.

La información de Obras Menores y de Obras Mayores fue agrupada según la clasificación asignada, se sumaron los montos totales de cada una de las iniciativas asociadas a cada grupo, esto para cada uno de los años de análisis. Todos los montos se encuentran expresados en moneda 2013. Obteniendo con esto una estimación de los montos gastados en cada año (2010, 2011, 2012) según el tipo de proyectos financiado. Los valores porcentuales informados en la tabla dan cuenta de la incidencia del grupo de proyectos sobre el gasto total del año.

Tabla 2: Monto de inversión según clasificación (MTT).

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	
2010	1290.167	21,03%	2.532.565	4129%	315.405	8,81%	1461883	23,83%	534.050	8,71%	6.134.070
2011	340.371	1,68%	318.611	1,58%	347.181	1,75%	19.136.573	94,68%	68.357	0,34%	20.211.093
2012	0	0,00%	316.535	2,91%	1368.133	12,97%	9.180.645	84,49%	0	0,00%	10.865.313
TOTAL	1630.538	4,38%	3.167.711	8,51%	2.030.719	12,97%	29.779.101	80,03%	602.407	1,62%	37.210.476

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 3: Monto de inversión según clasificación (Obras Mayores) – Proyectos.

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	
2010	2.478.273	6,3%	30.195.750	76,5%	6.683.353	16,9%	96.622	0,2%	0	0,0%	39.453.997
2011	0	0,0%	3.362.113	76,3%	0	0,0%	0	0,0%	1046.996	23,7%	4.409.109
2012	3.029.742	40,5%	631.338	8,4%	3.789.620	50,7%	0	0,0%	21291	0,3%	7.471.991
TOTAL	5.508.014	10,7%	34.189.201	66,6%	10.472.973	20,4%	96.622	0,2%	1.068.288	2,1%	51.335.098

Nota: Montos expresados en moneda al 2013.

Tabla 4: Monto de inversión según clasificación (Obras Mayores) – Estudios y Servicios.

AÑO	ESTUDIOS Y SERVIC.	
	M\$	%
2010	3.122.586	62,8%
2011	1.084.766	21,8%
2012	767.549	15,4%
TOTAL	4.974.900	100%

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

c. **ESTIMACIÓN DEL NUMERO DE INICIATIVAS:** A partir de la información disponible se estimó el número de proyectos para cada año de análisis (2010,2011,2012) según el grupo en que fueron clasificados, y la incidencia que tiene cada grupo sobre el total de proyectos del año:

Tabla5: Cantidad de proyectos según clasificación (MTT).

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	
2010	7	10,45%	15	22,39%	8	11,94%	50	74,63%	2	2,99%	82
2011	9	1,87%	8	1,66%	8	1,66%	462	96,05%	2	0,42%	489
2012	0	0,00%	7	2,78%	32	12,70%	220	87,30%	0	0,00%	259
TOTAL	16	1,93%	30	3,61%	48	12,97%	732	88,19%	4	0,48%	830

Tabla6: Cantidad de proyectos según clasificación (Obras Mayores)-Proyectos.

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	cantidad	%	cantidad	%	cantidad	%	cantidad	%	cantidad	%	
2010	5	20,8%	11	45,8%	7	29,2%	1	4,2%	0	0,0%	24
2011	0	0,0%	1	16,7%	0	0,0%	0	0,0%	5	83,3%	6
2012	1	11,1%	1	11,1%	5	55,6%	1	11,1%	0	0,0%	9
TOTAL	6	15,4%	14	35,9%	12	30,8%	2	5,1%	5	12,8%	39

Para las iniciativas de Estudios y Servicios se estimó la cantidad para cada año de análisis y la relación porcentual de cada uno sobre el total de los 3 años.

Tabla 7: Cantidad de proyectos según clasificación (Obras Mayores)-Estudios y Servicios.

AÑO	ESTUDIOS Y SERVIC.	
	cantidad	%
2010	29	58%
2011	13	26%
2012	8	16%
TOTAL	50	100%

d. **ANÁLISIS REGIONAL:** Las bases de datos de Obras Menores y Obras Mayores, cuenta con información de las iniciativas por región, Comuna, Nombre, Código Identificación PMU, Monto y Clasificación, información que permitió estimar los montos y el número de iniciativas con recursos asignados por región, esto según los grupos de clasificación que se le asignaron a cada iniciativa. También se informa de la incidencia por grupo de cada región sobre otras y también sobre el total regional.

Tabla 8: Monto de Inversión por región según tipo de proyectos (MTT).

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL	
	M\$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M\$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M\$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M\$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M\$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M\$	%RESP OTRA REGION
TARAPACA	39.472	2,42%	5,77%	164.338	4,87%	22,58%	44.478	2,49%	6,51%	445.295	150%	65,14%	0	0,00%	0,00%	683.582	184%
ANTOFAGASTA	0	0,00%	0,00%	163.677	5,80%	17,67%	0	0,00%	0,00%	855.890	2,87%	82,33%	0	0,00%	0,00%	1039.567	2,79%
ATACAMA	0	0,00%	0,00%	663.165	20,94%	36,56%	0	0,00%	0,00%	1.150.612	3,86%	63,44%	0	0,00%	0,00%	1813.777	4,87%
COQUIMBO	44.099	2,70%	2,45%	164.162	5,18%	9,11%	73.007	3,60%	4,05%	1521277	5,1%	84,40%	0	0,00%	0,00%	1802.544	4,84%
VALPARAISO	44.232	2,71%	1,81%	700.589	22,12%	28,63%	256.241	12,62%	10,47%	1446.362	4,86%	59,10%	0	0,00%	0,00%	2.447.424	6,58%
OHIGGINS	1239.993	76,05%	30,74%	447.980	14,14%	11,11%	342.022	16,84%	8,48%	2.003.826	6,73%	49,68%	0	0,00%	0,00%	4.033.822	10,84%
MAULE	80.230	4,92%	1,83%	0	0,00%	0,00%	190.378	9,37%	4,35%	3.899.304	13,09%	89,02%	210.383	34,92%	4,80%	4.380.295	11,77%
BIOBIO	182.512	11,19%	2,66%	738.262	23,31%	10,76%	442.260	21,78%	6,45%	5.175.336	17,38%	75,42%	323.667	53,73%	4,72%	6.862.036	18,44%
ARAUCANIA	0	0,00%	0,00%	53.690	1,69%	1,15%	548.743	27,02%	11,78%	4.057.442	13,63%	87,07%	0	0,00%	0,00%	4.659.875	12,52%
LOS LAGOS	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	90.320	4,45%	3,50%	2.473.280	8,31%	95,95%	14.112	2,34%	0,55%	2.577.711	6,93%
AYSEN	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1.116.752	3,75%	100,00%	0	0,00%	0,00%	1.116.752	3,00%
MAGALLANES	0	0,00%	0,00%	61.849	1,95%	4,01%	14.396	0,71%	0,93%	1410.856	4,74%	91,53%	54.245	9,00%	3,52%	1.541.346	4,14%
METROPOLITANA	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1507.818	5,06%	100,00%	0	0,00%	0,00%	1507.818	4,05%
LOS RIOS	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	28.875	1,42%	1,44%	1.980.000	6,65%	98,56%	0	0,00%	0,00%	2.008.875	5,40%
ARICA Y PARINAC	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	734.857	2,47%	100,00%	0	0,00%	0,00%	734.857	1,97%
0	1.630.538	100,00%		3.167.711	100,00%		2.030.719	100,00%		29.778.907	100,00%		602.407	100,00%		37.210.282	100,00%

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 9: Monto de Inversión por región según tipo de proyectos (Obras Mayores).

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL		
	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY
TARAPACA	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1703.278	6,26%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1703.278	3,32%	100,00%
ANTOFAGASTA	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1383.930	13,21%	70,5%	0	0,00%	0,00%	588.935	55,13%	29,85%	1972.865	3,84%	100,00%
ATACAMA	0	0,00%	0,00%	3.638.523	10,64%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	3.638.523	7,09%	100,00%
COQUIMBO	2.289.572	41,57%	95,58%	105.528	0,31%	4,41%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2.395.100	4,67%	100,00%
VALPARAISO	0	0,00%	0,00%	9.580.416	28,02%	92,37%	594.751	5,68%	5,73%	0	0,00%	0,00%	186.312	18,38%	18,9%	10.371.478	20,20%	100,00%
OHIGGINS	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	327.930	3,13%	77,24%	96.622	100,00%	22,76%	0	0,00%	0,00%	424.553	0,83%	100,00%
MAULE	0	0,00%	0,00%	252.497	0,74%	30,42%	468.472	4,47%	56,44%	0	0,00%	0,00%	109.062	10,21%	13,14%	830.031	1,62%	100,00%
BIOBIO	3.029.742	55,01%	25,21%	8.464.678	24,76%	70,44%	369.489	3,53%	3,07%	0	0,00%	0,00%	152.687	14,29%	12,7%	12.016.595	23,41%	100,00%
ARAUCANIA	0	0,00%	0,00%	4.550.035	13,31%	94,16%	281.083	2,68%	5,82%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	4.831.118	9,41%	100,00%
LOS LAGOS	0	0,00%	0,00%	3.620.011	10,59%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	3.620.011	7,05%	100,00%
AYSEN	0	0,00%	#DIV/0!	0	0,00%	#DIV/0!	0	0,00%	#DIV/0!	0	0,00%	#DIV/0!	0	0,00%	#DIV/0!	0	0,00%	#DIV/0!
MAGALLANES	188.701	3,43%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	188.701	0,37%	100,00%
METROPOLITAN	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	606.082	5,79%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	606.082	1,18%	100,00%
LOS RIOS	0	0,00%	0,00%	146.930	0,43%	2,99%	4.737.956	45,24%	96,57%	0	0,00%	0,00%	21.291	1,99%	0,43%	4.906.77	9,56%	100,00%
ARICA Y PARINA	0	0,00%	0,00%	3.830.585	11,20%	100,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	3.830.585	7,46%	100,00%
	5.508.014	100,00%		34.189.201	100,00%		10.472.973	100,00%		96.622	100,00%		1.068.288	100,00%		51.335.098	100,00%	

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 10: Cantidad de Proyectos por región según su tipo (MTT).

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL	
	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	CANTIDAD	% RESP OTRA REGION
TARAPACA	1	6,25%	6,67%	3	10,00%	20,00%	1	2,08%	6,67%	10	13,7%	66,67%	0	0,00%	0,00%	15	18%
ANTOFAGASTA	0	0,00%	0,00%	1	3,33%	5,26%	0	0,00%	0,00%	18	2,46%	94,74%	0	0,00%	0,00%	19	2,28%
ATACAMA	0	0,00%	0,00%	6	20,00%	20,00%	0	0,00%	0,00%	24	3,28%	80,00%	0	0,00%	0,00%	30	3,61%
COQUIMBO	1	6,25%	2,50%	1	3,33%	2,50%	2	4,17%	5,00%	36	4,92%	90,00%	0	0,00%	0,00%	40	4,82%
VALPARAISO	1	6,25%	2,08%	6	20,00%	12,50%	5	10,42%	10,42%	36	4,92%	75,00%	0	0,00%	0,00%	48	5,78%
OHIGGINS	6	37,50%	8,70%	3	10,00%	4,35%	8	16,67%	11,59%	52	7,10%	75,36%	0	0,00%	0,00%	69	8,31%
MAULE	2	12,50%	2,17%	0	0,00%	0,00%	5	10,42%	5,43%	84	11,48%	91,30%	1	25,00%	1,09%	92	11,08%
BIOBIO	5	31,25%	3,38%	7	23,33%	4,73%	12	25,00%	8,1%	123	16,80%	83,1%	1	25,00%	0,68%	148	17,83%
ARAUCANIA	0	0,00%	0,00%	1	3,33%	0,88%	11	22,92%	9,65%	102	13,93%	89,47%	0	0,00%	0,00%	114	13,73%
LOS LAGOS	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2	4,17%	3,23%	59	8,06%	95,16%	1	25,00%	1,61%	62	7,47%
AYSEN	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	39	5,33%	100,00%	0	0,00%	0,00%	39	4,70%
MAGALLANES	0	0,00%	0,00%	2	6,67%	4,35%	1	2,08%	2,17%	42	5,74%	91,30%	1	25,00%	2,17%	46	5,54%
METROPOLITANA	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	42	5,74%	100,00%	0	0,00%	0,00%	42	5,06%
LOS RIOS	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1	2,08%	1,85%	53	7,24%	98,5%	0	0,00%	0,00%	54	6,51%
ARICA Y PARINAC	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	12	1,64%	100,00%	0	0,00%	0,00%	12	1,45%
	16	100,00%		30	100,00%		48	100,00%		732	100,00%		4	100,00%		830	100,00%

e. ANÁLISIS TÉCNICO ECONÓMICO:

Los costos de aquellas iniciativas identificadas como Obras Menores (MTT) no sobrepasa los M\$50.000, se ajustan a lo especificado en glosa de la Ley de Presupuestos, que indica que

corresponden a una excepción por lo que no requieren ingreso al BIP para un análisis técnico económico.

Los montos de las iniciativas identificadas como Obras Mayores fluctúan entre los M\$25.000 a los M\$8.998.151 algunas de ellas son ingresadas al BIP para su análisis, esto lo hacen las instituciones que reciben el traspaso de los recursos, identificando en el BIP su fuente como Sectorial o Empresa, según corresponda. No se contó con información del BIP para este análisis.

f. **EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA:** Para este tipo de iniciativas no se cuenta con información sobre los montos pagados, por lo que no se puede calcular ejecución presupuestaria.

2. PROYECTOS 4° TRANSITORIO

a. **METODOLOGÍA:** Habiéndose recibida la base de datos de los años 2011 y 2012 se revisó y se sacaron aquellas iniciativas que se habían informados en base de datos 5b o que se encontraban dos veces para una misma etapa. Luego los proyectos que se encontraban en etapa de ejecución se clasificaron en cinco grupos según los criterios definidos con el Panel Evaluador y que correspondieron a Infraestructura, Mantenimiento, Gestión, Equipamiento y Otros bajo cuyos títulos quedaron los siguientes tipos.

Tabla 11: Criterios de Clasificación

GLOSARIO				
INFRAESTRUCTURA	MANTENCION	GESTION	EQUIPAMIENTO	OTROS
ACERAS-CONSTRUCCION	REPOSICION	SEMAFOROS	PARADEROS	ALCANTARILLAS
AUMENTO CAPACIDAD	PUENTE		DEMARCAIONES	BAÑOS CAMARINES
CICLOVIAS-CONSTRUCCION	MEJORAMIENTO		SEÑALÉTICA	CAMIONES
CONSTRUCCION	CONSERVACION		SEGURIDAD	EMBARCADERO
VEREDAS-CONSTRUCCION	ACERAS-REPOSICION			INFRA PORTUARIA
CONSTRUCCION CALZADAS	ACERAS-MEJORAMIENTO			MAQUINARIAS
	ACERAS-CONSERVACION			MOTONIVELADORA
	MUROS			MUELLES
	PASEO PEATONAL			OFICINAS
	VEREDAS-REPOSICION			ADQUISICIONES
				ESCALINATAS
				ESPACIOS PUBLICOS
				PASARELAS
				RAMPAS
				TERMINAL DE BUSES
				PARQUE
				PLAZA
				CENTRO HISTORICO
				ESCALERAS
				LIMPIEZA FAJA

Para esta clasificación se investigó para los años 2010, 2011 y 2012 en el Banco Integrado de Proyectos (BIP), los ítems de Justificación del Proyecto, Descripción de Actividades a Realizar y de Resultado del Análisis Técnico Económico, por lo que hay proyectos que se identifican en su nombre como Construcción y se clasificaron en Mejoramiento, ejemplo:

30100566	0	CONSTRUCCION PASEO SEMIPEATONAL CALLE URMENETA, ANDACOLLO	MEJORAMIENTO
----------	---	---	--------------

Información Ficha IDI:

12. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

EL PROYECTO PRETENDE MEJORAR EL NIVEL DE SERVICIOS PARA EL TRÁNSITO PEATONAL Y VEHICULAR DE LA CALLE JOSÉ TOMÁS DE URMENETA, INCLUYENDO LOS ESPACIOS QUE SON BIEN NACIONAL DE USO PÚBLICO, CONTRIBUYENDO A UNA MEJOR CALIDAD DE VIDA Y SEGURIDAD DE LOS HABITANTES Y VISITANTES DE LA COMUNA.

13. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES A REALIZAR

EL PROYECTO CONSIDERA TRANSFORMAR LA VÍA PRINCIPAL DE LA CIUDAD, CALLE JOSÉ TOMÁS DE URMENETA, EN UN PASEO SEMIPEATONAL, CONSIDERANDO LA REPOSICIÓN DE 4223 M2 DE CALZADA Y VEREDAS EXISTENTES, EJECUTANDO PAVIMENTOS EN BALDOSAS MICROVIBRADAS. COMO PARTE ESENCIAL DE LA INTERVENCIÓN SE CONTEMPLA LA CANALIZACIÓN SUBTERRÁNEA DE TENDIDOS ELÉCTRICOS Y DE SERVICIOS, ADEMÁS DE LA INSTALACIÓN DE MOBILIARIO URBANO EN TODO EL TRAMO DE LA VÍA.

- b. **ANÁLISIS DE DATOS:** Para el análisis de los datos se usaron los siguientes criterios:
1. El costo total considerado corresponde a la suma del monto solicitado y del saldo por invertir para todas las fuentes de financiamiento informadas, esto en cada una de las iniciativas que en el BIP se encontraba en condiciones de ser financiada, es decir que contaba con Recomendación Técnica (RS).
 2. No se consideraron aquellas iniciativas que presentaban montos pagados o su situación en la Ficha IDI correspondía a un Arrastre anterior al año informado (2011 o 2012) según correspondiera, pues se asumió que contaban con compromiso presupuestario anterior a los años de análisis.
 3. Si bien los montos consignados en la ficha IDI se expresan en moneda IDI, esta se corrigió quedando todos expresados en moneda 2013.

La Tabla N°12 informa sobre los costos totales por grupo y la incidencia que tiene cada grupo sobre el total anual, esto para los tres años de análisis.

Tabla 12: Monto total de inversión según clasificación y por año (M\$ 2013)

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL	
	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$	%
2010	49.972.036	54,4%	39.828.409	43,3%	44.176	0,0%	0	0,0%	2.049.711	2,2%	91894.331	100%
2011	67.526.366	37,5%	97.441.282	54,1%	3.995.061	2,2%	1.058.176	0,6%	10.148.676	5,6%	180.169.561	100%
2012	56.292.373	14,8%	272.433.795	71,6%	13.956.847	3,7%	2.628.461	0,7%	35.345.478	9,3%	380.656.954	100%
TOTAL	173.790.774		409.703.486		17.996.084		3.686.637		47.543.865		652.720.846	

Fuente: BIP.

Para aquellas iniciativas que correspondían a Diseño o Prefactibilidad se usaron los mismos criterios que para los proyectos.

Tabla 13: Monto Total por año

AÑO	PREFACTIBILIDAD Y DISEÑO	
	M \$ FICHA	M \$
2010	594.926	6.167.815
2011	4.646.919	5.288.951
2012	20.423.063	22.371.423

Nota: Montos expresados en moneda al 2013.

c. **ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE INICIATIVAS:** Se estimó el número de proyectos que se encontraba en condiciones de ser financiado para cada año, según la clasificación asignada y la incidencia que tiene sobre el total anual.

Tabla14: Cantidad de proyectos según clasificación y por año.

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCION		GESTION		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL	
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
2010	44	45%	51	52%	1	1%	0	0	2	2%	98	100%
2011	65	29%	140	62%	3	1%	5	2%	13	6%	226	100%
2012	79	15%	373	71%	14	3%	18	3%	40	8%	524	100%
TOTAL	188		564		18		23		55		848	

Aquellas iniciativas que correspondían a Diseño y Prefactibilidad, se agruparon por año.

Tabla 15: Cantidad total por año.

AÑO	PREFACTIBILIDAD Y DISEÑO
CANTIDAD	
2010	33
2011	37
2012	111

d. **ANÁLISIS REGIONAL:** A partir de la base de datos, la que contiene información del Nombre, Código BIP, Etapa, Montos, se estimó para cada región, el costo total por grupo de iniciativas y la incidencia que tiene el grupo sobre el costo total de la región. Lo mismo se hizo para la cantidad de iniciativas, conociendo con esto la incidencia que tiene cada grupo sobre el total regional y cada región en relación a otra.

Tabla 16: Monto total de inversión por región según tipo.

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL		
	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY	M \$	% RESP OTRA REGION	% POR TIPO PROY
TARAPACA	6.244.738	3,59%	25,83%	17.232.651	4,2%	71,28%	699.440	3,89%	2,89%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	24.176.329	3,70%	100,00%
ANTOFAGASTA	4.304.093	2,48%	6,82%	36.418.301	8,89%	57,73%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	22.359.911	47,03%	35,45%	63.082.306	9,66%	100,00%
ATACAMA	4.762.324	2,74%	30,26%	7.929.594	1,94%	50,39%	2.261.428	12,57%	14,37%	394.601	10,70%	2,5%	389.268	0,82%	2,47%	16.737.214	2,4%	100,00%
COQUIMBO	4.483.079	2,58%	22,44%	15.495.031	3,78%	77,56%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	19.978.109	3,06%	100,00%
VALPARAISO	9.433.894	5,43%	22,25%	32.971.939	8,05%	77,75%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	42.405.833	6,50%	100,00%
OHIGGINS	6.877.826	3,96%	27,09%	17.144.516	4,18%	67,52%	957.316	5,32%	3,77%	166.423	4,24%	0,62%	257.114	0,54%	10%	25.393.194	3,89%	100,00%
MAULE	30.694.018	17,66%	28,18%	71.469.582	17,44%	65,62%	5.136.860	28,88%	4,77%	147.724	4,0%	0,14%	1.402.848	2,95%	129%	108.911.032	16,69%	100,00%
BIOBIO	27.731.295	15,96%	29,31%	55.293.645	13,50%	58,43%	4.748.849	26,39%	5,02%	16.115.448	43,71%	170%	5.239.036	11,02%	5,54%	94.624.372	14,50%	100,00%
ARAUCANIA	15.070.359	9,25%	27,84%	34.556.976	8,43%	59,86%	0	0,00%	0,00%	417.529	11,33%	0,72%	6.681.292	14,05%	1157%	57.726.165	8,84%	100,00%
LOS LAGOS	34.739.601	19,99%	60,34%	17.388.829	4,24%	30,20%	2.822.182	15,68%	4,90%	0	0,00%	0,00%	2.620.370	5,5%	4,55%	57.570.982	8,82%	100,00%
AYSEN	3.206.751	1,85%	21,07%	8.421.799	2,06%	55,33%	1.265.834	7,03%	8,32%	0	0,00%	0,00%	2.327.245	4,89%	15,29%	16.221.628	2,33%	100,00%
MAGALLANES	12.075.206	6,95%	49,23%	10.387.976	2,54%	42,40%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2.034.474	4,28%	8,30%	24.497.656	3,75%	100,00%
METROPOLITAN	5.020.039	2,89%	10,95%	37.943.488	9,26%	82,79%	44.176	0,25%	0,10%	958.811	26,0%	2,09%	1.866.753	3,93%	4,07%	45.833.267	7,02%	100,00%
LOS RIOS	6.997.168	4,03%	17,77%	31.408.451	7,87%	79,77%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	970.500	2,04%	2,46%	39.376.119	6,03%	100,00%
ARICA Y PARINA	1.150.384	0,66%	6,33%	15.641.209	3,82%	86,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1.395.055	2,93%	7,67%	18.186.648	2,79%	100,00%
	173.790.774	100,00%		409.703.486	100,00%		17.996.084	100,00%		3.686.637	100,00%		47.543.865	100,00%		652.720.846	100,00%	

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 17: Monto total de inversión por concepto de Diseño y Prefactibilidad, por región.

REGION	DISEÑO			PREFACTIBILIDAD			TOTAL	
	M \$	% RESP PREFACTIBILIDAD	%RESP OTRA REGION	M \$	% RESP DISEÑO	%RESP OTRA REGION	M \$	%RESP OTRA REGION
TARAPACA	2.130.196	91,80%	7,92%	190.168	8,20%	3,55%	2.320.364	100,00%
ANTOFAGASTA	0	0,00%	0,00%	272.623	100,00%	5,10%	272.623	100,00%
ATACAMA	368.418	73,84%	1,37%	130.525	26,16%	2,44%	498.943	100,00%
COQUIMBO	2.121.116	91,98%	7,88%	184.874	8,02%	3,46%	2.305.990	100,00%
VALPARAISO	485.259	81,31%	1,80%	111.520	18,69%	2,08%	596.779	100,00%
OHIGGINS	2.332.353	68,20%	8,67%	1.087.732	31,80%	20,33%	3.420.085	100,00%
MAULE	951.486	83,93%	3,54%	182.140	16,07%	3,40%	1.133.626	100,00%
BIOBIO	2.695.644	85,17%	10,02%	469.229	14,83%	8,77%	3.164.873	100,00%
ARAUCANIA	2.492.676	65,30%	9,27%	1.324.558	34,70%	24,75%	3.817.234	100,00%
LOSLAGOS	2.525.861	88,60%	9,39%	324.864	11,40%	6,07%	2.850.725	100,00%
AYSEN	46.422	100,00%	0,17%	0	0,00%	0,00%	46.422	100,00%
MAGALLANES	7.419.688	87,37%	27,58%	1.072.457	12,63%	20,04%	8.492.145	100,00%
METROPOLITANA	438.933	100,00%	1,63%	0	0,00%	0,00%	438.933	100,00%
LOS RIOS	1.639.785	100,00%	6,10%	0	0,00%	0,00%	1.639.785	100,00%
ARICA Y PARINA	1.255.764	100,00%	4,67%	0	0,00%	0,00%	1.255.764	100,00%
	26.903.601		83,41%	5.350.690		16,59%	32.254.291	

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Se estimó además la cantidad de iniciativas por grupo que correspondía a cada región, y la incidencia que tiene cada grupo sobre el total regional y entre regiones.

Tabla 18: Cantidad de Proyectos por región según su tipo.

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL	
	CANTIDAD	% RESP TIPO PROY	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	% RESP TIPO PROY	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	% RESP TIPO PROY	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	% RESP TIPO PROY	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	% RESP TIPO PROY	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION
TARAPACA	6	31,58%	3,19%	3	68,42%	2,30%	1	5,26%	5,56%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	9	100,00%
ANTOFAGASTA	4	36,36%	2,13%	7	63,64%	12,4%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2	18,18%	3,64%	11	100,00%
ATACAMA	4	30,77%	2,13%	9	69,23%	16,0%	2	15,38%	11,1%	1	7,69%	4,35%	2	15,38%	3,64%	13	100,00%
COQUIMBO	5	42,86%	7,98%	20	57,14%	3,55%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	35	100,00%
VALPARAISO	22	21,36%	11,70%	81	78,64%	4,36%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	103	100,00%
OHIGGINS	3	38,24%	6,91%	21	61,76%	3,72%	2	5,88%	11,1%	1	2,94%	4,35%	2	5,88%	3,64%	34	100,00%
MAULE	16	26,23%	8,51%	45	73,77%	7,98%	1	1,64%	5,56%	4	6,56%	17,39%	3	4,92%	5,45%	61	100,00%
BIOBIO	55	31,25%	29,26%	21	68,75%	21,45%	9	5,1%	50,00%	8	4,55%	34,78%	16	9,09%	29,09%	176	100,00%
ARAUCANIA	2	17,65%	6,38%	56	82,35%	9,93%	0	0,00%	0,00%	6	8,82%	26,09%	5	7,35%	9,09%	68	100,00%
LOSLAGOS	6	12,50%	3,19%	42	87,50%	7,45%	1	2,08%	5,56%	0	0,00%	0,00%	8	16,67%	14,55%	48	100,00%
AYSEN	3	20,00%	1,60%	12	80,00%	2,13%	1	6,67%	5,56%	0	0,00%	0,00%	3	20,00%	5,45%	15	100,00%
MAGALLANES	5	50,00%	7,98%	5	50,00%	2,66%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	4	13,33%	7,27%	30	100,00%
METROPOLITANA	7	10,14%	3,72%	62	89,86%	10,99%	1	1,45%	5,56%	3	4,35%	13,04%	2	2,90%	3,64%	69	100,00%
LOS RIOS	4	7,41%	2,13%	50	92,59%	8,87%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	3	5,56%	5,45%	54	100,00%
ARICA Y PARINACOTA	6	37,50%	3,19%	10	62,50%	1,77%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	5	31,25%	9,09%	16	100,00%
	188		100,00%	564		100,00%	18		100,00%	23		100,00%	55		100,00%	848	

Tabla 19: Cantidad de Diseños y Prefactibilidad por región.

REGION	DISEÑO			PREFACTIBILIDAD			TOTAL	
	CANTIDAD	% RESP PREFACTIB	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	% RESP DISEÑO	%RESP OTRA REGION	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION
TARAPACA	6	85,7%	3,68%	1	14,29%	5,88%	7	100,00%
ANTOFAGASTA	2	50,00%	1,23%	2	50,00%	11,76%	4	100,00%
ATACAMA	2	66,67%	1,23%	1	33,33%	5,88%	3	100,00%
COQUIMBO	9	81,82%	5,52%	2	18,18%	11,76%	11	100,00%
VALPARAISO	7	77,78%	4,29%	2	22,22%	11,76%	9	100,00%
OHIGGINS	19	90,48%	11,66%	2	9,52%	11,76%	21	100,00%
MAULE	4	80,00%	2,45%	1	20,00%	5,88%	5	100,00%
BIOBIO	22	91,67%	13,50%	2	8,33%	11,76%	24	100,00%
ARAUCANIA	16	94,12%	9,82%	1	5,88%	5,88%	17	100,00%
LOS LAGOS	10	83,33%	6,13%	2	16,67%	11,76%	12	100,00%
AYSEN	2	100,00%	1,23%	0	0,00%	0,00%	2	100,00%
MAGALLANES	30	96,77%	18,40%	1	3,23%	5,88%	31	100,00%
METROPOLITANA	8	100,00%	4,91%	0	0,00%	0,00%	8	100,00%
LOS RIOS	18	100,00%	11,04%	0	0,00%	0,00%	18	100,00%
ARICA Y PARINACOTA	8	100,00%	4,91%	0	0,00%	0,00%	8	100,00%
	163		100,00%	17		100,00%	180	

e. ANÁLISIS TÉCNICO ECONÓMICO: A partir de la información obtenida del BIP para cada una de las iniciativas se estimó el monto y número de aquellas que contaban con Recomendación Técnica (RS) otorgada por el Ministerio de Desarrollo Social y aquellas que no contaban con análisis acogiendo a alguna de las excepciones especificadas en las glosas de la Ley de Presupuesto vigente.

Tabla 20: Monto según tipo de iniciativas en etapa de ejecución, con RS o S/A.

	AÑO 2010				AÑO 2011				AÑO 2012			
	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)
INFRAESTRUCTURA	44.301.188	88,7%	5.670.848	11,3%	56.854.921	84,2%	10.671.448	5,8%	46.942.436	83,4%	9.349.937	16,6%
MANTENCION	20.118.623	50,5%	19.709.786	49,5%	63.369.327	65,0%	34.071.959	35,0%	149.825.303	55,0%	122.608.497	45,0%
GESTION	44.176	100,0%	0	0,0%	3.995.061	100,0%	0	0,0%	8.759.987	62,8%	5.196.860	37,2%
EQUIPAMIENTO	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	1030.671	97,4%	27.505	2,6%	1576.859	60,0%	1051601	40,0%
OTROS	2.049.711	100,0%	0	0,0%	6.045.356	59,6%	4.103.320	40,4%	7.785.267	22,0%	27.560.211	78,0%
TOTAL	66.513.698	72,4%	25.380.634	27,6%	131.295.335	72,9%	48.874.233	27,1%	214.889.853	56,5%	165.767.106	43,5%

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 21: Cantidad según tipo de iniciativas en etapa de ejecución, con RS o S/A.

	AÑO 2010				AÑO 2011				AÑO 2012			
	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)
INFRAESTRUCTURA	41	93,2%	3	6,8%	58	89,2%	7	10,8%	67	84,8%	12	15,2%
MANTENCION	31	60,8%	20	39,2%	84	60,0%	56	40,0%	243	65,1%	130	34,9%
GESTION	1	100,0%	0	0,0%	3	100,0%	0	0,0%	13	92,9%	1	7,1%
EQUIPAMIENTO	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	4	80,0%	1	20,0%	9	50,0%	9	50,0%
OTROS	2	100,0%	0	0,0%	5	38,5%	8	61,5%	24	60,0%	16	40,0%
TOTAL	75	76,5%	23	23,5%	154	68,1%	72	31,9%	356	67,9%	168	32,1%

3. Proyectos 5° b

a. **METODOLOGÍA:** Habiéndose recibida la base de datos de los años 2010, 2011 y 2012 se revisó y se sacaron aquellas iniciativas que se encontraban dos veces para una misma etapa. Luego los proyectos que se encontraban en etapa de ejecución se clasificaron en 5 grupos según los criterios definidos con Panel Evaluador y que correspondieron a Infraestructura, Mantenimiento, Gestión, Equipamiento y Otros bajo cuyos títulos quedaron los siguientes tipos.

Tabla 22: Criterios de Clasificación

GLOSARIO				
INFRAESTRUCTURA	MANTENCION	GESTION	EQUIPAMIENTO	OTROS
ACERAS-CONSTRUCCION	PUENTE	SEMAFOROS	PARADEROS	ALCANTARILLAS
AUMENTO CAPACIDAD	MEJORAMIENTO		DEMARCAACION	BAÑO, CAMARINES
CICLOVIAS-CONSTRUCCION	CONSERVACION		SENALETICA	CANIONES
CONSTRUCCION	ACERAS-REPOSICION		SEGURIDAD	EMBARCADERO
VEREDAS-CONSTRUCCION	ACERAS-MEJORAMIENTO			INFRA PORTUARIA
CONSTRUCCION CALZADAS	ACERAS-CONSERVACION			MAQUIARIAS
	MUROS			MOTONIVELADORAS
	PASEO PEATONAL			MUELLES
	VEREDAS-REPOSICION			OFICINAS
				PROGRAMA
				RAMPAS TRANSBORDADOR
				AEROPUERTO
				ADQUISICION
				ESCALINATA
				ESPACIOS PUBLICOS
				PASARELAS
				RAMPAS
				TERMINAL DE BUSES
				PARQUE PLAZA
				CENTRO HISTORICO
				ESCALERAS
				LIMPIEZA FAJA

Para esta clasificación se investigó para cada una de las iniciativas, para los años 2010, 2011 y 2012 en el Banco Integrado de Proyectos (BIP), los ítems de Justificación del Proyecto, Descripción de Actividades a Realizar y de Resultado del Análisis Técnico Económico.

- b. **ANÁLISIS DE DATOS:** Para el análisis de los datos se usaron los siguientes criterios:
1. Los montos consignados corresponden a la suma del costo total del proyecto consignado en la ficha IDI para el año previo a que se identifique como arrastre, pues se asume que el año anterior contrae compromiso presupuestario.
 2. El costo total considera el monto solicitado más el saldo por invertir, de todas las fuentes de financiamientos informadas en BIP, para cada una de las iniciativas que se encontraba en condiciones de ser financiadas, es decir que contaban con Recomendación Técnica (RS).
 3. No se consideraron aquellas iniciativas que presentaban montos pagados o su situación en la Ficha IDI correspondía a un Arrastre anterior al año informado.
 4. Si bien los montos consignados en la ficha IDI se expresan en moneda IDI, esta se corrigió quedando todos expresados en moneda 2013.

La tabla N°23 contiene información sobre los costos totales por grupo y de la incidencia del grupo sobre el costo total del año.

Tabla 23: Monto total de la inversión según clasificación y por año.

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCIÓN		GESTIÓN		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$	%	M \$
2010	10.120.460	36,1%	17.416.632	62,2%	0	0,0%	0	0,0%	485.043	1,7%	28.022.135
2011	23.950.671	52,8%	17.202.732	37,9%	19.518	0,0%	750.272	1,7%	3.453.955	7,6%	45.377.148
2012	140.989.226	56,1%	84.546.675	33,6%	12.485.578	5,0%	1.039.020	0,4%	12.355.377	4,9%	251.415.877
TOTAL	175.060.356	53,9%	119.166.040	36,7%	12.505.096	3,8%	1.789.293	0,6%	16.294.375	5,0%	324.815.160

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Lo mismo se hizo para aquellas iniciativas que se encontraban en etapa de Diseño y Prefactibilidad

Tabla 24: Monto total por año

AÑO	PREFACTIBILIDAD Y DISEÑO	
	M \$ FICHA	M \$
2010	276.429	310.279
2011	106.1440	1208.092
2012	18.262.261	20.004.481

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

d. **ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE INICIATIVAS:** Se estimó el número de proyectos para cada año según el grupo de clasificación asignado, y la incidencia por grupo sobre el total anual.

Tabla 25: Cantidad de proyectos según clasificación y por año.

AÑO	INFRAESTRUCTURA		MANTENCIÓN		GESTIÓN		EQUIPAMIENTO		OTROS		TOTAL
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD
2010	20	38,5%	31	59,6%	0	0,0%	0	0,0%	1	1,9%	52
2011	41	56,9%	22	30,6%	1	1,4%	2	2,8%	6	8,3%	72
2012	146	55,1%	95	35,8%	7	2,6%	2	0,8%	15	5,7%	265
TOTAL	207	53,2%	148	38,0%	8	2,1%	4	1,0%	22	5,7%	389

Lo mismo se hizo para aquellas iniciativas que se encontraban en etapa de Diseño y Prefactibilidad.

Tabla 26: Cantidad total por año.

AÑO	PREFACTIBILIDAD Y DISEÑO
	CANTIDAD
2010	2
2011	6
2012	62
TOTAL	70

d. **ANÁLISIS REGIONAL:** A partir de la base de datos, la que contiene información sobre el Código BIP, Nombre del Proyecto, Etapa y Costo Total de cada una de las iniciativas, se estima para cada región, el costo total por grupo de iniciativas, la incidencia que tiene el grupo sobre el costo total regional y la incidencia por grupo que tiene la región sobre otra región. Lo mismo se hace con la cantidad de iniciativas, conociendo por grupo para la región, la cantidad de iniciativas, la incidencia que tiene sobre el total regional y la incidencia que tiene sobre otras regiones.

Tabla 27: Monto total de inversión por región según tipo.

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL		
	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	M \$	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY
TARAPACA	8.992.974	5,4%	45,73%	9.544.79	7,98%	48,38%	699.440	5,59%	3,56%	0	0,00%	0,00%	458.685	2,8%	2,33%	19.665.818	6,05%	100,00%
ANTOFAGASTA	8.252.837	4,7%	53,97%	5.723.886	4,80%	37,43%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	13.65.837	8,08%	8,60%	15.292.560	4,7%	100,00%
ATACAMA	2.421.583	1,38%	57,95%	0	0,00%	0,00%	1.757.369	14,05%	42,05%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	4.178.953	12,9%	100,00%
COQUIMBO	9.449.315	5,40%	52,9%	8.177.484	6,86%	45,79%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	232.219	1,43%	1,30%	17.859.018	5,50%	100,00%
VALPARAISO	19.799.409	11,3%	56,28%	13.035.895	10,94%	37,05%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2.347.890	14,4%	6,67%	35.183.194	10,83%	100,00%
OHIGGINS	15.515.330	8,86%	63,66%	8.322.938	6,98%	34,15%	534.194	4,27%	2,19%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	24.372.462	7,50%	100,00%
MAULE	29.032.952	16,58%	57,28%	16.458.704	13,8%	32,47%	5.196.860	41,56%	10,25%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	50.688.515	15,5%	100,00%
BIOBIO	34.528.546	19,72%	61,74%	19.449.412	16,32%	34,78%	1.475.533	11,80%	2,64%	467.832	26,15%	0,84%	0	0,00%	0,00%	55.921.324	17,22%	100,00%
ARAUCANIA	7.817.043	4,47%	80,74%	1038.438	0,87%	10,73%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	826.682	5,07%	8,54%	9.682.164	2,98%	100,00%
LOS LAGOS	20.483.570	11,70%	56,25%	5.750.185	4,83%	15,79%	2.822.182	22,57%	7,75%	116.751	6,52%	0,32%	7.242.199	44,45%	19,89%	36.444.898	112%	100,00%
AYSEN	1.456.309	0,83%	69,25%	646.645	0,54%	30,75%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2.102.954	0,65%	100,00%
MAGALLANES	9.923.520	5,67%	61,25%	4.095.154	3,44%	25,28%	19.518	0,16%	0,12%	1204.709	67,33%	7,44%	957.573	5,88%	5,9%	16.200.474	4,99%	100,00%
METROPOLITANA	673.003	0,38%	6,26%	9.873.578	8,29%	91,90%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	197.663	1,2%	18,4%	10.744.244	3,3%	100,00%
LOS RIOS	5.801.758	3,3%	64,70%	3.164.797	2,66%	35,30%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	8.966.555	2,76%	100,00%
ARICA Y PARINA	912.207	0,52%	5,20%	13.914.185	11,68%	79,32%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2.715.625	16,67%	15,48%	17.542.027	5,40%	100,00%
TOTAL	175.060.356	100,00%		19.166.040	100,00%		12.505.096	100,00%		1789.293	100,00%		16.294.375	100,00%		324.815.160	100,00%	

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 28: Cantidad de Proyectos por región según su tipo.

REGION	INFRAESTRUCTURA			MANTENCION			GESTION			EQUIPAMIENTO			OTROS			TOTAL		
	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY	CANTIDAD	%RESP OTRA REGION	%POR TIPO PROY
TARAPACA	2	0,97%	20,00%	6	4,05%	60,00%	1	12,50%	10,00%	0	0,00%	0,00%	1	4,55%	10,00%	10	2,57%	100,00%
ANTOFAGASTA	10	4,83%	71,43%	2	1,35%	14,29%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	2	9,09%	14,29%	14	3,60%	100,00%
ATACAMA	2	0,97%	66,67%	0	0,00%	0,00%	1	12,50%	33,33%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	3	0,77%	100,00%
COQUIMBO	13	6,28%	61,90%	7	4,73%	33,33%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1	4,55%	4,76%	21	5,40%	100,00%
VALPARAISO	38	18,36%	53,52%	32	21,62%	45,07%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1	4,55%	14%	71	18,25%	100,00%
OHIGGINS	17	8,21%	65,38%	8	5,4%	30,77%	1	12,50%	3,85%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	26	6,68%	100,00%
MAULE	14	6,76%	46,67%	15	10,14%	50,00%	1	12,50%	3,33%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	30	7,7%	100,00%
BIOBIO	35	16,9%	62,50%	18	12,1%	32,14%	2	25,00%	3,57%	1	25,00%	1,79%	0	0,00%	0,00%	56	14,40%	100,00%
ARAUCANIA	8	3,86%	61,54%	4	2,70%	30,77%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1	4,55%	7,69%	13	3,34%	100,00%
LOS LAGOS	35	16,9%	56,45%	17	11,49%	27,42%	1	12,50%	16%	1	25,00%	16%	8	36,36%	12,90%	62	15,94%	100,00%
AYSEN	3	1,45%	50,00%	3	2,03%	50,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	6	1,54%	100,00%
MAGALLANES	15	7,25%	65,22%	3	2,03%	13,04%	1	12,50%	4,35%	2	50,00%	8,70%	2	9,09%	8,70%	23	5,9%	100,00%
METROPOLITANA	7	3,38%	21,88%	24	16,22%	75,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	1	4,55%	3,3%	32	8,23%	100,00%
LOS RIOS	5	2,42%	71,43%	2	1,35%	28,57%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	7	1,80%	100,00%
ARICA Y PARINA	3	1,45%	20,00%	7	4,73%	46,67%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0,00%	5	22,73%	33,33%	15	3,86%	100,00%
TOTAL	207	100,00%		148	100,00%		8	100,00%		4	100,00%		22	100,00%		389	100,00%	

Tabla 29: Monto total de inversión por concepto de Diseño y Prefactibilidad, por región

REGION	DISEÑO			PREFACTIBILIDAD			TOTAL	
	M \$	% RESP PREFACTIBILIDAD	%RESP OTRA REGION	M \$	% RESP DISEÑO	%RESP OTRA REGION	M \$	%
TARAPACA	1818.642	78,79%	9,70%	489.594	212%	20,32%	2.308.236	100,00%
ANTOFAGASTA	1712.588	100,00%	9,14%	0	0,00%	0,00%	1712.588	100,00%
ATACAMA	0	#DIV/0!	0,00%	0	#DIV/0!	0,00%	0	#DIV/0!
COQUIMBO	2.133.933	93,61%	11,38%	145.557	6,39%	6,04%	2.279.490	100,00%
VALPARAISO	315.144	100,00%	168%	0	0,00%	0,00%	315.144	100,00%
OHIGGINS	604.052	57,62%	3,22%	444.305	42,38%	18,44%	1048.357	100,00%
MAULE	1215.098	100,00%	6,48%	0	0,00%	0,00%	1215.098	100,00%
BIOBIO	1623.409	69,56%	8,66%	710.349	30,44%	29,49%	2.333.758	100,00%
ARAUCANIA	334.787	100,00%	1,79%	0	0,00%	0,00%	334.787	100,00%
LOS LAGOS	4.065.227	92,60%	2169%	324.864	7,40%	13,49%	4.390.091	100,00%
AYSEN	1432.301	100,00%	7,64%	0	0,00%	0,00%	1432.301	100,00%
MAGALLANES	1240.193	100,00%	6,62%	0	0,00%	0,00%	1240.193	100,00%
METROPOLITANA	47.431	100,00%	0,25%	0	0,00%	0,00%	47.431	100,00%
LOS RIOS	83.659	100,00%	0,45%	0	0,00%	0,00%	83.659	100,00%
ARICA Y PARINACOTA	2.117.164	87,80%	11,30%	294.247	12,20%	12,21%	2.411.411	100,00%
TOTAL	18.743.628		100,00%	2.408.916		100,00%	21152.544	0,00%

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

e. **ANÁLISIS TÉCNICO ECONÓMICO:** A partir de la información obtenida del BIP para cada una de las iniciativas se estimó el monto y número de aquellas que contaban con Recomendación Técnica (RS) otorgada por el Ministerio de Desarrollo Social y aquellas que no contaban con análisis acogiendo a alguna de las excepciones especificadas en las glosas de la Ley de Presupuesto vigente.

Tabla 30: Monto según tipo de iniciativas en etapa de ejecución con RS o S/A.

	AÑO 2010				AÑO 2011				AÑO 2012			
	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)	RS (M\$)	RS (%)	CIRCULAR 33 (M\$)	CIRCULAR 33 (%)
INFRAESTRUCTURA	9.702.930	95,87%	417.530	4,13%	21361852	89,19%	2.588.819	10,81%	138.041.817	97,91%	2.947.409	2,09%
MANTENCION	8.123.100	46,64%	9.293.532	53,36%	11.178.688	64,98%	6.024.044	35,02%	52.297.993	61,86%	32.248.682	38,14%
GESTION	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	0	0,00%	19.518	100,00%	12.485.578	100,00%	0	0,00%
EQUIPAMIENTO	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	750.272	100,00%	0	0,00%	1.039.020	100,00%	0	0,00%
OTROS	485.043	100,00%	0	0,00%	3.453.955	100,00%	0	0,00%	8.511.372	68,89%	3.844.005	31,11%
TOTAL	18.311.073	65,35%	9.711.062	34,65%	36.744.767	80,98%	8.632.381	19,02%	212.375.779	84,47%	39.040.097	15,53%

Nota: Montos expresados en moneda 2013.

Tabla 31: Cantidad según tipo de proyectos en etapa de ejecución con RS o S/A.

	AÑO 2010				AÑO 2011				AÑO 2012			
	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)	RS (cant)	RS (%)	CIRCULAR 33 (cant)	CIRCULAR 33 (%)
INFRAESTRUCTURA	19	95,0%	1	5,0%	36	87,8%	5	12,2%	131	89,7%	15	10,3%
MANTENCION	14	45,2%	17	54,8%	12	54,5%	10	45,5%	62	65,3%	33	34,7%
GESTION	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	0	0,0%	1	100,0%	7	100,0%	0	0,0%
EQUIPAMIENTO	0	#DIV/0!	0	#DIV/0!	2	100,0%	0	0,0%	2	100,0%	0	0,0%
OTROS	1	100,0%	0	0,0%	6	100,0%	0	0,0%	10	66,7%	5	33,3%
TOTAL	34	65,4%	18	34,6%	56	77,8%	16	22,2%	212	80,0%	53	20,0%

El listado completo de los proyectos se muestra a continuación.

5a Obras Mayores						
REGIÓN	AÑO	CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	Monto M\$	Tipo	Clasificación
Antofagasta	2010	s/c	Estudio Análisis de los Servicios	67,100	Estudio	
Antofagasta	2011	s/c	Análisis para el Mejoramiento del	400,000	Proyecto	OTROS
De la Araucanía	2011	s/c	Medición de demanda de servicio	60,000	Estudio	
De la Araucanía	2011	s/c	Medición de demanda de servicio	90,000	Estudio	
Aysén	2010	s/c	Estudio de Red de Ciclovías Para	50,000	Estudio	
Aysén	2010	s/c	Prefactibilidad de Inversión Termi	68,000	Estudio	
Bio Bio	2010	s/c	Estudio de Prefactibilidad de un T	300,000	Estudio	
Bio Bio	2010	s/c	Estudio de diseño y Habilitación C	60,000	Estudio	
Bio Bio	2010	s/c	Estudio para la Implantación de u	50,000	Estudio	
Bio Bio	2011	s/c	Análisis mejoramiento de infraest	165,000	Estudio	
Bio Bio	2011	s/c	Análisis para el mejoramiento del	175,000	Estudio	
Coquimbo	2010	s/c	Estudio Prefactibilidad Terminal #	25,000	Estudio	
De los Ríos	2010	s/c	Programa de Mejoramiento Gestio	170,000	Estudio	
De los Ríos	2010	s/c	Estudio "Desarrollo y análisis de	130,000	Estudio	
De los Ríos	2010	s/c	Programa de Mejoramiento Gestio	170,000	Proyecto	GESTION
De los Ríos	2010	s/c	Estudio de prefactibilidad "Mejora	210,000	Estudio	
Del Maule	2011	s/c	Asesoría Secretaría Ejecutiva-Ciu	100,000	Proyecto	OTROS
Del Maule	2010	s/c	Diseño de Ingeniería de la conexio	120,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Diseño Terminal de Buses Interur	35,600	Estudio	
Del Maule	2011	s/c	Estudio de demanda de servicios	35,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Estudio de ingeniería "Construcci	80,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Estudio de prefactibilidad "Mejora	160,000	Estudio	
Valparaíso	2010	s/c	II Etapa Estudio para la próxima li	100,000	Estudio	
Valparaíso	2010	s/c	I Etapa Estudio para la próxima lic	180,000	Estudio	
Antofagasta	2010	s/c	Proyecto de Instalación Contador	41,800	Estudio	
Antofagasta	2011	s/c	Asesoría Secretaría Ejecutiva-Ciu	140,000	Proyecto	OTROS
De la Araucanía	2010	s/c	Normalización de Sistemas de Inf	40,000	Estudio	
De la Araucanía	2011	s/c	Diseño de vías exclusivas y punto	49,990	Estudio	
De la Araucanía	2011	s/c	Diseño para la construcción de u	45,000	Estudio	
De la Araucanía	2011	s/c	Levantamiento y Diseño para la n	49,900	Estudio	
Bio Bio	2011	s/c	Asesoría Secretaría Ejecutiva-Ciu	140,000	Proyecto	OTROS
De los Lagos	2011	s/c	Mediciones de demanda de pasaj	27,000	Estudio	
De los Ríos	2011	s/c	Asesoría Secretaría Ejecutiva-Ciu	84,000	Estudio	
De los Ríos	2011	s/c	Estudio puente Collileufú	75,741	Estudio	
De los Ríos	2011	s/c	Estudio de demanda de servicios	28,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Estudio de prefactibilidad "Mejora	160,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Estudio de prefactibilidad "Mejora	140,000	Estudio	
Valparaíso	2011	s/c	Diagnóstico y Alternativas de Mejo	110,000	Estudio	
Valparaíso	2011	s/c	Plan de Desarrollo para Metro Val	180,000	Proyecto	GESTION
Tarapacá	2010	20144580	III Etapa Proyecto Construcción P	2,500,000	Proyecto	
Atacama	2010	s/c	III Etapa Mejoramiento Pavimenta	3,417,386	Proyecto	INFRA
Atacama	2010	s/c	Prefactibilidad Terminal de Buses	36,000	Estudio	
Coquimbo	2010	s/c	Construcción Av. Los Vilos	297,460	Proyecto	INFRA
Coquimbo	2010	s/c	Construcción Veredas Fritz Willy	202,886	Proyecto	INFRA
Coquimbo	2010	s/c	Construcción Veredas y Soleras I	900,000	Proyecto	INFRA
Valparaíso	2010	s/c	Mejoramiento Av. Alessandri entre	8,998,151	Proyecto	INFRA
O'Higgins	2010	s/c	Estudio de Ingeniería de detalles c	228,800	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Estudio de prefactibilidad Metrotre	90,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Ingeniería Básica para Mejoramie	70,000	Estudio	
Bio Bio	2010	s/c	Mejoramiento Avenida Los Ángele	7,453,371	Proyecto	INFRA
De los Lagos	2010	s/c	Estudio de Mejoramiento Vial, y d	80,504	Estudio	
De los Lagos	2010	s/c	Mejoramiento de Infraestructura v	3,400,000	Proyecto	INFRA
Magallanes	2010	s/c	Construcción calle Ramón Carnic	177,232	Proyecto	INFRA
De los Ríos	2010	s/c	Diseño de Ingeniería del Eje Vial A	100,002	Estudio	
De los Ríos	2010	s/c	Diseño de Ingeniería Paseo Esmé	35,000	Estudio	
De los Ríos	2010	s/c	I Etapa Infraestructura Vial, y otra	138,000	Proyecto	INFRA
De los Ríos	2010	s/c	Mejoramiento Red Centro en Valc	4,280,000	Proyecto	GESTION
rica y Parinaco	2010	s/c	Conservacion de Vías Urbanas A	440,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
rica y Parinaco	2011	s/c	Conservacion de Vías Urbanas A	3,082,750	Proyecto	MEJORAMIENTO

De los Ríos	2010	s/c	I Etapa Infraestructura Vial, y otras	138,000	Proyecto	INFRA
De los Ríos	2010	s/c	Mejoramiento Red Centro en Valc	4,280,000	Proyecto	GESTION
rica y Parinaco	2010	s/c	Conservacion de Vías Urbanas A	440,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
rica y Parinaco	2011	s/c	Conservacion de Vías Urbanas A	3,082,750	Proyecto	MEJORAMIENTO
Atacama	2010	s/c	Diseño Terminal Intermodal Huas	35,000	Estudio	
Atacama	2010	s/c	Diseño Terrapuerto Vallenar	70,000	Estudio	
Del Maule	2010	s/c	Mejoramiento de la Seguridad de	440,000	Proyecto	GESTION
Coquimbo	2010	s/c	Construcción Pavimentación Acc	750,074	Proyecto	INFRA
Valparaiso	2010	s/c	Mejoramiento de la Seguridad de	468,129	Proyecto	GESTION
O'Higgins	2010	s/c	Mejoramiento de la Seguridad de	308,000	Proyecto	GESTION
O'Higgins	2010	s/c	Instalación de Señalización Turist	90,750	Proyecto	EQUIPAMIENTO
Del Maule	2010	s/c	Mejoramiento Interconexión Centr	237,151	Proyecto	INFRA
Bio Bio	2010	s/c	Mejoramiento de la Seguridad de	347,033	Proyecto	GESTION
De la Araucanía	2010	s/c	Mejoramiento Camino Lautaro Pil	484,000	Proyecto	INFRA
De la Araucanía	2010	s/c	Reemplazo Puente Quilonco (M\$	1,903,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
De la Araucanía	2010	s/c	Mejoramiento de la Seguridad de	264,000	Proyecto	GESTION
De la Araucanía	2010	s/c	Mejoramiento Camino Antigo An	786,500	Proyecto	MEJORAMIENTO
De la Araucanía	2010	s/c	Mejoramiento Camino Acceso Pu	1,100,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
De los Ríos	2012	30071262	Mejoramiento Interconexión Vial V	550,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
Bio Bio	2012	s/c	Mejoramiento de Servicio Corto,L	493,922	Proyecto	MEJORAMIENTO
Bio Bio	2012	s/c	Construcción de Obras para Aum	2,846,000	Proyecto	INFRA
Tarapacá	2012	s/c	Mejoramiento Gestión de Tránsit	1,599,981	Proyecto	GESTION
Antofagasta	2012	s/c	Mejoramiento Gestión de Tránsit	1,300,000	Proyecto	GESTION
Coquimbo	2012	30122131	Mejoramiento de la Gestión de Tr	175,500	Proyecto	GESTION
Coquimbo	2012	30109780	Mejoramiento de Obras Viales Ge	99,218	Proyecto	MEJORAMIENTO
Del Maule	2012	30128120	Mejoramiento Desnivel 2 Sur y Ge	500,000	Proyecto	MEJORAMIENTO
Metropolitana	2012	s/c	Normalización y Semaforización e	569,326	Proyecto	GESTION
De los Lagos	2012	s/c	Contrato de otorgamiento de subs	340,000	Servicio	
Valparaiso	2012	s/c	Proyecto de Semaforización Alga	40,571	Proyecto	GESTION
Valparaiso	2012	s/c	Mejoramiento de la Gestión de Tr	49,917	Proyecto	GESTION
De los Ríos	2012	s/c	Demarcación y Señalización de	20,000	Proyecto	EQUIPAMIENTO
Coquimbo	2012	s/c	Mediciones de Demanda en servi	82,000	Estudio	
Metropolitana	2012	s/c	Mediciones de demanda de pasaj	160,000	Estudio	
Metropolitana	2012	s/c	Estudio de caracterización de la c	25,000	Estudio	
O'Higgins	2012	s/c	Mediciones de demanda de pasaj	40,000	Estudio	
O'Higgins	2012	s/c	Estudio de caracterización de la c	20,000	Estudio	
De los Lagos	2012	s/c	Mediciones de demanda de pasaj	27,000	Estudio	
De los Lagos	2012	s/c	Estudio de caracterización de la c	27,000	Estudio	

5a PMU 2010					
Región	Región	CÓDIGO PMU-	TIPO PROYECTO	NOMBRE	MONTO DEL
1	Tarapacá	1-C-2011-966	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	85,000
2	Antofagasta	1-C-2011-1266	MEJORAMIENTO	Mejoramiento	160,000
3	Atacama	1-J-2011-48	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	120,000
3	Atacama	1-J-2011-54	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	125,000
3	Atacama	1-J-2011-18	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	137,500
3	Atacama	1-C-2011-1213	MEJORAMIENTO	Mejoramiento	10,000
3	Atacama	1-J-2011-11	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	137,500
4	Coquimbo	1-C-2011-1099	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	143,000
5	Valparaíso	1-C-2011-1229	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	208,000
5	Valparaíso	1-C-2011-2176	MEJORAMIENTO	Mejoramiento	160,000
5	Valparaíso	1-J-2011-665	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	118,000
6	O'Higgins	1/C/2011/225	EQUIPAMIENTO	Construcción e	11,000
6	O'Higgins	1-C-2011-387	EQUIPAMIENTO	Mejoramiento en la	15,000
6	O'Higgins	1-C-2011-390	GESTION	Mejoramiento	14,000
6	O'Higgins	1/C/2011/581	EQUIPAMIENTO	Instalación Balizas	8,400
6	O'Higgins	1/C/2011/753	EQUIPAMIENTO	Instalación	6,500
6	O'Higgins	1/C/2011/777	EQUIPAMIENTO	Instalación Vallas	12,000
6	O'Higgins	1/C/2011/858	EQUIPAMIENTO	Construcción	11,000
6	O'Higgins	1/C/2011/895	EQUIPAMIENTO	Construcción e	49,999
6	O'Higgins	1 C 2011 1009	MEJORAMIENTO	Tratamiento de	193,000
6	O'Higgins	1-C-2011-914	EQUIPAMIENTO	Instalación	40,000
6	O'Higgins	1-J-2012-2	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	150,000
6	O'Higgins	1/C/2011/242	EQUIPAMIENTO	Incorporación de	8,000
6	O'Higgins	1-J-2012-562	EQUIPAMIENTO	Construcción de	80,041
6	O'Higgins	1/C/2011/1335	GESTION	Incorporación de	75,039
6	O'Higgins	1-J-2012-15	CONSTRUCCION	Instalación de	164,000
6	O'Higgins	1-J-2012-18	CONSTRUCCION	Instalación de	273,000
6	O'Higgins		CONSTRUCCION	Instalación de	154,000
6	O'Higgins	1-J-2012-16	CONSTRUCCION	Instalación de	174,000
6	O'Higgins	1-J-2012-6	CONSTRUCCION	Instalación de	177,000
6	O'Higgins	1-J-2012-17	CONSTRUCCION	Instalación de	190,000
6	O'Higgins	1/C/2011/501	GESTION	Instalación de	33,254
6	O'Higgins	1 J 2012 471	GESTION	Instalación de	60,000
6	O'Higgins	1-C-2011-636	EQUIPAMIENTO	Incorporación de	2,600
6	O'Higgins	1-C-2011-285	EQUIPAMIENTO	Demarcación de	15,000
7	Maule	1/J/2011/68	EQUIPAMIENTO	Construcción Losa	49,996
7	Maule	1-J-2011-21	EQUIPAMIENTO	Construcción	153,645
7	Maule	1-J-2011-2	GESTION	Semaforización de	39,531
7	Maule	1-J-2011-3	GESTION	Semaforización de	50,000
7	Maule	1-J-2011-4	GESTION	Semaforización de	36,390
7	Maule	1-J-2012-4	GESTION	Semaforización de	39,761
7	Maule	1-J-2011-70	CONSTRUCCION	Construcción	45,804
7	Maule	1-J-2011-556	EQUIPAMIENTO	Proyecto	36,236
7	Maule	1-J-2011-74	EQUIPAMIENTO	Reposición y	74,101
7	Maule	1-J-2011-702	OTROS	Curepto. Ciudad de	162,500
7	Maule	1-J-2011-28	EQUIPAMIENTO	Proyecto Señales	60,288
7	Maule	1-J-2011-5	EQUIPAMIENTO	Instalación de	29,537
7	Maule	1-J-2011-249	EQUIPAMIENTO	Mejoramiento de	160,860
8	Bío Bío	1 C 2011 2943	OTROS	Construcción	250,000
8	Bío Bío	1 J 2011 689	EQUIPAMIENTO	Construccion	110,000
8	Bío Bío	1 C 2011 767	MEJORAMIENTO	Mejoramiento Eje	450,000
8	Bío Bío	1 J 2011 174	EQUIPAMIENTO	Tratamiento con	34,000
8	Bío Bío	1-J-2011-645	EQUIPAMIENTO	Suministro e	104,000

11	Aysén	1-C-2011-817	EQUIPAMIENTO	Construcción	7,500
11	Aysén	1-C-2011-290	EQUIPAMIENTO	Construcción	2,500
11	Aysén	1-C-2011-210	EQUIPAMIENTO	Construcción de	8,000
11	Aysén	1-C-2011-248	EQUIPAMIENTO	Construcción de	15,000
11	Aysén	1-C-2011-459	EQUIPAMIENTO	Construcción	20,000
11	Aysén	1-C-2011-331	EQUIPAMIENTO	Construcción	15,000
11	Aysén	1-C-2011-332	EQUIPAMIENTO	Construcción	15,000
11	Aysén	1-C-2011-441	EQUIPAMIENTO	Construcción de	12,750
11	Aysén	1-C-2011-809	EQUIPAMIENTO	Ejecución de	20,000
11	Aysén	1-C-2011-237	EQUIPAMIENTO	Construcción	1,500
11	Aysén	1-C-2011-391	EQUIPAMIENTO	Construcción de	14,000
11	Aysén	1-C-2011-239	EQUIPAMIENTO	Instalación Señales	1,500
11	Aysén	1-C-2011-628	EQUIPAMIENTO	Construcción	5,000
11	Aysén	1-C-2011-349	EQUIPAMIENTO	Construcción de	6,000
11	Aysén	1-C-2011-350	EQUIPAMIENTO	Construcción	8,000
11	Aysén	1/C/2011/1587	EQUIPAMIENTO	Mejoramiento y	15,000
12	Magallanes	1 J 2011 80	MEJORAMIENTO	Tratamiento con	91,000
14	De los Ríos	1/C/2011/209	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	4,120
14	De los Ríos	1/C/2011/506	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	4,434
14	De los Ríos	1/C/2011/440	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	18,554
14	De los Ríos	1-C-2011-279	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	3,641
14	De los Ríos	1-C-2011-510	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	41,084
14	De los Ríos	1-C-2011-514	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	11,376
14	De los Ríos	1-C-2011-431	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	4,972
14	De los Ríos	1-C-2011-254	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	9,567
14	De los Ríos	1/C/2011/433	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	1,060
14	De los Ríos	1/C/2011/499	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	9,461
14	De los Ríos	1/C/2011/649	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	944
14	De los Ríos	1-C-2011-295	EQUIPAMIENTO	Proyecto de	25,399

5a PMU 2011					
Región	Región	CÓDIGO	NOMBRE PROYECTO	MONTO M\$	CLASIFICACION
1	Tarapacá	378	Mejoramiento calzada	28,970	MEJORAMIENTO
1	Tarapacá	417	Habilitación bahías de	40,217	CONSTRUCCION
1	Tarapacá	433	Mejoramiento parador	49,195	EQUIPAMIENTO
1	Tarapacá	406	Mejoramiento badén,	22,846	MEJORAMIENTO
1	Tarapacá	478	Construcción paraderos	41,969	EQUIPAMIENTO
1	Tarapacá	109	Construcción paradero	49,578	EQUIPAMIENTO
1	Tarapacá	427	Mejoramiento	22,568	EQUIPAMIENTO
1	Tarapacá	430	Construcción paradero	43,223	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	541	Construcción refugio de	11,000	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	545	Construcción 20	49,957	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	546	Construcción 20	49,957	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	548	Construcción, 28	49,967	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	543	Construcción 11	49,962	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	542	Construcción de tres	25,813	EQUIPAMIENTO
2	Antofagasta	531	Instalación de	33,127	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	525	Construcción y	38,313	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	520	Señalética Loreto-Bahía	33,561	EQUIPAMIENTO
3	Atacama		Señalética casco	43,826	EQUIPAMIENTO
3	Atacama		Reposicion señales de	49,999	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	439	Suministro e	48,721	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	440	Suministro e	47,153	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	442	Suministro e	48,986	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	443	Suministro e	49,312	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	437	Suministro e	48,165	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	438	Suministro e	49,618	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	559	Suministro e	38,111	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	8	Construcción de	49,910	EQUIPAMIENTO
3	Atacama	7	Reposición de veredas	49,967	MEJORAMIENTO
4	Coquimbo	516	Construcción de	40,210	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	549	Construcción de garitas	48,779	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	181	Construcción paraderos	29,439	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	491	Mejoramiento terminal	40,468	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	185	Construcción 12	49,999	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	445	Construcción paraderos	45,000	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	447	Construcción paraderos	17,200	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	465	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	510	Construcción paraderos	49,039	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	468	Construcción paradero	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	469	Construcción	44,931	CONSTRUCCION
4	Coquimbo	470	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	471	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	472	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	474	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO

4	Coquimbo	475	Construcción paraderos	44,931	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	496	Construcción e	45,228	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	504	Construcción e	25,788	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	435	Paraderos de	42,100	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	436	Paraderos de	20,699	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	528	Paraderos de	24,313	EQUIPAMIENTO
4	Coquimbo	367	Construcción refugios	48,488	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	414	Construcción paradero	20,945	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	416	Construcción paraderos	12,142	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	350	Construcción de	21,130	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	232	Construcción 12	39,914	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	285	Construcción 14	44,529	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	337	Reposición refugios	44,832	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	159	Mejoramiento y	32,740	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	404	Reposición de	45,146	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	305	Construcción de	47,383	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	361	Construcción y	39,780	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	93	Proyecto construcción	45,067	CONSTRUCCION
5	Valparaiso	201	Construcción e	23,616	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	220	Construcción y	21,491	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	252	Reposición 16 refugios	45,026	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	274	Construcción refugios	49,508	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	297	Construcción refugios	18,899	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	423	Instalación de 9	45,967	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	294	Construcción de	49,633	EQUIPAMIENTO
5	Valparaiso	677	Mejoramiento Puntos	41,607	MEJORAMIENTO
5	Valparaiso	175	Construcción y	19,817	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	195	Construcción 15	36,414	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	200	Construcción refugios	25,500	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	188	Construcción de	44,670	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	511	Paraderos locomoción	48,502	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	36	Construcción y	44,442	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	69	Reposición paraderos	41,999	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	37	Construcción e	48,668	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	72	Proyecto construcción,	43,809	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	27	Construcción refugios	48,980	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	459	Construcción paradero	49,080	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	76	Construcción 19	18,864	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	202	Construcción de	35,957	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	32	Construcción de 5	11,426	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	25	Construcción 20	45,447	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	73	Construcción garitas	21,109	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	23	Construcción refugios	22,500	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	397	Provisión e instalación	49,644	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	398	Provisión e instalación	49,711	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	61	Provisión e instalación	39,487	EQUIPAMIENTO

6	O'Higgins	61	Provisión e instalación	39,487	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	62	Provisión e instalación	34,434	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	399	Provisión e instalación	47,130	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	400	Provisión e instalación	42,459	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	401	Provisión e instalación	42,077	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	740	Provisión e instalación	49,317	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	741	Provisión e instalación	47,758	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	742	Provisión e instalación	47,758	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	743	Provisión e instalación	45,321	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	744	Provisión e instalación	45,321	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	747	Construcción e	29,424	EQUIPAMIENTO
6	O'Higgins	203	Reposición e	49,756	EQUIPAMIENTO
7	Maule	607	Reposición 26 refugios	49,120	EQUIPAMIENTO
7	Maule	560	Construcción paradero	1,967	EQUIPAMIENTO
7	Maule	613	Construcción de	49,846	EQUIPAMIENTO
7	Maule	618	Normalización de	6,377	EQUIPAMIENTO
7	Maule	611	Construcción muro de	30,624	CONSTRUCCION
7	Maule	614	Construcción de 14	35,278	EQUIPAMIENTO
7	Maule	593	Construcción e	28,145	EQUIPAMIENTO
7	Maule	71	Adquisición e	21,617	EQUIPAMIENTO
7	Maule	591	Reposición 10 refugios	29,031	EQUIPAMIENTO
7	Maule	605	Paraderos urbanos	49,831	EQUIPAMIENTO
7	Maule	620	Refugios peatonales	49,986	EQUIPAMIENTO
7	Maule	630	Refugios peatonales	36,607	EQUIPAMIENTO
7	Maule	575	Construcción refugios	49,998	EQUIPAMIENTO
7	Maule	576	Paradero de	32,133	EQUIPAMIENTO
7	Maule	14	Construcción garitas	29,744	EQUIPAMIENTO
7	Maule	10	Construcción de garitas	49,999	EQUIPAMIENTO
7	Maule	15	Construcción de garitas	36,757	EQUIPAMIENTO
7	Maule	16	Construcción de garitas	49,849	EQUIPAMIENTO
7	Maule	17	Construcción de garitas	49,999	EQUIPAMIENTO
7	Maule	595	Proyecto de seguridad	27,067	EQUIPAMIENTO
7	Maule	599	Proyecto de seguridad	20,275	EQUIPAMIENTO
7	Maule	602	Proyecto de seguridad	47,176	EQUIPAMIENTO
7	Maule	608	Proyecto de	49,986	EQUIPAMIENTO
7	Maule	603	Proyecto de seguridad	45,861	EQUIPAMIENTO
7	Maule	619	Proyecto de	48,213	EQUIPAMIENTO
7	Maule	622	Demarcación vial y	46,318	EQUIPAMIENTO
7	Maule	627	Demarcación vial y	25,440	EQUIPAMIENTO
7	Maule	628	Demarcación vial y	33,834	EQUIPAMIENTO
7	Maule	629	Demarcación vial y	40,962	EQUIPAMIENTO
7	Maule	631	Demarcación vial y	32,398	EQUIPAMIENTO
7	Maule	636	Construcción refugios	16,708	EQUIPAMIENTO
7	Maule	638	Reposición refugios	34,560	EQUIPAMIENTO
7	Maule	633	Construcción refugios	49,965	EQUIPAMIENTO

7	Maule	634	Construcción refugios	48,809	EQUIPAMIENTO
7	Maule	497	Construcción de	49,720	EQUIPAMIENTO
7	Maule	592	Construcción de	49,993	EQUIPAMIENTO
7	Maule	558	Construcción e	40,477	EQUIPAMIENTO
7	Maule	562	Reposición y	49,092	EQUIPAMIENTO
7	Maule	563	Construcción e	23,084	EQUIPAMIENTO
7	Maule	407	Construcción y	49,640	EQUIPAMIENTO
7	Maule	577	Reposición de refugios	49,752	EQUIPAMIENTO
7	Maule	579	Reposición de refugios	49,752	EQUIPAMIENTO
7	Maule	581	Reposición de refugios	49,619	EQUIPAMIENTO
7	Maule	582	Reposición de refugios	46,827	EQUIPAMIENTO
7	Maule	583	Reposición de refugios	48,113	EQUIPAMIENTO
7	Maule	585	Reposición de refugios	49,632	EQUIPAMIENTO
7	Maule	587	Reposición de refugios	46,801	EQUIPAMIENTO
7	Maule	588	Reposición de refugios	45,164	EQUIPAMIENTO
7	Maule	728	Reposición señalética	49,844	EQUIPAMIENTO
7	Maule	609	Construcción de 18	48,543	EQUIPAMIENTO
7	Maule	594	Construcción paraderos	44,232	EQUIPAMIENTO
7	Maule	623	Mejoramiento	29,388	EQUIPAMIENTO
7	Maule	604	Habilitación paradero	43,269	EQUIPAMIENTO
7	Maule	578	Construcción refugios	24,944	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	235	Construcción de aceras	15,986	CONSTRUCCION
8	BioBio	254	Construcción garitas	22,697	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	301	Construcción senda	8,999	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	184	Demolición y	49,994	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	500	Construcción refugios	43,103	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	503	Instalación señalética y	31,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	236	Construcción de	35,804	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	395	Construcción paraderos	49,705	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	390	Reposición de	40,938	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	85	Construcción veinte	31,328	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	326	Reparación de	37,473	MEJORAMIENTO
8	BioBio	198	Construcción refugios	49,057	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	421	Construcción aceras en	49,983	CONSTRUCCION
8	BioBio	211	Construcción veredas	19,990	CONSTRUCCION
8	BioBio	509	Construcción garitas	33,197	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	495	Instalación señalética	23,500	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	388	Mejoramiento	45,559	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	383	Instalación de	49,403	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	377	Reposición refugio	35,712	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	379	Reposición y	35,890	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	382	Construcción refugio	49,990	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	344	Normalización	40,526	GESTION
8	BioBio	373	Construcción de	49,999	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	402	Normalización	49,999	GESTION

8	BioBio	256	Construcción refugios	19,214	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	384	Reposición de	43,048	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	392	Reposición de	33,746	GESTION
8	BioBio	380	Construcción garitas	49,900	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	244	Construcción de	48,925	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	248	Construcción de	49,953	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	237	Construcción de	47,385	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	240	Construcción de	47,043	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	243	Construcción de	49,039	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	247	Construcción de	49,965	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	258	Construcción de	44,589	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	260	Construcción de	42,136	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	261	Construcción de	22,634	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	271	Construcción ciclovía y	49,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	296	Construcción refugios	49,986	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	304	Construcción de	49,986	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	307	Construcción refugios	49,986	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	308	Construcción de	49,986	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	192	Construcción refugios	49,923	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	306	Construcción refugios	49,610	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	311	Reposición refugio	30,289	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	302	Reposición refugios	40,134	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	315	Reposición refugio	25,583	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	317	Reposición refugio	30,252	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	318	Reposición refugio	34,559	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	319	Reposición refugio	39,682	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	320	Reposición refugio	34,296	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	321	Reposición refugio	34,296	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	322	Reposición refugio	34,591	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	309	Reposición refugio	39,682	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	310	Reposición refugio	34,591	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	314	Reposición refugio	40,134	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	316	Reposición refugio	34,595	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	323	Reposición refugios	30,120	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	444	Implementación	48,909	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	96	Construcción paraderos	49,999	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	123	Construcción paraderos	47,216	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	394	Instalación letreros	19,698	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	277	Construcción de	49,998	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	292	Adquisición e	49,992	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	730	Construcción vía de	49,999	CONSTRUCCION
8	BioBio	734	Habilitación vía de	49,999	CONSTRUCCION
8	BioBio	283	Mejoramiento y	49,993	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	284	Reposición de refugios	48,123	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	282	Provisión e instalación	49,876	EQUIPAMIENTO

8	BioBio	364	Construcción refugio	11,434	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	366	Construcción refugio	11,434	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	368	Construcción refugio	10,030	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	369	Construcción refugio	11,671	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	370	Construcción refugio	6,594	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	121	Construcción refugios	33,577	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	171	Mejoramiento	49,900	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	385	Reposición de refugios	49,356	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	372	Construcción paraderos	46,610	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	476	Provisión e instalación	9,346	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	215	Construcción refugios	47,472	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	353	Construcción de dos	2,784	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	246	Construcción garitas	44,070	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	360	Implementación	17,076	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	267	Reposición refugios	44,461	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	269	Construcción de	33,415	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	265	Reposición defensas	31,568	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	266	Construcción resaltos	12,760	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	214	Construcción y	32,611	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	209	Instalación señales de	11,523	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	527	Construcción paraderos	30,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	298	Construcción refugios	49,933	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	300	Construcción paradero	26,668	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	303	Adquisición e	49,997	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	365	Construcción de 14	35,217	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	191	Construcción garitas	23,546	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	194	Construcción 25 garitas	39,267	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	490	Construcción	21,158	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	239	Construcción refugios	19,420	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	477	Instalación señalética y	19,585	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	193	Reposición paraderos	49,950	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	539	Reposición paraderos	49,616	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	396	Demarcación vial y	36,524	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	241	Reposición paraderos	49,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	324	Reparación de	35,428	MEJORAMIENTO
8	BioBio	325	Reparación de	33,733	MEJORAMIENTO
8	BioBio	333	Reparación de	40,839	MEJORAMIENTO
8	BioBio	371	Reposición y	40,111	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	231	Construcción de	49,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	387	Construcción y	33,101	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	457	Reposición señalética	16,000	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	234	Construcción Y	41,233	EQUIPAMIENTO
8	BioBio	363	Construcción 22	49,056	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	658	Instalación,	49,256	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	102	Construcción refugios	49,000	EQUIPAMIENTO

9	Araucanía	112	Construcción de bahías	24,060	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	218	Construcción bahías de	15,007	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	217	Adquisición e	32,259	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	219	Demarcación pasos de	20,110	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	205	Construcción de	6,605	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	199	Construcción de	14,867	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	89	Construcción refugios	38,075	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	75	Construcción paraderos	49,881	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	88	Construcción paraderos	45,999	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	90	Demarcación vías alto	23,449	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	122	Construcción refugios	33,144	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	87	Construcción de	28,598	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	653	Mejoramiento	41,673	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	656	Mejoramiento e	46,146	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	657	Mejoramiento e	41,178	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	131	Construcción paraderos	28,351	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	153	Construcción de	24,049	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	157	Construcción de	31,644	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	678	Semaforización tres	49,999	GESTION
9	Araucanía	115	Construcción refugios	18,033	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	116	Construcción y	15,392	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	189	Construcción garitas	39,065	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	79	Construcción y	49,999	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	83	Construcción y	38,238	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	782	Instalación de Cruce	35,457	GESTION
9	Araucanía	684	Instalación,	40,860	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	179	Construcción terminal	49,940	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	152	Construcción de nuevos	49,990	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	142	Construcción refugios	49,400	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	125	Demarcación pasos de	36,000	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	100	Construcción garitas	49,382	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	182	Construcción de	45,896	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	101	Construcción refugios	28,628	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	117	Construcción refugios	49,500	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	118	Construcción refugios	49,500	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	670	Plan participativo	49,438	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	671	Plan participativo	48,992	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	669	Plan participativo	48,428	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	668	Plan participativo	49,638	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	672	Plan participativo	49,902	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	126	Construcción refugios	29,070	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	655	Modernización e	44,077	GESTION
9	Araucanía	686	Mejoramiento puntos	45,437	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	687	Mejoramiento puntos	31,946	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	688	Mejoramiento puntos	36,347	EQUIPAMIENTO

9	Araucanía	119	Construcción paraderos	12,358	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	682	Construcción islas	40,427	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	691	Construcción de islas	31,721	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	695	Construcción islas	34,844	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	694	Construcción de mini	49,292	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	683	Construcción resaltos,	49,988	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	692	Construcción islas	43,133	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	127	Instalación de refugios	16,374	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	169	Instalación de refugios	43,848	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	170	Instalación de refugios	43,848	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	699	Tratamiento puntos	46,306	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	698	Tratamiento puntos	48,483	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	700	Tratamiento puntos	48,979	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	697	Tratamiento puntos	47,219	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	154	Construcción refugios	27,409	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	676	Mejoramiento seguridad	23,051	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	652	Mejoramiento	23,376	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	663	Mejoramiento seguridad	40,186	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	661	Mejoramiento seguridad	37,565	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	664	Mejoramiento seguridad	46,610	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	666	Mejoramiento seguridad	2,472	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	673	Mejoramiento seguridad	27,709	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	654	Mejoramiento seguridad	36,476	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	660	Mejoramiento seguridad	13,801	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	675	Mejoramiento seguridad	28,160	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	659	Mejoramiento seguridad	49,314	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	674	Mejoramiento seguridad	24,108	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	685	Demarcación y	43,535	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	681	Demarcación y	41,683	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	680	Demarcación y	18,272	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	679	Mejoramiento	49,999	GESTION
9	Araucanía	104	Construcción de	8,000	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	105	Construcción de	28,000	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	793	Plan participativo	19,427	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	696	Plan participativo	49,749	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	693	Plan participativo	39,351	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	790	Plan participativo	42,540	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	791	Plan participativo	49,733	EQUIPAMIENTO
9	Araucanía	792	Plan participativo	32,100	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	151	Construcción paraderos	49,990	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	143	Mejoramiento	49,995	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	144	Mejoramiento	49,991	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	162	Construcción garitas	10,400	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	149	Estación de	42,900	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	281	Construcción 10 garitas	27,489	EQUIPAMIENTO

10	Los Lagos	178	Paraderos peatonales	15,990	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	146	Paraderos, terminales y	15,079	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	165	Construcción paraderos	48,432	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	139	Construcción refugios	44,220	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	141	Construcción refugios	49,368	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	114	Construcción refugios	49,519	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	124	Construcción refugios	49,579	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	97	Construcción paraderos	49,998	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	521	Construcción paradero	49,618	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	358	Paraderos urbanos	39,805	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	160	Construcción terminal	49,900	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	99	Reposición garitas	18,318	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	103	Construcción y	49,999	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	134	Construcción de garitas	49,900	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	148	Mejoramiento patio de	49,289	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	161	Construcción garitas	23,000	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	164	Construcción paraderos	11,500	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	78	Construcción de	43,600	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	155	Construcción paraderos	36,007	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	257	Construcción de garitas	26,832	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	176	Construcción vallas	44,264	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	135	Construcción paraderos	9,661	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	138	Construcción paraderos	38,392	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	110	Construcción de	47,358	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	111	Construcción de	49,900	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	136	Paraderos, terminales y	17,827	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	166	Construcción terminal	49,515	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	140	Construcción bahías y	43,382	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	120	Construcción refugios	49,714	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	108	Construcción paraderos	33,467	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	106	Construcción de	28,263	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	132	Construcción garitas	17,276	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	133	Construcción garitas	17,276	EQUIPAMIENTO
10	Los Lagos	158	Reposición pasarelas	13,001	OTROS
10	Los Lagos	107	Mejoramiento refugios	49,989	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	77	Construcción refugios	8,428	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	625	Construcción de 8	25,046	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	480	Seguridad peatonal y	49,932	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	552	Mejoramiento patio de	49,939	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	553	Mejoramiento terminal	24,096	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	555	Construcción vallas	15,478	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	544	Construcción de	44,240	EQUIPAMIENTO
11	Aysen	534	Ampliación y	44,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	163	Construcción paradero	48,000	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	547	Construcción de	49,694	EQUIPAMIENTO

12	Magallanes	270	Construcción paraderos	49,882	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	359	Reposición semáforos	13,142	GESTION
12	Magallanes	757	Construcción casetas	31,553	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	561	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	564	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	565	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	566	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	567	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	568	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	788	Mejoramiento	45,419	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	786	Mejoramiento	42,768	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	787	Mejoramiento	42,224	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	785	Mejoramiento	47,237	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	569	Construcción 3 refugios	49,930	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	570	Construcción 2 refugios	33,735	EQUIPAMIENTO
12	Magallanes	707	Terminal de pasajeros	49,976	OTROS
12	Magallanes	255	Ampliación paradero de	49,926	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	376	Reposición refugios	29,000	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	226	Construcción de	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	357	Construcción y	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	745	Construcción y	49,603	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	347	Construcción refugios	28,286	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	724	Construcción refugios	28,408	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	129	Construcción refugios	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	341	Mejoramiento refugios	29,814	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	709	Mejoramiento de	35,603	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	362	Refugios peatonales	29,981	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	273	Construcción refugios	29,600	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	342	Construcción 10	29,997	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	733	Construcción cinco	29,998	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	245	Instalación de refugios	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	716	Construcción e	43,878	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	717	Señalización y	17,843	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	206	Construcción de	29,568	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	723	Construcción de	49,964	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	408	Reposición y	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	722	Reposición refugios	43,445	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	268	Mejoramiento de	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	714	Construcción de	49,990	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	715	Mejoramiento de	49,990	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	216	Construcción de	29,810	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	250	Reposición refugios	29,891	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	251	Reposición refugios	49,818	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	706	Reposición refugios	49,818	EQUIPAMIENTO
13	Metropolitana	708	Reposición refugios	29,000	EQUIPAMIENTO

13	Metropolitana	354	Reposición y	29,887	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	348	Iluminación paraderos	43,617	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	82	Construcción paraderos	27,703	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	466	Refugios peatonales	49,990	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	95	Construcción refugios	34,373	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	94	Reposición de refugios	40,999	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	461	Construcción refugios	42,356	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	487	Mejoramiento y	48,967	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	518	Reposición de garitas	24,909	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	418	Construcción refugios	25,437	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	492	Reposición refugios	24,539	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	726	Reposición refugios	49,981	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	738	Construcción y	49,999	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	286	Construcción y	37,706	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	288	Reparación paraderos	8,525	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	463	Construcción refugios	28,417	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	540	Construcción paraderos	45,400	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	479	Construcción de 15	14,100	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	493	Construcción de 15	14,100	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	506	Construcción de 15	14,100	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	508	Construcción paraderos	42,278	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	514	Construcción de 15	14,100	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	507	Ampliación y	49,937	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	732	Mejoramiento integral	49,646	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	98	Mejoramiento del	25,000	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	452	Provisión e instalación	16,586	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	453	Provisión e instalación	6,010	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	455	Provisión e instalación	26,067	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	456	Provisión e instalación	39,938	EQUIPAMIENTO
14	Los Rios	458	Provisión e instalación	49,280	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	462	Construcción de	45,600	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	481	Construcción de	49,400	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	482	Construcción de	49,400	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	483	Construcción de	41,800	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	486	Construcción de	41,800	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	484	Construcción de	38,000	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	485	Construcción de	41,800	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	650	Construcción de	43,395	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	651	Construcción de	49,127	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	662	Construcción de	44,567	EQUIPAMIENTO
15	Arica y Parina	649	Construcción de	45,628	EQUIPAMIENTO

5a PMU 2012					
Region1	Región	Código PMU	Tipo de	Nombre Portal PMU	Monto
1	Tarapacá	1-J-2012-569	Semáforo	HABILITACION SEMÁFORO AV LAS	40,604
1	Tarapacá	1-J-2012-573	Seguridad	INSTALACIÓN BALIZAS PEATONALES	29,924
1	Tarapacá	1-J-2012-617	Luminaria	ILUMINACIÓN PÚBLICA EN ACCESO A	48,300
1	Tarapacá	1-J-2012-535	Seguridad	TRATAMIENTO PUNTOS CRITICOS DE	49,997
1	Tarapacá	1-J-2012-605	Seguridad	MEJORAMIENTO DE SEGURIDAD DE	23,199
1	Tarapacá	1-J-2012-596	Señalética	SEÑALIZACIÓN DE CALLES CON SENTIDO	48,718
2	Antofagast	1-J-2011-765	Paradero	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE REFUGIOS	41,399
2	Antofagast	1-J-2011-767	Paradero	CALLE VALDIVIA CON CALLE PUNTA	41,399
2	Antofagast	1-J-2012-10	Paradero	ADQUISICION E INSTALACION DE REFUGIOS	41,399
2	Antofagast	1-J-2011-761	Paradero	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE REFUGIOS	48,769
2	Antofagast	1-J-2011-763	Paradero	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE REFUGIOS	48,769
2	Antofagast	1-J-2011-764	Paradero	REFUGIOS PEATONALES EN AVDA.	48,769
2	Antofagast	1-J-2011-712	Paradero	CONSTRUCCIÓN PARADEROS RURALES	46,276
2	Antofagast	1-J-2011-736	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS RURALES	49,997
2	Antofagast	1-J-2012-675	Paradero	CONSTRUCCION DE PARADEROS TRAMO	45,000
2	Antofagast	1-J-2012-678	Paradero	CONSTRUCCION DE PARADEROS TRAMO	49,998
2	Antofagast	1-J-2012-676	Paradero	CONSTRUCCION DE PARADEROS TRAMO	49,997
3	Atacama	1-J-2011-784	Terminal	PAVIMENTACION TERMINAL TRANSPORTE	47,852
3	Atacama	1-J-2012-383	Seguridad	NORMALIZACION, SEÑALIZACION Y	48,055
3	Atacama	1-J-2012-386	Seguridad	MEJORAMIENTO DEMARCACION EJE	11,353
3	Atacama	1-J-2012-385	Paradero	INSTALACION PARADEROS SECTORES	49,998
3	Atacama	1-J-2012-405	Señalética	REPOSICION SEÑALIZACION DE CALLES	49,959
3	Atacama	1-J-2012-317	Seguridad	CONSTRUCCIÓN REBAJE DE	49,985
3	Atacama	1-J-2012-319	Luminaria	IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE	49,989
3	Atacama	1-J-2012-322	Señalética	REPOSICIÓN DE SEÑALÉTICA EN	49,985
3	Atacama	1-J-2012-295	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS URBANOS	16,952
3	Atacama	1-J-2012-294	Señalética	INSTALACION SEÑALIZACIONES DE	32,107
3	Atacama	1-J-2012-392	Luminaria	ILUMINACION DE PARADEROS Y VIAS DE	49,352
3	Atacama	1-J-2012-243	Señalética	INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE CALLES	49,558
4	Coquimbo	1-J-2012-614	Paradero	CONSTRUCCION DE 10 PARADEROS	49,860
4	Coquimbo	1-J-2011-515	Paradero	CONSTRUCCION BAHIA CENTRAL	40,037
4	Coquimbo	1-J-2011-523	Paradero	CONSTRUCCION BAHIA PARADEROS	43,924
4	Coquimbo	1-J-2011-512	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS LA SERENA,	44,010
4	Coquimbo	1-J-2012-593	Semáforo	SEMAFORO SECTOR RUTA 5 ISLON	38,886
4	Coquimbo	1-J-2012-594	Seguridad	CONSTRUCCIÓN PISTA DE VIRAJE Y	48,244
4	Coquimbo	1-J-2012-591	Señalética	INSTALACION Y REPOSICION DE	33,173
4	Coquimbo	1-J-2012-204	Semáforo	INSTALACION SEMAFORO INTERSECCION	27,763
4	Coquimbo	1-J-2012-206	Seguridad	MEJORAMIENTO DE LOS PUNTOS	22,542
4	Coquimbo	1-J-2012-467	Paradero	PARADEROS PARA LOCOMOCIÓN	47,965
4	Coquimbo	1-J-2012-253	Luminaria	INSTALACIÓN DE ILUMINACIÓN	23,766
4	Coquimbo	1-J-2012-87	Paradero	CONSTRUCCIÓN REFUGIOS PEATONALES	49,989
4	Coquimbo	1-J-2012-110	Paradero	CONSTRUCCION DE GARITAS	49,289
4	Coquimbo	1-J-2012-102	Seguridad	CONSTRUCCION LOMOS DE TORO VARIOS	8,680
4	Coquimbo	1-J-2012-113	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL SECTOR	49,316
4	Coquimbo	1-J-2012-176	Seguridad	MEJORAMIENTO VIAL CALLE PRINCIPAL DE	17,319
4	Coquimbo	1-J-2012-90	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS EN VARIOS	20,047
5	Valparaíso	1-J-2012-8	Semáforo	SEMAFORIZACION EL LITRE, CAMINO	49,724
5	Valparaíso	1-J-2011-450	Semáforo	SEMAFORIZACIÓN DE LAS	47,538
5	Valparaíso	1-J-2011-571	Paradero	INSTALACIÓN REFUGIOS PEATONALES	49,942
5	Valparaíso	1-J-2012-239	Seguridad	SEÑALIZACION VIAL Y FACILIDADES	42,358
5	Valparaíso	1-J-2011-338	Paradero	CONSTRUCCION Y REPOSICION DE	44,759
5	Valparaíso	1-J-2012-273	Seguridad	CONSTRUCCION DEMARCACION,	47,375

5	Valparaíso	1-J-2012-156	Paradero	MEJORAMIENTO INETGERAL BURLADEERO	12,929
5	Valparaíso	1-J-2012-402	Semáforo	INSTALACION DE SEMÁFOROS E	36,693
5	Valparaíso	1-J-2011-278	Paradero	CONSTRUCCION DE REFUGIOS	46,922
5	Valparaíso	1-J-2012-199	Paradero	PARADEROS O REFUGIOS	49,135
5	Valparaíso	1-J-2011-405	Paradero	ADQUISICION E INSTALACION DE	44,912
5	Valparaíso	1-J-2012-367	Paradero	CONSTRUCCIÓN DE PARADEROS EN	23,201
5	Valparaíso	1-J-2011-422	Paradero	CONSTRUCCION DE REFUGIOS	49,987
5	Valparaíso	1-J-2011-446	Paradero	CONSTRUCCION E INSTALACION	45,435
5	Valparaíso	1-J-2012-116	Pavimenta	PROYECTO DE BACHEOS DE CALLE	38,715
5	Valparaíso	1-J-2012-521	Seguridad	MTT-TRATAMIENTO CON MEDIDAS	22,455
5	Valparaíso	1-J-2011-415	Semáforo	CONSTRUCCION Y SEMAFORIZACION AV.	49,979
5	Valparaíso	1-J-2012-163	Semáforo	SEMAFORIZACIÓN Y MEJORAS	49,991
5	Valparaíso	1-J-2012-342	Pavimenta	TAPADOS DE BACHES CALLE TRONCOS	49,922
5	Valparaíso	1-J-2012-406	Seguridad	CONSTRUCCIÓN RESALTOS	19,543
5	Valparaíso	1-J-2012-271	Paradero	CONSTRUCCIÓN REFUGIO PEATONAL	49,984
5	Valparaíso	1-J-2012-114	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL-AVENIDA	49,756
5	Valparaíso	1-J-2012-120	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL-AVENIDA	49,987
5	Valparaíso	1-J-2012-115	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL-AVENIDA	32,020
5	Valparaíso	1-J-2012-111	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL-AVENIDA	17,673
6	O'Higgins	1-J-2012-226	Paradero	REFUGIOS PEATONALES COMUNA COINCO	49,704
6	O'Higgins	1-J-2012-384	Semáforo	INSTALACIÓN DE SEMÁFORO EN CRUCE EL	49,990
6	O'Higgins	1-J-2012-407	Pavimenta	REPARACIÓN BACHES AVDA. RECREO,	49,500
6	O'Higgins	1-J-2012-274	Seguridad	CONSTRUCCION DE RESALTOS 2012	11,203
6	O'Higgins	1-J-2012-184	Paradero	CONSTRUCCIÓN DE GARITAS	48,250
6	O'Higgins	1-J-2012-334	Semáforo	INSTALACION DE SEMAFORO EN	28,098
6	O'Higgins	1-J-2012-320	Seguridad	PROVISIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE	28,792
6	O'Higgins	1-J-2012-340	Paradero	CONSTRUCCIÓN GARITA TA COLECTIVOS	30,413
6	O'Higgins	1-J-2012-124	Seguridad	SEÑALIZACION COMUNAL Y BALIZAS	49,671
6	O'Higgins	1-J-2012-99	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	32,000
6	O'Higgins	1-J-2012-225	Señalética	REPOSICIÓN E INSTALACIÓN SEÑALETICA	33,559
6	O'Higgins	1-J-2012-315	Semáforo	INSTALACIÓN SEMÁFORO AV. REPÚBLICA	37,325
6	O'Higgins	1-J-2012-305	Semáforo	INSTALACIÓN SEMÁFORO AV. RECREO	45,981
6	O'Higgins	1-J-2012-520	Luminaria	ILUMINACION SOLAR PARADEROS COMUNA	37,587
6	O'Higgins	1-J-2012-428	Paradero	REPOSICIÓN REFUGIOS PEATONALES	49,917
7	Maule	1-J-2012-40	Señalética	NORMALIZACION SEÑALETICA VIAL CHANCO	11,861
7	Maule	1-J-2012-33	Señalética	CONSTRUCCION E INSTALACION	27,030
7	Maule	1-J-2012-36	Señalética	REPOSICION SEÑALETICA VIAL	48,897
7	Maule	1-J-2012-41	Luminaria	REPARACIÓN Y MEJORAMIENTO CON	36,540
7	Maule	1-J-2012-525	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES,	20,686
7	Maule	1-J-2012-39	Luminaria	ILUMINACION PARADEROS COMUNA DE	49,848
7	Maule	1-J-2012-34	Paradero	REPOSICION REFUGIOS PEATONALES	49,300
7	Maule	1-J-2012-35	Paradero	REPOSICION REFUGIOS PEATONALES	49,994
7	Maule	1-J-2012-43	Señalética	SEÑALIZACION LONGAVI URBANO	22,993
7	Maule	1-J-2012-607	Seguridad	CONSTRUCCION RESALTOS DISTINTOS	49,056
7	Maule	1-J-2012-53	Seguridad	DEMARCACION VIAL Y SEÑALETICA MOLINA	47,518
7	Maule	1-J-2012-54	Seguridad	DEMARCACION VIAL Y SEÑALETICA MOLINA	46,839
7	Maule	1-J-2012-45	Seguridad	ADQUISICION E INSTALACION DE BALIZAS	10,443
7	Maule	1-J-2012-37	Señalética	REPOSICION SEÑALETICA URBANA	49,500
7	Maule	1-J-2012-42	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD VIAL EN	34,932
7	Maule	1-J-2012-9	Señalética	ADQUISICION SEÑALIZACIONES PARA	9,120
7	Maule	1-J-2012-31	Luminaria	LUMINARIAS SOLARES DIVERSOS	49,990
7	Maule	1-J-2012-24	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,948
7	Maule	1-J-2012-25	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,923
7	Maule	1-J-2012-26	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,955
7	Maule	1-J-2012-27	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,725
7	Maule	1-J-2012-28	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,726

7	Maule	1-J-2012-27	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,725
7	Maule	1-J-2012-28	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	49,726
7	Maule	1-J-2012-667	Seguridad	IMPLEMENTACION MEDIDAS DE SEGURIDAD	11,198
7	Maule	1-J-2012-603	Seguridad	DIVERSAS OBRAS PARA DISMINUCIÓN DE	25,924
7	Maule	1-J-2011-729	Semáforo	INSTALACION SEMÁFORO CRUCE RUTAS L-	36,702
8	Bío Bío	1-J-2012-158	Paradero y	Construccion Paraderos y Reductores de	48,202
8	Bío Bío	1-J-2012-300	Pavimenta	Conservacion Vial Cochrane	4,901
8	Bío Bío	1-J-2012-103	Señalética	CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN	34,043
8	Bío Bío	1-J-2012-107	Seguridad	DEMARCACIÓN INTERSECCIONES CALLES,	37,101
8	Bío Bío	1-J-2012-527	Seguridad	TRATAMIENTO DE PUNTOS CRITICOS DE	49,979
8	Bío Bío	1-J-2012-373	Semáforo	Habilitación sistema Dinámico Cruce	9,948
8	Bío Bío	1-J-2011-343	Semáforo	NORMALIZACIÓN SEMÁFORO	46,021
8	Bío Bío	1-J-2011-351	Semáforo	NORMALIZACIÓN SEMÁFORO	37,422
8	Bío Bío	1-J-2011-346	Semáforo	NORMALIZACIÓN SEMÁFORO	49,135
8	Bío Bío	1-J-2012-600	Paradero	Demarcacion Paradas de Buses en el Sector	8,197
8	Bío Bío	1-J-2012-58	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS DIVERSOS	49,990
8	Bío Bío	1-J-2012-196	Semáforo	Instalación de dispositivos sonoros para ciegos	12,506
8	Bío Bío	1-J-2012-287	Paradero	CONSTRUCCIÓN DE 6 REFUGIOS	23,164
8	Bío Bío	1-J-2012-29	Pavimenta	MEJORAMIENTO CALLE GENERAL	49,990
8	Bío Bío	1-J-2012-215	Seguridad	INSTALACIÓN DE BALIZAS PEATONALES,	46,178
8	Bío Bío	1-J-2012-194	Señalética	INSTALACIÓN LETREROS SEÑALÉTICA DE	22,338
8	Bío Bío	1-J-2012-510	Señalética	REPOSICIÓN DE SEÑALIZACIONES DE	49,577
8	Bío Bío	1-J-2012-175	Señalética	INSTALACIÓN DE PALETAS DE	48,615
8	Bío Bío	1-J-2012-329	Seguridad	DEMARCACIÓN VIAL EN EJES DE	48,553
8	Bío Bío	1-J-2012-173	Señalética	REPOSICIÓN Y NORMALIZACIÓN DE	44,923
8	Bío Bío	1-J-2012-511	Semáforo	ADQUISICION E INSTALACION DE	40,422
8	Bío Bío	1-J-2012-313	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	49,900
8	Bío Bío	1-J-2012-391	Seguridad	SEGURIDAD DE TRANSITO VIAL EN	49,902
8	Bío Bío	1-J-2012-390	Semáforo	SEMAFORIZACION INTERSECCION CALLE	25,589
8	Bío Bío	1-J-2012-277	Señalética	INSTALACION DE SEÑALIZADORES DE	13,032
8	Bío Bío	1-J-2012-217	Semáforo	MODIFICACION SEMAFORIZACION	26,599
8	Bío Bío	1-J-2012-76	Seguridad	CONSTRUCCION SEÑALIZACION Y	49,924
8	Bío Bío	1-J-2012-302	Paradero	CONSTRUCCIÓN BAHÍAS DE DETENCIÓN	13,432
8	Bío Bío	1-J-2012-207	Paradero	CONSTRUCCION Y REPOSICION	49,999
8	Bío Bío	1-J-2012-233	Señalética	INSTALACIÓN SEÑALÉTICA NOMBRE Y	17,797
8	Bío Bío	1-J-2012-220	Señalética	CONSTRUCCIÓN SEÑALETICA EN CALLES	40,754
8	Bío Bío	1-J-2012-276	Semáforo	INSTALACIÓN SEMAFOROS CIUDAD DE	31,830
9	Araucanía	1-J-2012-50	Semáforo	MTT - INSTALACIÓN DE CRUCE	40,831
9	Araucanía	1-J-2012-22	Paradero	MTT-INSTALACIÓN Y REPOSICIÓN DE	46,631
9	Araucanía	1-J-2012-47	Seguridad	MTT INSTALACIÓN DE SEÑALIZACIÓN	49,766
9	Araucanía	1-J-2012-48	Pavimenta	MTT - SOLUCIÓN A EVENTOS EN	49,014
9	Araucanía	1-J-2012-187	Seguridad	SUMINISTRO E INSTALACIÓN SEÑALETICA	49,988
9	Araucanía	1-J-2012-190	Señalética	SUMINISTRO E INSTALACIÓN SEÑALETICA	49,681
9	Araucanía	1-J-2012-177	Seguridad	INSTALACION REDUCTORES DE	37,246
9	Araucanía	1-J-2012-449	Paradero y	REPOSICIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE	49,000
9	Araucanía	1-J-2012-533	Seguridad	CONSTRUCCIÓN DE BAHÍA LOCOMOCIÓN	14,864
9	Araucanía	1-J-2012-470	Seguridad	CONSTRUCCION Y MEJORA,MIENTO DE	34,789
9	Araucanía	1-J-2012-534	Paradero	CONSTRUCCIÓN DE REFUGIOS	49,902
9	Araucanía	1-J-2012-468	Seguridad	INSTALACIÓN DE SEÑALETICAS Y	28,229
9	Araucanía	1-J-2012-23	Semáforo	ADQUISICION E INSTALACION SEMAFORO	48,940
9	Araucanía	1-J-2012-326	Semáforo	ADQUISICION E INSTALACION SEMAFORO	48,656
9	Araucanía	1-J-2012-325	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS RURALES 2012	49,930

9	Araucanía	1-J-2012-56	Seguridad	INSTALACIÓN Y DEMARCACIÓN DE	49,681
9	Araucanía	1-J-2012-356	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	12,977
9	Araucanía	1-J-2012-369	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	32,311
9	Araucanía	1-J-2012-371	Seguridad	REPOSICION E INSTALACION SEÑALÉTICA	48,019
9	Araucanía	1-J-2012-496	Semáforo	INSTALACION APARATOS AUDIBLES PARA	49,323
9	Araucanía	1-J-2012-485	Seguridad	DEMARCAACION CALLES DE TEMUCO	48,916
9	Araucanía	1-J-2012-497	Semáforo	CAMBIO DE ILUMINACION DE SEMAFOROS A	41,565
9	Araucanía	1-J-2012-498	Semáforo	CAMBIO DE ILUMINACION DE SEMAFOROS A	42,185
9	Araucanía	1-J-2012-499	Semáforo	CAMBIO DE ILUMINACION DE SEMAFOROS A	49,921
9	Araucanía	1-J-2012-484	Seguridad	DEMARCAACION E INSTALACION DE TACHAS	49,969
9	Araucanía	1-J-2012-475	Paradero	CONSTRUCCION GARITAS HUALPIN,	6,358
9	Araucanía	1-J-2012-330	Paradero	CONSTRUCCIÓN PARADEROS URBANOS	33,503
9	Araucanía	1-J-2012-234	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	12,746
10	Los Lagos	1-J-2012-505	Seguridad	MEJORAMIENTO PUNTOS CRITICOS	42,968
10	Los Lagos	1-J-2012-506	Seguridad	MEJORAMIENTO SEGURIDAD DE TRANSITO	42,422
10	Los Lagos	1-J-2012-429	Seguridad	TRATAMIENTOS PUNTOS NEGROS CASTRO	34,435
10	Los Lagos	1-J-2012-430	Seguridad	TRATAMIENTOS PUNTOS NEGROS PUNTO	29,435
10	Los Lagos	1-J-2012-238	Seguridad	CONSTRUCCION PISTA DE VIRAJE RUTA 5	42,000
10	Los Lagos	1-J-2012-169	Seguridad	INSTALACION DE BALIZAS PEATONALES EN	42,203
10	Los Lagos	1-J-2012-134	Señalética	COLOCACION SEÑALES DE TRANSITO	33,978
10	Los Lagos	1-J-2012-568	Paradero	CONSTRUCCIÓN REFUGIOS PEATONALES	31,354
10	Los Lagos	1-J-2012-137	Semáforo	SEMAFORIZACION AV. REAL / LUPERCIO	42,408
10	Los Lagos	1-J-2012-304	Semáforo	SEMAFORIZACIÓN CONCEPCIÓN CON POR	40,046
10	Los Lagos	1-J-2012-459	Seguridad	HABILITACION ZONA DE ESTACIONAMIENTO	32,712
10	Los Lagos	1-J-2012-381	Seguridad	ORDENAMIENTO VIAL CALLE DEL	49,070
10	Los Lagos	1-J-2012-378	Seguridad	ORDENAMIENTO VIAL CALLE DEL	43,050
10	Los Lagos	1-J-2012-148	Seguridad	INSTALACION ELEMENTOS DE SEGURIDAD	49,990
10	Los Lagos	1-J-2012-666	Paradero	CONSTRUCCION REFUGIOS PEATONALES	31,383
10	Los Lagos	1-J-2012-182	Seguridad	EQUIPAMIENTO DE TRANSITO EN	49,976
10	Los Lagos	1-J-2012-417	Seguridad	SEGURIDAD VIAL SECTOR URBANO	49,990
10	Los Lagos	1-J-2012-490	Paradero	CONSTRUCCION GARITAS CAMINERAS	24,000
10	Los Lagos	1-J-2012-500	Paradero	CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE	33,082
10	Los Lagos	1-J-2012-299	Terminal	REPOSICIÓN TERMINAL DE BUSES	49,999
10	Los Lagos	1-J-2012-659	Paradero	CONSTRUCCION GARITAS PEATONALES	49,971
11	Aysén	1-J-2012-523	Seguridad	MTT, PLAN REGIONAL DE PUNTOS	25,187
11	Aysén	1-J-2012-370	Señalética	MTT INSTALACIÓN Y REPOSICIÓN SEÑAL	27,261
11	Aysén	1-J-2012-112	Paradero	MTT, CONSTRUCCIÓN DE REFUGIOS PARA	49,898
11	Aysén	1-J-2012-350	Paradero	MTT, CONSTRUCCIÓN REFUGIOS PARADA	15,295
11	Aysén	1-J-2012-254	Seguridad	MTT TRATAMIENTO CON MEDIDAS	45,914
11	Aysén	1-J-2012-257	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	49,994
11	Aysén	1-J-2012-250	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	44,439
11	Aysén	1-J-2012-255	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	44,439
11	Aysén	1-J-2012-240	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	49,994
11	Aysén	1-J-2012-513	Seguridad	PLAN REGIONAL DE TRATAMIENTODE	21,981
11	Aysén	1-J-2012-252	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	44,439
11	Aysén	1-J-2012-248	Paradero	PLAN DE CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN	44,439
11	Aysén	1-J-2012-507	Seguridad	PLAN REGIONAL DETRATAMIENTO DE	48,313
11	Aysén	1-J-2012-672	Seguridad	MTT SEÑALÉTICA Y SEGURIDAD VIAL	35,358
11	Aysén	1-J-2011-529	Paradero	MTT CONSTRUCCION DE 12 REFUGIOS	48,637
12	Magallanes	1-J-2011-705	Paradero	CONSTRUCCION DE PARADEROS DE	49,990
12	Magallanes	1-J-2012-625	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS DE	49,990
12	Magallanes	1-J-2012-624	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS DE	49,990

12	Magallanes	1-J-2012-626	Paradero	CONSTRUCCION PARADEROS DE	49,990
12	Magallanes	1-J-2012-398	Paradero	AMPLIACION PARADERO DE BUSES,	28,197
12	Magallanes	1-J-2012-201	Pavimenta	PAVIMENTACION ACCESO PARADA DE	46,926
12	Magallanes	1-J-2012-610	Luminaria	MEJORAMIENTO ILUMINACION VIAL, BAHIA	25,558
12	Magallanes	1-J-2012-608	Señalética	NORMALIZACION SEÑALETICA DE	42,746
12	Magallanes	1-J-2012-550	Señalética	REPOSICION SEÑALETICA DE CALLES CON	12,477
12	Magallanes	1-J-2012-612	Paradero	CONSTRUCCIÓN REFUGIO PEATONAL TIPO	32,615
12	Magallanes	1-J-2012-611	Paradero	CONSTRUCCIÓN REFUGIO PEATONAL TIPO	32,615
12	Magallanes	1-J-2012-466	Luminaria	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LUMINARIA	24,541
12	Magallanes	1-J-2012-269	Paradero	CONSTRUCCION PARADERO DE BUSES	49,990
13	Metropolitana	1-J-2012-55	Paradero	CONSTRUCCIÓN PARADERO Y BOLETERÍA	11,791
13	Metropolitana	1-J-2012-529	Señalética	REPOSICIÓN E INSTALACIÓN DE	49,993
13	Metropolitana	1-J-2012-528	Seguridad	MEJORAMIENTO DEMARCACIÓN VIAL Y	49,912
13	Metropolitana	1-J-2012-393	Seguridad	INTERSECCION AVDA. MICHELLE	19,864
13	Metropolitana	1-J-2012-432	Seguridad	INTERSECCION SANTELICES - JAIME	7,182
13	Metropolitana	1-J-2012-438	Seguridad	INTERSECCION SANTELICES, IZAGA,	8,087
13	Metropolitana	1-J-2012-526	Luminaria	ILUMINACION PARA PARADEROS DE LA	49,900
13	Metropolitana	1-J-2012-452	Paradero	CONSTRUCCIÓN DE REFUGIOS	17,012
13	Metropolitana	1-J-2012-674	Seguridad	INSTALACIÓN DE TACHAS VIALES DE	36,825
13	Metropolitana	1-J-2012-86	Señalética	REPOSICION SEÑALETICA NOMBRE DE	14,877
13	Metropolitana	1-J-2012-88	Seguridad	MEJORAMIENTO DE CRUCE PEATONAL	42,198
13	Metropolitana	1-J-2012-30	Paradero	CONSTRUCCION DE PARADEROS	17,183
13	Metropolitana	1-J-2012-487	Seguridad	SEÑALÉTICA DE INFORMACIÓN VARIABLE	49,903
14	Los Ríos	1-J-2012-59	Paradero	MTT AMPLIACION Y MEJORAMIENTO	34,747
14	Los Ríos	1-J-2012-68	Paradero	MTT AMPLIACION Y MEJORAMIENTO	33,851
14	Los Ríos	1-J-2012-74	Seguridad	IMPLEMENTACIÓN DE BARRERAS	49,714
14	Los Ríos	1-J-2012-82	Señalética	REPOSICIÓN SEÑALÉTICA VERTICAL	21,586
14	Los Ríos	1-J-2012-78	Seguridad	MTT DEMARCACION VIAL 2012	19,808
14	Los Ríos	1-J-2012-52	Seguridad	MTT MEDIDAS CORRECTIVAS EN ACCESO	34,253
14	Los Ríos	1-J-2012-130	Seguridad	IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALES Y	49,372
14	Los Ríos	1-J-2012-79	Seguridad	INSTALACIÓN DE SEÑALETICA Y	37,329
14	Los Ríos	1-J-2012-162	Seguridad	MTT- TRATAMIENTO CON MEDIDAS	24,156
14	Los Ríos	1-J-2012-188	Señalética	CONSTRUCCIÓN SEÑALÉTICA NOMBRES	49,999
14	Los Ríos	1-J-2012-95	Paradero	CONSTRUCCION DE 18 PARADEROS DE	29,990
14	Los Ríos	1-J-2012-96	Seguridad	DEMARCACIONES Y SEÑALES DE	20,000
14	Los Ríos	1-J-2012-97	Seguridad	IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALÉTICA Y	49,990
14	Los Ríos	1-J-2012-12	Seguridad	CONSTRUCCIÓN DE SEÑALES Y	28,827
14	Los Ríos	1-J-2012-84	Semáforo	MTT SEMAFORIZACIÓN CRUCE CALLE	26,360
14	Los Ríos	1-J-2012-85	Seguridad	MTT PROYECTO MEJORAMIENTO DE	49,879
14	Los Ríos	1-J-2012-185	Seguridad	MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE	31,193
14	Los Ríos	1-J-2012-168	Paradero	REPOSICION DE REFUGIOS PEATONALES	38,500
14	Los Ríos	1-J-2012-72	Seguridad	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE VALLAS	44,893
14	Los Ríos	1-J-2012-192	Seguridad	MEJ.SEGURIDAD VIAL PICARTE ENTRE	14,470
14	Los Ríos	1-J-2012-71	Señalética	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN DE SEÑALES	48,597
14	Los Ríos	1-J-2012-195	Seguridad	MEJ.SEGURIDAD VIAL AVDA. COSTANERA	4,065
14	Los Ríos	1-J-2012-70	Señalética	ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN SEÑALES R-	49,653
14	Los Ríos	1-J-2012-388	Paradero	IMPLEMENTACIÓN MUELLES FLUVIALES	49,992
14	Los Ríos	1-J-2012-69	Seguridad	ADQ. Y PINTURA TERMOPLÁSTICA EN	49,355
15	Arica y	1-J-2012-606	Paradero	PARADEROS DE LOCOMOCIÓN CON	49,924

4º 2011							
REGION	CODIGO BIP	AÑO	COSTO	ETAPA	CLASIFICACION	DESCRIPCION	RATE
01 - I REGION	30096471	2010	312,241	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	30099922	2012	188,471	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	30103779	2012	606,071	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	20178721	2012	4,481,759	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	30039714	2012	187,442	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	30080833	2012	1,194,060	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30090316	2012	657,022	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
01 - I REGION	30110995	2012	2,798,834	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30114760	2012	1,749,251	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30095549	2012	89,992	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
01 - I REGION	30110937	2012	808,144	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30066134	2011	52,367	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30110878	2011	712,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
02 - II REGION	30044433	2011	624,400	DISEÑO			RS
02 - II REGION	30087589	2011	2,722,714	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
02 - II REGION	30088472	2011	2,638,216	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
02 - II REGION	20190033	2010	566,307	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
02 - II REGION	30093506	2011	2,298,094	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
02 - II REGION	30095179	2012	2,780,163	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
02 - II REGION	30103147	2011	304,434	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
02 - II REGION	30071123	2011	598,371	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
02 - II REGION	30043351	2010	1,348,259	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
02 - II REGION	30079600	2010	509,242	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
03 - III REGION	20104380	2012	30,332	DISEÑO			RS
03 - III REGION	30033473	2011	123,330	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30064153	2011	1,015,039	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
03 - III REGION	30072313	2011	250,300	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
03 - III REGION	30072362	2012	235,338	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30087591	2011	2,000,052	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
03 - III REGION	30090889	2012	1,038,146	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
03 - III REGION	30076935	2011	306,000	DISEÑO			RS
03 - III REGION	30087709	2011	1,025,336	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30091549	2011	578,944	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30068478	2011	361,813	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
03 - III REGION	30071015	2010	431,988	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
03 - III REGION	30080293	2012	216,709	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
04 - IV REGION	30093300	2012	527,318	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30063048	2012	827,617	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30063499	2011	255,563	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30073644	2010	255,611	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30082041	2011	20,960	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30064492	2010	1,357,246	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30073022	2012	110,665	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30073048	2011	425,740	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30100112	2012	135,306	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30100566	2012	1,053,350	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30026731	2012	164,849	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30070450	2011	161,660	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30070501	2011	471,502	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30077702	2010	67,316	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30109486	2012	333,503	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
04 - IV REGION	30003840	2012	285,342	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30093574	2011	187,524	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
04 - IV REGION	30005191	2010	76,380	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30084033	2011	467,996	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30077177	2011	267,249	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30006756	2010	381,904	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30044530	2011	466,299	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS

04 - IV REGION	30065087	2010	601,074	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30068006	2012	59,828	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30077812	2012	120,813	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30077947	2012	152,737	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30084211	2011	277,030	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30093589	2011	659,377	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30093589	2011	46,560	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30071084	2012	124,086	DISEÑO			RS
04 - IV REGION	30071513	2012	422,338	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30063848	2010	220,274	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30082097	2010	1,180,279	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
04 - IV REGION	30091530	2012	2,519,612	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
05 - V REGION	30094440	2011	10,640	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30061145	2010	524,172	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30066205	2010	348,474	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30085274	2011	788,582	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30071613	2011	68,097	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30071740	2011	258,705	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30094338	2011	14,209	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30094405	2011	4,800	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30094405	2012	124,691	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30094639	2011	25,150	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30093579	2011	100,500	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30092722	2011	181,529	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30092723	2011	510,056	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30064322	2010	320,731	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30078563	2011	893,660	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30078565	2011	478,527	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30078611	2011	1,044,288	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30094747	2011	1,086,079	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094752	2011	510,649	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094762	2011	456,081	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094542	2011	80,485	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	20120943	2011	330,887	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	20120948	2011	499,169	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	20120950	2010	296,664	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30076930	2011	164,836	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30076933	2010	210,300	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30080133	2010	93,887	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30080135	2011	253,745	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30084990	2011	305,357	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30084993	2011	266,892	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30084994	2011	123,159	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30098252	2011	285,097	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30098254	2011	150,116	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30098264	2011	199,982	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30085224	2010	758,467	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30091414	2011	730,054	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093830	2011	206,637	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093831	2011	85,327	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093833	2011	94,037	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093835	2011	123,275	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093838	2011	153,753	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093868	2011	157,390	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30095178	2011	116,568	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30092577	2010	98,500	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30087744	2011	230,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30061721	2010	759,469	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30003949	2011	1,014,870	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30033691	2011	2,338,078	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

06 - VI REGION	30076013	2010	94,967	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30076205	2010	28,968	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30100162	2011	502,400	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
06 - VI REGION	30043582	2010	68,837	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30063546	2010	133,652	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30076555	2010	366,165	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30080563	2011	143,426	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30091584	2012	77,231	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30091584	2010	61,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30064297	2010	350,945	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30064360	2011	946,694	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30080923	2011	44,593	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30108273	2011	100,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30081186	2011	1,719,418	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30034476	2010	94,023	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30073193	2010	9,236	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30077484	2010	281,623	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30077563	2010	148,828	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30060219	2010	1,088,673	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30086552	2011	106,985	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30088050	2010	33,620	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30088050	2012	2,333,412	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30081009	2012	236,797	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30081009	2010	17,840	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	20169432	2011	334,908	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30086947	2011	1,353,229	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30079196	2011	1,025,353	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30094838	2012	12,384	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30082457	2010	1,145,286	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
07 - VII REGION	30094873	2012	32,794	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30094877	2011	41,258	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30095176	2012	18,612	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30102367	2011	80,596	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30066440	2011	64,703	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30101734	2011	33,362	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30097403	2011	157,085	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30097410	2012	140,901	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30097413	2012	174,429	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30097414	2012	155,993	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30097415	2012	146,168	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30045853	2011	50,213	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	20188124	2012	113,272	DISEÑO			RS
07 - VII REGION	30075172	2011	45,994	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30081794	2011	38,442	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30081800	2011	25,655	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30081801	2011	68,871	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30087227	2011	204,048	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30081783	2011	41,271	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30091340	2011	756,281	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30072161	2011	115,382	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30078774	2011	68,246	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30094847	2011	30,776	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30094860	2011	88,459	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30095399	2012	43,316	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30091314	2011	253,000	DISEÑO			RS
07 - VII REGION	20106504	2011	13,349,660	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	20189011	2010	374,054	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30088477	2010	2,211,054	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30091774	2010	1,520,556	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30114534	2011	1,146,329	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A

08 - VIII REGIO	30069760	2011	1,424,149	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30069760	2010	33,250	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30087663	2012	187,408	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30061404	2011	92,736	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30099877	2012	135,395	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30085992	2011	447,310	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30085993	2011	167,043	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30085994	2011	93,905	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30087733	2011	138,436	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30088566	2010	339,381	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30095257	2011	114,917	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30095311	2011	551,452	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30098871	2011	151,308	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30103553	2011	104,604	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30044738	2011	463,523	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30071874	2010	104,854	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30077016	2010	315,250	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30089055	2010	664,027	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30076284	2011	229,874	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30103441	2012	137,795	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30082546	2011	64,317	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30082551	2011	46,022	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30083381	2011	45,150	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30083385	2011	317,907	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	20167701	2010	224,366	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30095715	2012	172,824	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	20139985	2011	1,597,565	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30086247	2011	526,508	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30095732	2012	130,428	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30099937	2012	2,008,813	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30069922	2010	667,857	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30082637	2010	280,442	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30082642	2010	406,853	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30093734	2011	83,792	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30093740	2011	118,456	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30038065	2011	803,188	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30073472	2010	101,535	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30079152	2011	606,653	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30083175	2010	4,102,705	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30103654	2011	131,465	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30082850	2011	393,796	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30095356	2011	370,572	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	20167478	2011	124,077	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	20189046	2010	57,059	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30076582	2012	554,951	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30076582	2011	43,854	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30076583	2012	294,700	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30076583	2011	40,853	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30076584	2012	829,324	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30076584	2011	43,854	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30078259	2010	171,489	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30088556	2011	234,046	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30078406	2010	749,462	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
08 - VIII REGIO	30001755	2011	444,365	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30063271	2011	533,063	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30093562	2011	428,435	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30071433	2010	777,349	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30071788	2010	351,044	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30063674	2011	523,558	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30078755	2011	775,953	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS

08 - VIII REGIO	30080088	2011	121,881	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30064157	2010	517,257	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30071376	2010	243,124	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30089569	2010	2,947,173	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096493	2012	347,133	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30097052	2010	184,036	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096375	2011	180,742	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30116305	2012	25,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30116327	2012	25,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30116329	2012	25,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30097417	2011	238,802	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30115486	2012	26,457	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30080592	2011	113,263	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30096759	2011	340,830	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30116984	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30116987	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096109	2010	2,574,461	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30097051	2010	377,355	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	20139324	2010	1,577,898	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30098119	2012	63,021	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30085228	2010	1,187,923	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30079185	2010	312,241	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30104068	2011	83,877	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30080600	2012	4,711,842	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	20107399	2010	2,587,156	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30066670	2010	2,483,198	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30045909	2012	915,352	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30081966	2010	246,349	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	20181355	2010	831,854	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30106455	2012	3,272,362	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
09 - IX REGION	20157385	2010	254,979	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30062211	2010	202,143	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30080128	2010	146,764	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30095104	2010	110,424	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30082406	2010	1,972,421	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30045420	2012	164,786	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30081662	2012	176,012	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30096146	2012	831,633	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30095960	2012	12,666	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30095960	2010	221,500	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30105500	2012	399,803	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096944	2010	280,360	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30097257	2011	403,956	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30101033	2011	1,860,422	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30106999	2012	2,705,033	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
10 - X REGION	30072617	2011	209,367	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30082636	2011	26,126	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30101752	2011	75,597	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
10 - X REGION	30102713	2011	591,864	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30094430	2010	96,760	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30101814	2011	114,380	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30089546	2011	1,217,711	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30111358	2011	40,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30111362	2011	70,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30075837	2010	12,500	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30061329	2010	247,156	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30079613	2010	223,154	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30088017	2011	1,268,815	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
10 - X REGION	30085478	2011	150,131	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30087221	2012	458,746	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

10 - X REGION	30069788	2010	191,270	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30102043	2011	138,826	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	20195455	2011	71,002	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30072131	2011	243,428	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
10 - X REGION	30086063	2012	498,660	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30091004	2011	101,884	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
10 - X REGION	30111178	2011	99,664	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30112848	2011	49,993	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30072757	2010	381,529	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30112217	2011	144,133	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30061293	2011	154,002	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30095469	2011	588,524	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30070561	2010	891,006	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
10 - X REGION	30096861	2010	132,090	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30071449	2010	19,371,457	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
10 - X REGION	30086121	2010	1,875,194	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30092915	2011	696,572	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30101971	2012	918,197	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30103330	2010	1,500,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	20105343	2011	416,359	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30092658	2011	665,478	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30092721	2011	773,003	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30103257	2012	72,660	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	20180479	2010	455,259	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
11 - XI REGION	30002156	2010	322,092	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
11 - XI REGION	30101181	2011	1,160,654	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
11 - XI REGION	30102605	2011	3,184,637	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30102605	2011	17,548	DISEÑO			RS
11 - XI REGION	30114787	2011	168,845	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	30114812	2011	465,819	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	30057718	2011	24,831	DISEÑO			RS
11 - XI REGION	30067122	2010	498,385	EJECUCION	OTROS		RS
11 - XI REGION	30092856	2011	983,902	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
12 - XII REGION	30035902	2012	523,094	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30084328	2010	171,519	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30084447	2010	13,880	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30089614	2011	169,029	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30102002	2011	16,001	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30102903	2011	21,547	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30104363	2010	27,124	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30003930	2010	282,129	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30066315	2011	601,522	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	20188018	2010	110,662	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	20188197	2010	281,061	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30046074	2010	35,913	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30078336	2011	338,710	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30081297	2012	1,575,670	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30081297	2010	30,133	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30099388	2010	143,641	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30099531	2010	104,905	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30101842	2011	587,191	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30103824	2011	1,167,933	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30104187	2011	312,885	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	20102690	2011	537,600	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30076653	2010	240,455	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30078420	2012	783,411	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
12 - XII REGION	30102362	2010	1,986,662	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30084724	2010	179,306	DISEÑO			RS
13 - REGION M	30061904	2012	1,177,502	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
13 - REGION M	30061904	2010	25,718	DISEÑO			RS

13 - REGION M	30072430	2011	174,191	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
13 - REGION M	30072510	2011	557,986	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30091616	2011	207,864	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30074050	2010	607,012	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30063692	2011	61,817	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
13 - REGION M	30085663	2011	377,975	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
13 - REGION M	30102193	2011	155,249	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30081604	2011	160,127	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30085138	2010	589,931	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
13 - REGION M	30085506	2011	706,239	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
13 - REGION M	30070658	2010	41,491	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
13 - REGION M	30076150	2011	386,470	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30093004	2011	321,977	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30092720	2011	706,947	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30092763	2011	784,539	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	20194012	2010	1,426,752	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
13 - REGION M	30085255	2011	740,614	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30034777	2010	14,620	DISEÑO			RS
13 - REGION M	30034777	2012	937,367	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30071256	2010	191,463	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30084812	2011	5,500	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30085596	2011	5,500	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30088003	2012	12,357	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30088254	2010	322,300	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30094247	2011	1,080,771	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30080877	2011	303,059	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30086459	2012	152,701	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30087997	2011	169,013	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30094261	2011	504,167	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30099155	2011	353,000	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
14 - XIV REGIO	30072258	2010	328,249	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30086724	2011	422,651	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102456	2011	276,472	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30103019	2011	42,040	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30075966	2010	378,773	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30084732	2011	232,767	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30095314	2011	318,351	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30095318	2010	257,875	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102963	2011	252,856	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30034104	2010	41,001	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30034104	2012	250,002	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
14 - XIV REGIO	30095012	2011	288,536	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30080127	2011	365,020	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30092146	2011	170,974	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30067424	2012	1,490,916	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
14 - XIV REGIO	30067434	2011	82,687	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30071182	2012	5,070,031	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30086468	2011	400,940	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
14 - XIV REGIO	30086471	2011	314,987	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30086716	2012	100,736	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30087958	2011	77,400	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
14 - XIV REGIO	30098069	2011	187,980	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30099433	2011	70,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30107299	2012	300,000	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
14 - XIV REGIO	30086970	2010	4,564,381	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30106005	2011	529,004	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30080185	2010	105,501	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	20177869	2012	75,143	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30070145	2012	2,781,156	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30080193	2010	207,423	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS

15 - XV REGIO	30080475	2010	63,339	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30080479	2010	50,125	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30080482	2010	50,125	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30081323	2011	927,372	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30081613	2011	877,104	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30081616	2011	774,411	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30114915	2012	698,641	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	RS
15 - XV REGIO	30098117	2011	49,993	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
15 - XV REGIO	30098118	2011	49,983	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
15 - XV REGIO	30098642	2011	48,751	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
15 - XV REGIO	30098643	2011	21,628	EJECUCION	INFRAESTRUCTURA	CONSTRUCCION	S/A
15 - XV REGIO	30100796	2011	250,000	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30078323	2010	408,001	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30114758	2011	173,955	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
15 - XV REGIO	30099368	2011	3,862,490	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30101324	2011	2,465,257	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30112175	2011	184,832	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
15 - XV REGIO	30113287	2011	99,700	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
15 - XV REGIO	30113302	2012	315,001	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30113308	2011	108,473	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
15 - XV REGIO	30115555	2011	1,975,063	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30115819	2012	322,655	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
15 - XV REGIO	30115964	2011	712,178	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A

4º 2012							
REGION	CODIGO	AÑO	COSTO	ETAPA	DESCRIPCION	SUBDESCRIPCION	RATE
01 - I REGION	30082488	2011	268,803	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30120077	2012	99,383	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30034892	2010	161,712	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30080044	2010	321,278	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30093521	2012	173,606	PREFACTIBILIDAD			RS
01 - I REGION	30116690	2012	299,656	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30118244	2012	1,698,159	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30119023	2012	1,787,504	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30119142	2012	484,312	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30125022	2012	928,103	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30084815	2010	267,732	DISEÑO			RS
01 - I REGION	30116711	2012	509,294	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30117834	2012	1,394,082	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
01 - I REGION	30110973	2012	2,900,939	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
02 - II REGION	20178122	2011	19,802,537	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
02 - II REGION	30101328	2012	3,809,237	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
02 - II REGION	30103995	2012	162,000	PREFACTIBILIDAD			RS
02 - II REGION	30034883	2012	174,022	DISEÑO			RS
02 - II REGION	30082611	2012	86,880	PREFACTIBILIDAD			RS
02 - II REGION	30115920	2012	2,883,288	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
02 - II REGION	30061546	2012	18,301,074	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
03 - III REGION	30105986	2012	75,269	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
03 - III REGION	30096278	2012	508,929	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30071218	2012	119,151	PREFACTIBILIDAD			RS
03 - III REGION	30126248	2012	2,745,146	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
03 - III REGION	30099669	2012	194,771	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30118572	2012	2,527,070	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
03 - III REGION	30124504	2012	1,174,541	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
03 - III REGION	30124628	2012	148,951	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
04 - IV REGION	30082359	2012	366,911	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
04 - IV REGION	30100302	2012	123,605	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30100303	2012	308,553	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30101365	2012	245,126	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30100267	2012	2,012,033	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30108126	2012	520,311	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30061162	2012	696,881	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30075875	2010	143,030	PREFACTIBILIDAD			RS
04 - IV REGION	30077818	2012	470,204	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
04 - IV REGION	30077949	2012	945,919	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
04 - IV REGION	30100585	2012	25,743	PREFACTIBILIDAD			RS
04 - IV REGION	30109725	2012	260,728	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30121913	2012	1,298,064	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30100572	2012	560,367	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30072030	2012	739,430	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30070483	2012	640,144	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30081731	2012	265,153	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30089334	2012	177,701	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30089534	2012	76,144	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30090103	2012	147,762	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099599	2012	162,881	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099600	2012	234,673	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099603	2012	142,577	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099604	2012	171,827	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30108681	2012	290,942	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30108713	2012	148,880	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30108806	2012	526,365	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30113710	2012	64,533	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30078545	2012	216,447	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

05 - V REGION	30078546	2012	246,987	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30103982	2012	192,574	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30122204	2012	135,881	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30122220	2012	86,768	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30122227	2012	704,674	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30085321	2012	261,998	DISEÑO			RS
05 - V REGION	30103853	2012	112,447	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30085352	2012	389,589	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30085354	2012	406,069	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30085355	2012	387,175	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30096112	2012	500,678	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30103905	2012	1,094,968	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30125756	2012	217,082	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30096567	2012	448,993	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099717	2012	642,693	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30099722	2012	954,491	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30092956	2012	357,128	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30092957	2012	312,970	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30092958	2012	515,192	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30093072	2012	3,233,152	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30101274	2012	41,808	PREFACTIBILIDAD			RS
05 - V REGION	30101941	2012	217,570	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30103260	2012	201,143	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30103844	2012	165,768	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30106902	2012	60,000	PREFACTIBILIDAD			RS
05 - V REGION	30107330	2012	275,473	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30107952	2012	194,065	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30111187	2012	829,700	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30111374	2012	337,946	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	20192035	2012	553,175	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30109511	2012	25,700	DISEÑO			RS
05 - V REGION	20191947	2012	862,183	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30127585	2012	196,231	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30105940	2011	521,365	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094856	2012	395,076	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
05 - V REGION	30124298	2012	404,898	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30089526	2012	394,686	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30089527	2012	278,073	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30103003	2012	334,632	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30119551	2012	119,309	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30119553	2012	171,604	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30121394	2012	186,146	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30121400	2012	173,753	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30082367	2012	514,768	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30098335	2012	154,106	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
05 - V REGION	30120100	2012	116,955	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30128029	2012	103,965	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30093809	2012	136,667	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30094043	2012	409,909	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
05 - V REGION	30094276	2012	301,255	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094277	2012	324,964	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094712	2012	503,421	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - V REGION	30094713	2012	98,804	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30118819	2012	70,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30075565	2012	519,286	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	20100873	2012	370,388	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30110324	2012	222,000	PREFACTIBILIDAD			RS
06 - VI REGION	30127610	2012	453,803	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30104223	2012	26,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30110348	2012	399,246	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

06 - VI REGION	30094052	2012	14,051	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30107210	2012	2,076,218	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
06 - VI REGION	30116869	2012	384,560	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
06 - VI REGION	30103831	2012	277,252	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30100297	2012	2,387,024	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30071800	2012	189,944	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30112579	2012	842,898	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30078437	2012	1,050,986	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30116194	2012	125,758	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
06 - VI REGION	30062974	2011	504,246	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30083459	2012	136,900	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30119333	2012	420,000	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30120369	2012	115,763	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
06 - VI REGION	30081182	2012	126,659	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30081190	2012	126,658	DISEÑO			RS
06 - VI REGION	30083654	2011	530,003	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
06 - VI REGION	30071804	2012	177,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
06 - VI REGION	30112440	2012	771,000	PREFACTIBILIDAD			RS
07 - VII REGION	30093209	2012	1,141,232	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30093211	2012	1,382,081	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30120048	2012	20,345	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30123863	2012	38,536	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	20168746	2011	166,277	PREFACTIBILIDAD			RS
07 - VII REGION	30116074	2012	1,028,634	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30094766	2012	23,979	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30121252	2012	73,000	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
07 - VII REGION	30121269	2012	49,300	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30116063	2012	138,361	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30120035	2012	49,990	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30121277	2012	10,000	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30121278	2012	24,899	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	20187820	2012	10,555,624	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30116299	2011	1,212,606	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30119032	2012	1,639,761	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30120396	2012	78,029	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30121102	2012	76,020	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30105104	2011	25,220	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30108629	2012	433,328	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30093227	2012	1,236,117	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30094745	2011	8,807	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30092815	2012	957,392	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30093170	2012	1,590,999	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30095598	2012	946,483	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30116076	2011	909,987	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30121556	2012	70,380	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
07 - VII REGION	30093228	2012	891,353	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30121282	2012	8,449	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30121528	2012	1,214,980	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30072195	2012	133,057	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30116610	2012	172,348	DISEÑO			RS
07 - VII REGION	30119779	2012	40,182	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30119780	2012	48,926	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30119781	2012	49,873	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30116322	2011	1,896,641	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - VII REGION	30116323	2012	1,443,706	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
07 - VII REGION	30044289	2011	9,214,963	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
07 - VII REGION	30083200	2012	34,601,299	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
07 - VII REGION	30110644	2012	330,000	DISEÑO			S/A
07 - VII REGION	30118143	2012	4,881,691	EJECUCION	GESTION	GESTION	S/A
08 - VIII REGIO	30044764	2012	420,000	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS

08 - VIII REGIO	30069802	2012	579,789	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30078423	2012	29,039	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30080035	2012	82,660	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102055	2012	312,291	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30102554	2012	493,116	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103524	2012	5,089	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30103527	2012	6,404	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30095328	2012	298,864	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30119068	2012	215,068	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30066135	2012	597,965	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30093054	2012	295,698	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30107979	2012	348,063	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30113013	2012	51,458	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30003073	2012	397,911	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30071220	2012	167,082	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30071231	2011	388,470	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30071276	2011	323,827	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
08 - VIII REGIO	30095660	2012	158,807	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102980	2012	31,922	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30103134	2012	37,278	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30103571	2012	94,265	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30062444	2012	216,927	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30065720	2012	468,929	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30072495	2012	450,704	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30086384	2012	323,781	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103525	2012	9,647	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30100624	2012	40,167	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30002841	2012	1,147,809	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30035845	2012	259,707	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30043406	2012	439,460	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30083411	2011	244,371	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30094272	2011	301,660	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30095762	2012	327,649	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101645	2012	369,912	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101648	2012	215,194	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101649	2012	691,388	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101650	2012	465,993	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101778	2012	422,382	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30108398	2012	142,973	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30108433	2012	140,004	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30102395	2012	591,847	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30110366	2012	15,801	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102747	2012	861,473	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30114072	2012	49,976	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30114083	2012	49,999	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30116454	2012	75,102	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30110036	2012	15,802	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101122	2012	48,959	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30064232	2012	264,541	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
08 - VIII REGIO	30100587	2012	34,308	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30100636	2012	49,065	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30100637	2012	24,584	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30114043	2012	51,390	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30081355	2011	309,183	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30087773	2011	342,443	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30103691	2012	116,449	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30109227	2012	199,726	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	20166295	2012	470,985	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30083382	2012	60,092	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30109325	2012	6,605	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS

08 - VIII REGIO	30113695	2012	7,987	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30060149	2010	87,803	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30083090	2012	203,798	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30107086	2012	1,425,121	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30084529	2010	375,821	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30077496	2010	71,725	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30107256	2012	570,063	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30078937	2012	238,212	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102102	2011	1,036,516	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102105	2012	315,542	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102113	2012	252,947	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102116	2012	687,315	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102150	2012	62,346	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30103050	2012	51,488	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30107032	2012	353,844	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30108511	2012	703,082	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30082997	2012	284,496	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30064227	2010	478,387	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30083147	2012	1,022,389	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30083274	2012	926,593	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30083318	2012	67,080	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30100781	2012	66,784	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30103184	2012	897,954	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30110496	2012	759,644	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103663	2012	570,056	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30106638	2012	74,924	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30076270	2012	997,542	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30103603	2012	364,927	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103619	2012	248,533	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
08 - VIII REGIO	30108516	2012	920,725	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30110483	2012	15,802	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30114003	2012	28,969	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30118075	2012	286,428	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30113820	2012	51,477	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30113863	2012	49,990	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
08 - VIII REGIO	30099058	2011	109,975	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30104262	2012	51,488	DISEÑO			S/A
08 - VIII REGIO	30122151	2012	1,227,938	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30095868	2012	209,135	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30102871	2012	351,091	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102929	2012	347,157	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103449	2012	13,282	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30105323	2012	43,091	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30105368	2012	15,786	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30108840	2012	114,470	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30101782	2012	652,755	EJECUCION	INFRAESTRUC	REPOSICION	S/A
08 - VIII REGIO	30103520	2012	508,154	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	20183484	2012	178,363	PREFACTIBILIDAD			RS
08 - VIII REGIO	30003117	2012	541,525	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30070635	2012	261,020	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30078267	2012	268,904	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30086174	2012	553,385	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30086519	2012	45,242	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30095772	2012	692,190	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30095773	2012	272,175	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30095939	2012	509,064	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103300	2012	320,905	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103475	2012	260,764	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30103641	2012	253,096	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30105459	2012	1,034,347	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS

08 - VIII REGIO	30105461	2012	656,185	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30105463	2012	471,780	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30105464	2012	571,913	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
08 - VIII REGIO	30106969	2012	119,944	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30106972	2012	239,240	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30107184	2012	178,910	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30107222	2012	251,142	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30113054	2012	352,606	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30093646	2012	1,597,156	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102258	2012	855,986	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30062020	2012	423,470	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30068277	2011	866,437	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30095950	2012	221,768	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30093675	2011	283,332	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30095586	2012	228,196	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30095636	2011	319,298	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30102428	2012	2,201,333	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30102149	2012	41,945	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30110497	2012	15,796	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30113826	2012	27,989	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30113980	2012	33,212	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30102454	2012	105,706	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30114289	2012	62,954	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30100946	2012	37,205	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30100953	2012	27,641	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103562	2011	931,771	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30115982	2012	125,342	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30096710	2012	64,260	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30120357	2012	51,765	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30120371	2012	28,400	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30102296	2012	524,016	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30122038	2012	119,921	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
08 - VIII REGIO	30110905	2012	15,920	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30093143	2011	120,808	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30101792	2012	347,641	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30108256	2012	61,919	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30123751	2012	189,973	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30082973	2012	743,022	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30123204	2012	15,708	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
08 - VIII REGIO	30101959	2012	599,200	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30108224	2012	444,646	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30095288	2011	107,652	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - VIII REGIO	30070422	2012	3,544,849	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
08 - VIII REGIO	30059983	2012	83,936	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30067364	2012	703,473	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30091425	2012	614,820	DISEÑO			RS
08 - VIII REGIO	30103185	2012	1,080,294	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30103204	2012	1,424,715	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - VIII REGIO	30107122	2012	250,000	PREFACTIBILIDAD			RS
09 - IX REGION	30109235	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30109246	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30108948	2012	13,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30096604	2012	467,366	DISEÑO			S/A
09 - IX REGION	30106487	2012	37,781	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30106488	2012	37,218	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096330	2012	4,139,919	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30112897	2012	39,889	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30067644	2012	685,825	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30100208	2012	267,515	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30100278	2012	462,733	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A

09 - IX REGION	30101564	2012	30,174	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30058889	2012	1,190,352	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30125870	2012	13,000	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30106243	2012	25,000	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30109170	2012	8,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30117888	2012	208,610	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30118049	2012	141,254	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30115817	2012	13,500	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30115838	2012	44,500	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30101421	2012	23,447	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30112106	2012	99,938	DISEÑO			S/A
09 - IX REGION	30112980	2012	30,522	DISEÑO			S/A
09 - IX REGION	30113074	2012	46,555	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30113094	2012	33,261	DISEÑO			RS
09 - IX REGION	30106501	2012	43,929	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30106502	2012	26,071	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
09 - IX REGION	30114878	2012	152,767	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
09 - IX REGION	30096345	2012	397,179	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30114297	2012	119,865	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
09 - IX REGION	30115508	2012	25,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30110257	2012	43,095	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
09 - IX REGION	30111163	2012	27,905	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
09 - IX REGION	30106423	2012	513,465	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30109142	2012	33,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30109403	2012	170,040	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096431	2012	103,091	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30102604	2012	967,916	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30109184	2012	50,000	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30120848	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30096490	2012	350,843	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
09 - IX REGION	30113711	2012	25,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30090906	2012	2,355,491	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
09 - IX REGION	30117740	2012	50,000	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30095889	2012	190,541	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30117944	2012	30,167	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	20171826	2012	141,438	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30087797	2012	137,042	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30093247	2012	3,945	DISEÑO			S/A
09 - IX REGION	30093327	2012	133,969	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30035261	2012	1,082,479	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30090909	2012	3,923,053	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
09 - IX REGION	30108618	2012	214,319	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
09 - IX REGION	30117867	2012	1,209,200	PREFACTIBILIDAD			RS
09 - IX REGION	30123140	2012	4,692,648	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30085973	2012	153,980	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30101769	2012	35,026	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30118605	2012	405,700	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30062412	2012	194,625	PREFACTIBILIDAD			RS
10 - X REGION	30120225	2012	49,999	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
10 - X REGION	30111467	2012	107,746	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30102444	2012	209,990	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30124384	2012	21,053	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
10 - X REGION	30115348	2012	354,655	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30113012	2012	1,324,599	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30082941	2012	879,423	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30114750	2012	196,102	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30114757	2012	126,421	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30117848	2012	154,888	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30113934	2012	814,868	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30113956	2012	2,407	DISEÑO			RS

10 - X REGION	30117850	2012	926,977	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30117854	2012	317,158	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30117891	2012	16,411	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30117895	2012	20,633	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30072506	2012	103,416	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30107499	2012	2,651,028	EJECUCION	GESTION	GESTION	RS
10 - X REGION	30115043	2012	241,781	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	30115060	2012	784,647	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
10 - X REGION	30116096	2012	77,144	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
10 - X REGION	30118449	2012	267,819	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - X REGION	30120247	2012	70,000	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
10 - X REGION	30088191	2012	101,946	PREFACTIBILIDAD			S/A
10 - X REGION	30107827	2012	49,358	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
10 - X REGION	30114523	2012	31,500	DISEÑO			S/A
10 - X REGION	30102779	2012	99,976	DISEÑO			RS
10 - X REGION	30127758	2012	55,000	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
10 - X REGION	30120352	2012	50,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
10 - X REGION	20167439	2011	11,704,161	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
10 - X REGION	30106077	2012	800,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	30124129	2012	273,365	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	30128495	2012	115,072	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30115207	2012	2,234,815	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
11 - XI REGION	30127487	2012	63,548	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30109919	2012	1,358,271	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
11 - XI REGION	30128074	2012	215,094	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
11 - XI REGION	30091133	2012	679,665	EJECUCION	OTROS	OTROS	S/A
12 - XII REGION	20075933	2012	480,055	PREFACTIBILIDAD			RS
12 - XII REGION	20075928	2010	3,431,446	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
12 - XII REGION	20188431	2012	1,030,774	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
12 - XII REGION	20190227	2012	182,505	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30036148	2012	186,355	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30042853	2012	108,466	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30059989	2012	247,949	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30062892	2012	10,206	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30076103	2011	1,421,616	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30084627	2012	7,010	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30084629	2012	11,762	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30102485	2012	705,336	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30115467	2012	11,893	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30116355	2012	10,762	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30119167	2012	53,095	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30119419	2012	10,230	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30120127	2012	6,019	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30127699	2012	11,078	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30129185	2012	458,057	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30066336	2012	461,092	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30081270	2012	564,411	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30106895	2011	36,718	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30120338	2012	35,267	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30000548	2012	251,236	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30104615	2012	1,513,350	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30078361	2012	379,201	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
12 - XII REGION	30104429	2012	632,390	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
12 - XII REGION	30106677	2011	16,258	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30106849	2012	221,834	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30106864	2012	224,664	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30115392	2012	11,927	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30116838	2012	536,548	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
12 - XII REGION	30117536	2012	97,140	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
12 - XII REGION	30118976	2012	221,416	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

12 - XII REGION	20136553	2012	245,217	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30067719	2012	164,758	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30076970	2012	1,739,114	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30104152	2012	116,089	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
12 - XII REGION	30108994	2012	499,000	PREFACTIBILIDAD			RS
12 - XII REGION	30110486	2012	687,332	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30118242	2012	275,688	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30118757	2012	283,866	DISEÑO			RS
12 - XII REGION	30120619	2012	2,989,233	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30113459	2012	229,472	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30113493	2012	411,533	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121550	2012	606,664	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121619	2012	621,729	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30109761	2012	377,019	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30094781	2012	836,115	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
13 - REGION M	30086892	2012	2,390,907	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30086893	2012	2,178,057	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121726	2012	326,592	EJECUCION	OTROS	OTROS	RS
13 - REGION M	30121609	2012	254,681	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30093149	2012	621,813	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30085376	2012	41,546	DISEÑO			S/A
13 - REGION M	30102627	2012	548,057	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30108510	2012	1,127,806	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30114839	2012	450,105	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	EQUIPAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121611	2012	335,497	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30093991	2012	1,280,075	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30097261	2012	580,402	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121614	2012	385,505	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121531	2012	503,498	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121535	2012	354,556	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121616	2012	271,305	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30085475	2012	988,888	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	S/A
13 - REGION M	30121540	2012	508,560	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30095256	2012	1,012,035	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121617	2012	616,764	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30128269	2012	248,261	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30105700	2012	200,772	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121542	2012	471,630	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30082022	2012	311,464	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30093006	2011	411,313	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30062762	2012	122,519	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30103088	2012	20,152	DISEÑO			S/A
13 - REGION M	30062680	2012	41,911	DISEÑO			RS
13 - REGION M	30102581	2012	36,556	DISEÑO			RS
13 - REGION M	30118957	2012	1,385,783	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121553	2012	302,171	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121606	2012	281,117	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30102944	2012	987,497	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121608	2012	316,182	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30094915	2012	1,453,208	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30109549	2012	453,071	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30124522	2012	525,966	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30109624	2012	40,894	DISEÑO			RS
13 - REGION M	30077586	2012	1,421,993	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30123147	2012	221,093	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
13 - REGION M	30109640	2012	97,750	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121530	2012	383,655	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121534	2012	330,489	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
13 - REGION M	30121536	2012	309,005	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121539	2012	501,538	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A

13 - REGION M	30121601	2012	375,593	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121603	2012	222,549	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121607	2012	400,212	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121610	2012	318,570	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121612	2012	266,507	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121613	2012	611,351	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121621	2012	296,734	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121624	2012	382,949	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121626	2012	392,083	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
13 - REGION M	30121628	2012	969,745	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30109390	2012	11,800	DISEÑO			S/A
14 - XIV REGIO	30109406	2012	8,050	DISEÑO			S/A
14 - XIV REGIO	30109788	2012	149,641	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30109794	2012	119,793	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109902	2012	158,011	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109904	2012	76,980	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109905	2012	89,017	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109922	2012	53,003	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109929	2012	439,950	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102678	2012	159,502	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109223	2012	137,198	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109864	2012	15,125	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30128737	2012	309,000	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30086474	2012	315,411	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102954	2012	171,301	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102960	2012	241,842	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30102789	2012	150,525	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30105769	2011	755,689	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30105770	2011	493,360	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109887	2012	373,710	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109888	2012	438,024	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30102943	2012	919,468	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
14 - XIV REGIO	30109464	2012	200,364	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109610	2012	220,003	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109626	2012	211,417	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109645	2012	63,116	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109649	2012	77,577	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30083865	2012	4,591,852	EJECUCION	INFRAESTRUC	CONSTRUCCION	RS
14 - XIV REGIO	30108890	2012	107,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30109871	2012	37,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30112679	2012	10,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30117172	2012	290,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30117232	2012	180,900	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30117385	2012	4,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30105525	2012	3,328,140	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30107307	2012	250,000	DISEÑO			RS
14 - XIV REGIO	30109261	2012	2,972,474	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
14 - XIV REGIO	30109926	2012	254,000	DISEÑO			S/A
15 - XV REGIO	30103953	2012	144,164	DISEÑO			RS
15 - XV REGIO	30104812	2012	125,745	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

5b 2010							
REGION	CODIGO	AÑO	COSTO	ETAPA	CLASIFICA	DESCRIPCION	RATE
TARAPACA	30088001	2010	3,422,080	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
ANTOFAGASTA	20176493	2010	187,631	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ANTOFAGASTA	20190033	2011	563,951	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
ANTOFAGASTA	30079600	2011	509,277	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ANTOFAGASTA	30044433	2012	1,563,436	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
ANTOFAGASTA	20110435	2010	440,026	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ANTOFAGASTA	30061760	2010	730,052	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ATACAMA	30067734	2012	2,029,842	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
COQUIMBO	20168725	2010	145,111	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONSTI	RS
COQUIMBO	20171127	2010	492,037	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
COQUIMBO	30005191	2011	64,323	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
COQUIMBO	30043645	2012	202,104	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30044080	2011	211,925	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30063499	2011	255,563	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
COQUIMBO	30063848	2011	212,924	EJECUCION	OTROS	ACC. MINUSVALIDO	RS
COQUIMBO	30063935	2010	402,972	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	RS
COQUIMBO	30065088	2010	180,588	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30068006	2012	59,828	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30070960	2011	73,314	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30073644	2011	260,132	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONSTI	RS
COQUIMBO	30074289	2011	79,871	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30075875	2012	132,880	PREFACIBILIDAD			RS
COQUIMBO	30076900	2012	5,668,420	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
COQUIMBO	30077340	2012	287,034	DISEÑO			
COQUIMBO	30006756	2011	349,623	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
COQUIMBO	30077702	2011	67,894	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
COQUIMBO	30065087	2011	471,665	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
COQUIMBO	30070501	2012	431,005	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-REPOS	RS
COQUIMBO	30093300	2012	527,318	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30082041	2012	21,680	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30044530	2011	466,299	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
COQUIMBO	30082097	2012	1,186,318	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
VALPARAISO	30078501	2012	590,337	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30064322	2011	289,118	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30072741	2011	405,465	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30085321	2012	261,998	DISEÑO			RS
VALPARAISO	30046043	2010	220,161	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30085313	2010	50,340	EJECUCION	INFRA	MUROS	RS
VALPARAISO	30085315	2010	155,734	EJECUCION	INFRA	MUROS	RS
VALPARAISO	30061145	2012	525,416	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30069746	2012	1,084,396	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30073293	2010	973,266	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-REPOS	RS
VALPARAISO	30071424	2010	302,755	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30092409	2011	49,618	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
VALPARAISO	30070292	2010	357,690	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30081808	2010	113,575	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30082475	2010	25,633	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
VALPARAISO	30062935	2010	295,625	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30070441	2012	223,654	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	20177262	2010	338,331	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	20120950	2011	295,260	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30094456	2011	2,200,013	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
VALPARAISO	30078566	2011	677,212	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS

VALPARAISO	30078565	2012	492,766	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30062677	2011	1,215,824	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30072662	2010	331,923	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30076933	2011	209,304	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30080133	2012	95,037	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30083026	2010	348,303	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30043846	2010	305,092	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
VALPARAISO	30083001	2010	286,323	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30083031	2010	54,363	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
O'HIGGINS	30064297	2011	348,425	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
O'HIGGINS	30076555	2012	381,050	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-REPOS	RS
MAULE	30078400	2010	95,841	DISEÑO			RS
MAULE	20108351	2012	6,259,721	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
MAULE	20189392	2010	337,776	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
MAULE	20190629	2011	123,337	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
MAULE	20191138	2012	5,090,722	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
MAULE	30086465	2010	297,410	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30001760	2010	615,500	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30001934	2010	558,445	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30033977	2011	562,635	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
BIOBIO	30045056	2011	842,160	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
BIOBIO	30069922	2011	664,586	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30071433	2011	823,539	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30072690	2011	733,388	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
BIOBIO	30072746	2011	1,158,058	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
BIOBIO	30077353	2010	915,181	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30002569	2012	618,724	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
BIOBIO	30002848	2011	453,318	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
BIOBIO	30044290	2010	3,709,390	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
BIOBIO	30064227	2012	408,660	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
BIOBIO	30068067	2010	485,306	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
ARAUCANIA	20139324	2011	1,577,898	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARAUCANIA	30082406	2011	1,969,466	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARAUCANIA	30085228	2011	775,001	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARAUCANIA	20188794	2010	810,222	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARAUCANIA	30035161	2010	568,365	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARAUCANIA	30064605	2010	266,645	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
ARAUCANIA	30064633	2010	388,769	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
LOS LAGOS	30086121	2012	1,853,170	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30086122	2012	1,263,600	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30070561	2011	890,941	EJECUCION	OTROS	PASARELA	RS
MAGALLANES	30072205	2011	736,091	EJECUCION	INFRA	MUROS	RS
MAGALLANES	30073311	2010	103,442	EJECUCION	INFRA	ACERAS-MEJORAN	RS
METROPOLITAN	30080210	2010	1,680,447	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30080207	2011	1,284,562	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096730	2010	500,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096798	2010	500,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30080205	2010	509,695	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096801	2010	389,500	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096806	2010	283,500	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096802	2010	325,679	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096796	2010	141,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096674	2010	106,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096775	2010	106,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096763	2010	106,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A

METROPOLITANA	30096761	2010	106,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITANA	30096799	2010	106,000	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
LOS RIOS	30080156	2012	2,172,474	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
LOS RIOS	30077003	2010	1,154,866	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
LOS RIOS	30071233	2012	1,852,970	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPACI	RS
ARICA Y PARINAK	30034648	2012	1,587,471	DISEÑO			RS
ARICA Y PARINAK	30080193	2012	211,122	EJECUCION	INFRA	PAV URBANIZACIO	RS
ARICA Y PARINAK	20155044	2010	455,564	EJECUCION	OTROS	ESTANQUES ACUN	RS
ARICA Y PARINAK	30081323	2011	927,372	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A

5b 2011							
REGION	CODIGO	AÑO	COSTO	ETAPA	CLASIFICAC	DESCRIPCION	RATE
TARAPACA	20144580	2012	3,965,827	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
TARAPACA	30090316	2012	657,022	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
TARAPACA	20178721	2012	4,481,759	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
TARAPACA	30080833	2012	1,194,060	DISEÑO			RS
ANTOFAGASTA	20191520	2012	2,092,442	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
ANTOFAGASTA	30044433	2012	1,563,436	DISEÑO			RS
ANTOFAGASTA	30071123	2012	765,678	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONST	RS
ANTOFAGASTA	30077374	2011	1,530,063	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
ANTOFAGASTA	30079600	2011	509,277	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
ANTOFAGASTA	30066339	2011	343,236	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONST	RS
ATACAMA	30087591	2012	1,650,792	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
ATACAMA	30072313	2012	244,882	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
COQUIMBO	20183056	2011	4,613,137	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
COQUIMBO	30045612	2012	304,424	DISEÑO			RS
COQUIMBO	30084211	2011	277,030	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
COQUIMBO	30026731	2012	164,849	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
COQUIMBO	30093574	2012	190,107	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
COQUIMBO	30100112	2012	135,306	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
COQUIMBO	30077812	2012	120,813	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
COQUIMBO	30077822	2012	627,967	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
VALPARAISO	30060010	2012	671,524	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
VALPARAISO	30066205	2011	346,770	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
VALPARAISO	30084990	2012	313,441	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30084993	2012	274,833	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30085224	2011	754,756	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30103609	2012	122,246	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30076862	2012	1,020,175	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
VALPARAISO	30080961	2012	317,819	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30081766	2012	145,452	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30094407	2012	156,693	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30094291	2012	173,092	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30085330	2012	1,868,562	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
VALPARAISO	30094876	2012	889,183	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30101165	2012	151,545	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30102971	2012	253,407	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30089530	2012	434,923	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
VALPARAISO	30094079	2012	205,306	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
VALPARAISO	30118510	2012	2,205,500	EJECUCION	OTROS	ASCENSORES	S/A
O'HIGGINS	30003949	2012	1,031,796	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
O'HIGGINS	30060219	2012	1,228,042	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
O'HIGGINS	30061721	2012	761,398	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
O'HIGGINS	30062182	2012	1,396,433	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
O'HIGGINS	30077484	2011	281,520	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
O'HIGGINS	30063546	2012	125,081	DISEÑO			RS
O'HIGGINS	30077563	2011	119,624	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
O'HIGGINS	30081186	2012	1,758,937	EJECUCION	INFRA	CICLOVIAS-CONS	RS
O'HIGGINS	30100162	2012	501,797	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
MAULE	20169881	2012	7,370,362	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30001975	2012	73,956	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30045853	2012	52,049	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30063555	2012	81,808	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30066440	2012	66,628	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30067394	2012	38,309	DISEÑO			RS

MAULE	30072081	2012	490,737	DISEÑO			RS
MAULE	30072161	2012	118,815	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAULE	30082457	2012	1,150,843	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
MAULE	30083432	2012	223,861	DISEÑO			RS
MAULE	30087227	2012	168,643	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
MAULE	30091314	2012	260,525	DISEÑO			RS
MAULE	30091774	2012	1,691,287	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
MAULE	30092423	2012	1,296,917	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-MEJOF	RS
BIOBIO	30057688	2012	900,000	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
BIOBIO	30091763	2012	3,116,561	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
BIOBIO	30076652	2012	2,846,793	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
BIOBIO	30095834	2012	683,894	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
BIOBIO	30073830	2012	89,560	PREFACTIBILIDAD			RS
BIOBIO	30105509	2012	1,680,710	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
BIOBIO	30087663	2012	187,408	EJECUCION	INFRA	CICLOVIAS-CONS	RS
BIOBIO	30099740	2012	308,924	PREFACTIBILIDAD			RS
BIOBIO	30103666	2012	728,472	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30083385	2012	327,363	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30083381	2012	47,797	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30091481	2012	651,017	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
BIOBIO	30079152	2012	624,698	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30103313	2012	259,546	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
BIOBIO	30103038	2012	163,731	DISEÑO			RS
BIOBIO	30093740	2012	109,918	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
BIOBIO	30093734	2012	78,419	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
BIOBIO	30095715	2012	172,824	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
ARAUCANIA	30095197	2012	292,243	DISEÑO			RS
ARAUCANIA	30095959	2012	13,387	DISEÑO			RS
ARAUCANIA	30101965	2012	150,443	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
ARAUCANIA	30096689	2012	738,842	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
ARAUCANIA	30107326	2012	776,547	EJECUCION	OTROS	ADQUISICION MA	S/A
ARAUCANIA	30100260	2012	169,513	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
ARAUCANIA	30070768	2011	351,375	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
ARAUCANIA	30042087	2012	437,200	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30043744	2012	102,727	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30043755	2012	67,084	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30058050	2012	345,330	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
LOS LAGOS	30061349	2010	40,100	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
LOS LAGOS	30062848	2012	75,978	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30067616	2012	1,202,411	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
LOS LAGOS	30077187	2011	107,050	EJECUCION	EQUIPAMIEN	PARADEROS	RS
LOS LAGOS	30079611	2011	158,882	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
LOS LAGOS	30083418	2011	224,724	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
LOS LAGOS	30085337	2012	273,954	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
LOS LAGOS	30086025	2012	546,535	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
LOS LAGOS	30086254	2011	726,512	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30088015	2011	209,798	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30088020	2011	434,032	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30088078	2011	1,097,796	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
LOS LAGOS	30092110	2011	164,593	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
LOS LAGOS	30092644	2011	65,404	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30098575	2012	299,952	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
LOS LAGOS	30101815	2011	96,189	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONS	S/A
LOS LAGOS	30102007	2012	117,792	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
LOS LAGOS	30102046	2012	189,570	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONS	S/A

LOS LAGOS	30104365	2012	33,648	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
LOS LAGOS	30108458	2012	599,305	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
LOS LAGOS	30111364	2012	144,430	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONSE	S/A
LOS LAGOS	20144598-3	2012	1,229,156	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
LOS LAGOS	30062826	2012	1,263,206	EJECUCION	OTROS	PARQUE	RS
LOS LAGOS	30062855	2011	45,704	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30062877	2011	45,184	DISEÑO			RS
LOS LAGOS	30043463	2012	2,436,719	EJECUCION	OTROS	PARQUE	RS
LOS LAGOS	30061972	2011	69,380	EJECUCION	OTROS	MIRADOR	RS
LOS LAGOS	30088015	2011	209,798	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
LOS LAGOS	30065251	2011	556,522	EJECUCION	OTROS	PLAZA	RS
LOS LAGOS	30043157	2011	102,552	EJECUCION	OTROS	PLAZA	RS
LOS LAGOS	30070869	2012	139,015	EJECUCION	OTROS	PLAZA	RS
AYSEN	30087522	2011	343,414	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
AYSEN	30067730	2011	605,442	DISEÑO			RS
AYSEN	30043028	2012	702,118	DISEÑO			RS
AYSEN	30107244	2011	130,000	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
AYSEN	30101856	2011	119,500	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
AYSEN	30083035	2012	394,213	EJECUCION	INFRA	ACERAS-CONST	RS
AYSEN	30045805	2012	208,282	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
AYSEN	30045783	2011	747,204	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
MAGALLANES Y	30035938	2012	447,553	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
MAGALLANES Y	30062420	2012	707,461	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
MAGALLANES Y	30074161	2011	580,881	EJECUCION	EQUIPAMIENT	SEÑALÉTICA, DE	RS
MAGALLANES Y	30101989	2011	17,896	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	S/A
METROPOLITAN	30082073	2012	525,719	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
METROPOLITAN	30084226	2012	852,701	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
METROPOLITAN	30093659	2011	129,516	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
METROPOLITAN	30092836	2012	185,676	EJECUCION	OTROS	PLAZA	S/A
METROPOLITAN	30068708	2012	226,030	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
METROPOLITAN	30085441	2012	43,300	DISEÑO			RS
METROPOLITAN	30075174	2012	108,895	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPAC	RS
METROPOLITAN	30088537	2012	119,314	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
METROPOLITAN	30109106	2011	49,224	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
METROPOLITAN	30109125	2011	44,051	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
METROPOLITAN	30109080	2011	50,000	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
METROPOLITAN	30109114	2011	30,422	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
METROPOLITAN	30109570	2012	27,186	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
METROPOLITAN	30092246	2012	837,420	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
METROPOLITAN	30093697	2012	134,275	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30093698	2012	120,002	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
METROPOLITAN	30096920	2012	87,919	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONSE	S/A
METROPOLITAN	30096921	2012	105,333	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-CONSE	S/A
METROPOLITAN	30094498	2012	275,040	EJECUCION	INFRA	VEREDAS-MEJOR	S/A
LOS RIOS	30078767	2011	2,004,332	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
ARICA Y PARINA	30083629	2012	3,212,469	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
ARICA Y PARINA	30101323	2012	292,826	EJECUCION	OTROS	RAMPAS	RS
ARICA Y PARINA	30007973	2011	1,334,642	EJECUCION	OTROS	URBANIZACION M	RS

5b 2012							
REGION	BIP	AÑO	COSTO	ETAPA	CLASIFICAC	DESCRIPCION	RATE
01 - TARAPACA	30080044	2012	321,531	DISEÑO			RS
01 - TARAPACA	30034892	2012	144,663	DISEÑO			RS
01 - TARAPACA	30100422	2012	150,077	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
01 - TARAPACA	30117834	2012	1,394,082	EJECUCION	INFRA	MANTENCION	S/A
01 - TARAPACA	30125737	2012	430,868	EJECUCION	OTROS	GPS	S/A
01 - TARAPACA	30119023	2012	1,788,504	EJECUCION	INFRA	MANTENCION	S/A
01 - TARAPACA	30118244	2012	1,698,159	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
01 - TARAPACA	30084648	2012	273,339	PREFACTIBILIDAD			RS
01 - TARAPACA	30093521	2012	173,606	PREFACTIBILIDAD			RS
01 - TARAPACA	30119142	2012	484,312	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	S/A
02 - ANTOFAGAS	30101328	2012	3,809,237	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
02 - ANTOFAGAS	30031153	2012	1,223,746	EJECUCION	OTROS	URBANIZACION	RS
02 - ANTOFAGAS	30125689	2012	12,291	EJECUCION	OTROS	ADQUISICION	S/A
05 - VALPARAISC	30078546	2012	246,987	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30099880	2012	674,226	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
05 - VALPARAISC	20192035	2012	553,175	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - VALPARAISC	30085354	2012	406,069	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30092958	2012	515,192	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
05 - VALPARAISC	30094276	2012	301,255	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30094712	2012	503,421	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30096112	2012	500,678	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30096567	2012	448,993	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30098335	2012	154,106	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30103003	2012	334,632	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30107330	2012	275,473	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30107952	2012	194,065	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30108806	2012	526,365	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30109511	2012	25,700	DISEÑO			RS
05 - VALPARAISC	30089526	2012	394,686	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30092956	2012	357,128	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30099717	2012	642,693	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30099722	2012	954,491	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30103844	2012	165,768	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
05 - VALPARAISC	30108713	2012	148,880	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30119551	2012	119,309	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30119553	2012	171,604	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30121394	2012	186,146	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
05 - VALPARAISC	30121913	2012	1,298,064	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
06 - O'HIGGINS	20100873	2012	370,388	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
06 - O'HIGGINS	30062974	2012	330,925	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30083654	2012	545,768	EJECUCION	INFRA	REPOSICION PU	RS
06 - O'HIGGINS	30087744	2012	210,000	DISEÑO			RS
06 - O'HIGGINS	30091584	2012	77,231	DISEÑO			RS
06 - O'HIGGINS	30094052	2012	14,051	DISEÑO			RS
06 - O'HIGGINS	30100297	2012	2,387,024	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
06 - O'HIGGINS	30110324	2012	222,000	PREFACTIBILIDAD			RS
06 - O'HIGGINS	30088050	2012	2,333,412	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
06 - O'HIGGINS	30121187	2012	204,095	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30121185	2012	230,448	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30121182	2012	237,254	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30003949	2012	1,031,796	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30033691	2012	2,110,908	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30060219	2012	1,228,042	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30062182	2012	1,396,433	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
06 - O'HIGGINS	30062974	2012	330,925	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30063546	2012	125,081	DISEÑO			RS
06 - O'HIGGINS	30083654	2012	545,768	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
06 - O'HIGGINS	30085383	2012	506,811	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS

06 - O'HIGGINS	30086552	2012	93,565	PREFACTIBILIDAD			RS
06 - O'HIGGINS	30086947	2012	1,277,002	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
06 - O'HIGGINS	30092577	2012	90,045	PREFACTIBILIDAD			RS
07 - MAULE	30082457	2012	1,150,843	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
07 - MAULE	30072195	2012	133,057	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
07 - MAULE	30083200	2012	6,000,000	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
07 - MAULE	30092815	2012	957,392	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30093170	2012	1,590,999	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30093209	2012	1,141,232	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30093211	2012	1,382,081	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30093227	2012	1,236,117	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30093228	2012	891,353	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30094766	2012	23,979	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
07 - MAULE	30094838	2012	12,384	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
07 - MAULE	30095598	2012	946,483	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
07 - MAULE	30116323	2012	1,443,706	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
07 - MAULE	30118143	2012	4,881,691	EJECUCION	GESTION	SCAT	RS
07 - MAULE	30119032	2012	1,639,761	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - BIOBIO	30118526	2012	10,084,014	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30113317	2012	3,241,655	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - BIOBIO	30074839	2012	1,941,000	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30070422	2012	1,772,421	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
08 - BIOBIO	30107086	2012	1,425,121	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30095771	2012	768,535	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
08 - BIOBIO	30067364	2012	703,473	DISEÑO			RS
08 - BIOBIO	30101782	2012	652,755	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
08 - BIOBIO	30091425	2012	614,820	DISEÑO			RS
08 - BIOBIO	30093512	2012	617,513	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
08 - BIOBIO	30105464	2012	571,913	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30086174	2012	553,385	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30003117	2012	541,525	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
08 - BIOBIO	30103520	2012	508,154	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - BIOBIO	30105463	2012	471,780	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30043406	2012	439,460	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	DEMARCACIONE	RS
08 - BIOBIO	30062020	2012	423,470	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - BIOBIO	30101778	2012	422,382	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
08 - BIOBIO	30103603	2012	364,927	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	RS
08 - BIOBIO	30102871	2012	351,091	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
08 - BIOBIO	30101792	2012	347,641	EJECUCION	INFRA	PUENTE	RS
08 - BIOBIO	30095580	2012	340,546	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
08 - BIOBIO	30095328	2012	298,864	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
08 - BIOBIO	30107122	2012	250,000	PREFACTIBILIDAD			RS
08 - BIOBIO	30103619	2011	241,353	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30106969	2012	119,994	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30107184	2012	178,910	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30106972	2012	239,240	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30107197	2012	261,822	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
08 - BIOBIO	30107222	2012	251,142	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	20167439	2012	3,824,000	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	30088191	2012	101,946	PREFACTIBILIDAD			RS
10 - LOS LAGOS	30086311	2010	381,070	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - LOS LAGOS	30061289	2010	392,154	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30113012	2012	1,324,599	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	30087221	2012	458,746	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	30114750	2012	196,102	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	30082941	2012	879,423	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30113934	2012	814,868	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30117850	2012	926,977	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30102007	2012	117,792	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30062412	2012	194,625	PREFACTIBILIDAD			RS

10 - LOS LAGOS	30101769	2012	35,026	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - LOS LAGOS	30102396	2012	216,247	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30111467	2012	107,746	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30043744	2012	102,727	DISEÑO			RS
10 - LOS LAGOS	30043755	2012	67,084	DISEÑO			RS
10 - LOS LAGOS	30112217	2012	149,421	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30085337	2012	273,954	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30095469	2012	605,981	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30072131	2012	244,175	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30112848	2012	51,948	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30098575	2012	299,952	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	20195455	2012	61,031	DISEÑO			RS
10 - LOS LAGOS	30086063	2012	498,660	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30058050	2012	345,330	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30088017	2012	1,305,012	EJECUCION	OTROS	TERMINAL BUSE	RS
10 - LOS LAGOS	30085377	2012	485,260	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
10 - LOS LAGOS	30087221	2012	458,746	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30102043	2012	132,453	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30067616	2012	1,202,411	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30072617	2012	215,594	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
10 - LOS LAGOS	30082636	2012	26,891	DISEÑO			RS
10 - LOS LAGOS	30101752	2012	77,845	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - LOS LAGOS	30102713	2012	606,483	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - LOS LAGOS	30101814	2012	117,782	EJECUCION	INFRA	MEJORAMIENTO	S/A
10 - LOS LAGOS	30092915	2012	709,094	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
10 - LOS LAGOS	30107499	2012	2,651,028	EJECUCION	GESTION	SEMAFOROS	RS
12 - MAGALLANE	20075928	2012	3,093,289	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
12 - MAGALLANE	20136553	2012	245,217	DISEÑO			RS
12 - MAGALLANE	20188431	2012	1,030,774	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
12 - MAGALLANE	30042853	2012	108,466	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
12 - MAGALLANE	30075545	2012	542,466	DISEÑO			RS
12 - MAGALLANE	30078420	2012	783,411	EJECUCION	OTROS	PASARELA	RS
12 - MAGALLANE	30102485	2012	705,336	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
12 - MAGALLANE	30104152	2012	116,089	EJECUCION	OTROS	RAMPAS	RS
12 - MAGALLANE	30106849	2012	221,834	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
12 - MAGALLANE	30106864	2012	2,244,664	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
12 - MAGALLANE	30116838	2012	536,548	EJECUCION	EQUIPAMIENTO	SOLERAS, LUMIN	RS
12 - MAGALLANE	30120619	2012	2,989,233	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
12 - MAGALLANE	30120643	2012	277,775	DISEÑO			RS
12 - MAGALLANE	30122121	2012	28,132	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30122101	2012	52,746	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30110738	2012	47,665	DISEÑO			S/A
12 - MAGALLANE	30110981	2012	19,060	DISEÑO			S/A
12 - MAGALLANE	30113902	2012	39,074	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30113920	2012	49,428	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30123092	2012	21,123	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30096446	2012	48,724	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	S/A
12 - MAGALLANE	30035902	2012	523,094	EJECUCION	INFRA	AUMENTO CAPA	RS
14 - LOS RIOS	30083865	2012	64,016	DISEÑO			RS
14 - LOS RIOS	30102943	2012	919,468	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
14 - LOS RIOS	30088003	2012	12,357	DISEÑO			RS
14 - LOS RIOS	30109788	2012	149,641	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
14 - LOS RIOS	30109794	2012	119,793	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
15 - ARICA Y PAR	30080193	2012	211,122	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
15 - ARICA Y PAR	30078323	2012	345,306	DISEÑO			RS
15 - ARICA Y PAR	30080185	2012	105,058	PREFACTIBILIDAD			RS
15 - ARICA Y PAR	30080475	2012	63,269	PREFACTIBILIDAD			RS
15 - ARICA Y PAR	30080479	2012	50,147	PREFACTIBILIDAD			RS
15 - ARICA Y PAR	30080482	2012	50,147	PREFACTIBILIDAD			RS
15 - ARICA Y PAR	30081613	2012	879,601	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A

15 - ARICA Y PAR	30081616	2012	776,908	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
15 - ARICA Y PAR	30099368	2012	3,905,600	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
15 - ARICA Y PAR	30101323	2012	292,826	EJECUCION	OTROS	RAMPAS	RS
15 - ARICA Y PAR	30101324	2012	3,219,958	EJECUCION	INFRA	CONSERVACION	S/A
15 - ARICA Y PAR	30104812	2012	125,745	EJECUCION	INFRA	REPOSICION	RS
15 - ARICA Y PAR	30091055	2012	434,641	EJECUCION	INFRA	CONSTRUCCION	RS
15 - ARICA Y PAR	30091932	2012	142,341	EJECUCION	OTROS	CIRCUITO TURIS	RS