

Indicadores de desempeño año 2027

LEY DE PRESUPUESTOS 2026

La información contenida en el actual reporte contempla los indicadores de desempeño planteados por los servicios públicos, con el carácter de primera versión.

Ministerio	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	Partida	19
Servicio	SECRETARIA Y ADMINISTRACION GENERAL DE TRANSPORTES	Capítulo	01

MATRIZ DE INDICADORES

Objetivo Estratégico al que se Vincula	Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2025	Estimado 2026	Estimado 2027	Notas
Objetivo 7. Reducir la cantidad de personas fallecidas y lesionadas graves por siniestros viales, mediante acciones de prevención, educación y fortalecimiento de estándares de seguridad vial.	—	Eficacia/ Resultado Final 1. Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	2.14 número	2.00 número	2.04 número	1
Objetivo 5. Mejorar el desempeño del sistema logístico nacional mediante instrumentos de planificación, coordinación público-privada e integración tecnológica, con el fin de reducir los tiempos de traslado de carga en nodos logísticos priorizados.	—	Eficacia/ Resultado Intermedio 2. Variación anual de toneladas transferidas en puertos estatales	((Número de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del periodo t/Número de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del periodo t-1)-1)*100	3.03 %	9.04 %	1.56 %	2
Objetivo 8. Regularizar la incorporación y operación de nuevas tecnologías, servicios y modelos operacionales de transporte para los prestadores de servicios del sector, mediante la actualización del marco regulatorio y técnico.	—	Eficacia/ Producto* 3. Porcentaje de instrumentos normativos y técnicos priorizados para la modernización del sector que son actualizados incorporando disposiciones sobre nuevas tecnologías, servicios o modelos operacionales de transporte	(Número de instrumentos normativos y técnicos priorizados para actualización durante el año que fueron efectivamente actualizados e incorporan disposiciones asociadas a nuevas tecnologías, servicios o modelos operacionales de transporte./Número total de instrumentos normativos y técnicos priorizados para actualización durante el año.)*100	NM	NM	70.00 %	3
Objetivo 6. Reducir las brechas de accesibilidad y conectividad en las ciudades, mediante el desarrollo de una planificación integrada del transporte y la movilidad, incorporando datos y herramientas analíticas que permitan anticipar el crecimiento urbano y orientar decisiones de política pública.	—	Eficiencia/ Resultado Final* 4. Porcentaje de ejecución presupuestaria del subtítulo 31 del programa 08 en el año t	(Total de ejecución presupuestaria del subtítulo 31 en el año t/Total de presupuesto asignado por Ley de presupuesto para el subtítulo 31 del programa 08 para el año t)*100	66.50 %	85.00 %	90.00 %	4
Objetivo 3. Disminuir los tiempos de viaje promedio de las personas en las áreas urbanas del país, mediante la optimización operativa de los Sistemas Inteligentes de Transporte y la provisión de información de movilidad en tiempo real.	—	Eficacia/ Producto* 5. Tasa de variación de la demora media en la zona de influencia directa de las intervenciones permanentes ejecutadas por UOCT	((Demora media en la zona de influencia directa de las intervenciones permanentes ejecutadas por UOCT t/Demora media en la zona de influencia directa de las intervenciones permanentes ejecutadas por UOCT t-1)-1)*100	-1.80 %	0.00 %	0.00 %	5

Indicadores de desempeño 2027

Continuación

MATRIZ DE INDICADORES · CONTINUACIÓN

Objetivo Estratégico al que se Vincula	Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2025	Estimado 2026	Estimado 2027	Notas
Objetivo 2. Mejorar los servicios de transporte público regional mediante subsidios, renovación de flota y tecnologías de operación y control, orientados a mejorar la conectividad, accesibilidad y calidad del servicio para las personas usuarias.	—	Eficiencia/ Resultado Final* 6. Monto anual ejecutado asociado al subsidio de transporte escolar por cada alumno beneficiado	Presupuesto anual ejecutado asociado a subsidio de transporte escolar/Cantidad de beneficiarios de servicios de transporte escolar subsidiado	\$ 528805.00	\$ 542885.00	\$ 542885.00	6
Objetivo 4. Fortalecer la fiscalización del transporte público y otros modos, mediante operativos focalizados y herramientas tecnológicas, con el fin de contribuir a la mejora de los índices de evasión del pago de tarifa y mejorar la seguridad y calidad del transporte público y privado.	—	Eficacia/ Producto* 7. Porcentaje de fiscalizaciones a vehículos de transporte público y privado respecto del año anterior	(Número de vehículos fiscalizados en el año t/Número de vehículos fiscalizados en el año t-1))*100	94.72 %	100.00 %	100.00 %	7
Objetivo 1. Aumentar la disponibilidad de servicios y la cobertura de buses Red con operación predecible e información operacional oportuna para las personas usuarias.	—	Eficacia/ Resultado Final* 8. Indicador Porcentaje de Ocupación del Sistema RED	(Porcentaje de viajes realizado en el Sistema RED en el año t /Porcentaje de viajes realizado en el Sistema RED en el año 2019 corregido)*100	85.27 %	85.72 %	86.30 %	8

* Indicador nuevo a partir de 2027

Indicadores de desempeño 2027

Continuación

NOTAS METODOLÓGICAS

1	1. Publicación del Parque de Vehículos en Circulación a. El Instituto Nacional de Estadísticas (INE) es responsable de publicar la cifra oficial del Parque de Vehículos en Circulación. Esta cifra se obtiene a través de una Encuesta Anual respondida por los municipios del país. b. Para el cálculo del indicador, y en el caso de ausencia de las cifras oficiales del Parque vehicular, se utilizará una cifra proyectada. Esta cifra se basará en el Parque vehicular del año t-1, al cual se aplicará la tasa promedio de crecimiento. b.1 La cifras de los parques vehiculares 2025, 2026 y 2027 han sido estimadas utilizando la proyección del parque vehicular 2024, debido a que el INE aun no publica la cifra oficial. Se espera contar con la publicación oficial del parque 2025 en septiembre de 2026. 2. La fuente oficial de los datos de fallecidos en siniestros de tránsito es Carabineros de Chile, a través de la información registrada en la base de datos de accidentes de tránsito. 2.1. Los datos provienen de la Ficha SIEC2, la cual es completada dentro de las 48 horas posteriores al siniestro. Esta información es enviada a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) mediante oficio o correo electrónico.
2	a. El período de medición del indicador es de 12 meses, tanto para el numerador y el denominador. b. El numerador corresponde a la cantidad total de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales de septiembre del 2025 a agosto del 2026. c. El denominador corresponde al total de la cantidad de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del periodo que va de septiembre 2024 a agosto del 2025 (t-1). d. Se debe considerar que los datos se reciben de manera trimestral, con un desfase de tres meses, debido a procesos internos de los puertos y a las validaciones que hace realiza el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). e. Los datos que conforman el denominador estarán disponible en el mes de marzo del año 2026. f. Las empresas portuarias reportan los datos a través de un sistema de reporte informático llamado SIELP en virtud de convenios de traspaso de información. g. Periodo t: Corresponde al periodo de 12 meses desde septiembre de un año hasta agosto del año siguiente. Por ejemplo, para la medición de 2027, el periodo t se refiere a septiembre de 2026 a agosto de 2027. h. Periodo t-1: Corresponde al mismo rango de meses (septiembre a agosto) del año anterior. Por ejemplo, para la medición de 2027, el periodo t-1 se refiere a septiembre de 2025 a agosto de 2026.
3	1. Definición de instrumentos Para efectos del presente indicador, se entenderá por: Instrumento técnico: aquel documento que, sin ser un decreto supremo o una resolución, establece lineamientos técnicos, aclara la aplicación de normativa o imparte instrucciones respecto de la aplicación de normativa técnica. Entre ellos se consideran, por ejemplo, oficios circulares, minutas técnicas y oficios remitidos a entidades fiscalizadoras, como la Contraloría General de la República; cuando se encuentren asociados a la actualización del marco normativo, al abordaje de riesgos operacionales propios del transporte, al fomento de la adopción de tecnologías limpias y seguras o a la atención de nuevas demandas del sector. Instrumento normativo: actos administrativos, tales como decretos supremos y resoluciones, asociados a la actualización del marco normativo, al abordaje de riesgos operacionales propios del transporte, al fomento de la adopción de tecnologías limpias y seguras y/o a la atención de nuevas demandas del sector. 2. Priorización de instrumentos Los instrumentos normativos y técnicos que formarán parte del denominador serán aquellos definidos como prioritarios para actualización durante el año, de acuerdo con las directrices entregadas por la autoridad y/o con el análisis de necesidades regulatorias realizado periódicamente por la División de Normas y Operaciones (DNO). La priorización anual se respaldará mediante un memorándum de la jefatura de la DNO, emitido a más tardar el 15 de enero de cada año, en el que se indicarán las prioridades regulatorias para el año en curso y/o los instrumentos técnicos y normativos específicos que deberán dictarse durante dicho periodo. Asimismo, las jefaturas y/o coordinaciones de las unidades de la DNO podrán informar, mediante memorándum dirigido a la jefatura de la DNO, propuestas de instrumentos técnicos y normativos asociados a las prioridades regulatorias definidas, tanto al inicio como durante el transcurso del año. La cartera de instrumentos priorizados y los documentos señalados constituirán el respaldo para determinar el denominador del indicador. 3. Criterio de cumplimiento Se considerará cumplido el indicador respecto de cada instrumento priorizado cuando este haya sido efectivamente actualizado durante el año e incorpore disposiciones asociadas al abordaje de riesgos operacionales propios del transporte, al fomento de la adopción de tecnologías limpias y seguras o a la atención de nuevas demandas del sector. Para efectos del cálculo del numerador, se considerará como instrumento efectivamente actualizado aquel que haya alcanzado el acto o documento que formaliza su actualización, de acuerdo con su naturaleza. En el caso de instrumentos normativos (decretos, resoluciones), se considerarán aquellos actos dictados, esto es firmados por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones o Subsecretario de Transportes -según corresponda- y numerados. En el caso de los instrumentos técnicos, se considerarán aquellos que hayan sido formalmente emitidos por la autoridad o unidad competente, de acuerdo con su naturaleza. Para que un instrumento sea contabilizado en el numerador, además de encontrarse formalmente actualizado, deberá verificarse que estén asociados a la actualización del marco normativo, al abordaje de riesgos operacionales propios del transporte, al fomento de la adopción de tecnologías limpias y seguras o a la atención de nuevas demandas del sector. 4. Seguimiento El seguimiento de los instrumentos priorizados se realizará mediante la cartera de instrumentos normativos y técnicos priorizados, el informe anual de avance de actualización normativa y técnica DNO y la planilla y ficha de seguimiento correspondiente, permitiendo identificar los instrumentos que forman parte del denominador y aquellos que cumplen las condiciones para ser contabilizados en el numerador.
4	1. La meta es sobre el subtítulo 31 en general, entregado en la Ley de Presupuesto inicial, no se medirá por ítem presupuestario. De existir alguna modificación a la Ley, la meta será sobre la última modificación (Ley vigente). 2. El numerador se obtiene del total ejecutado del subtítulo 31 que se identifica con los reportes de SIGFE. 3. El denominador corresponde al monto total entregado por ley de presupuestos al Subtítulo 31 para el año t. En caso de existir modificaciones a la Ley, el denominador será sobre la última modificación, es decir, será el presupuesto vigente. 4. La información se obtendrá de los reportes que entrega SIGFE. 5. El subtítulo 31 del programa 08 corresponde al presupuesto asignado a SECTRA.
5	1.- El indicador mide la variación porcentual de la demora media en el área de influencia directa de las intervenciones permanentes ejecutadas por la Unidad Operativa de Control del Tránsito (UOCT). Para ello, compara la demora media de los eventos de congestión registrados durante la semana anterior más cercana a la intervención con aquella registrada durante la semana posterior más cercana. 2.- La fórmula del indicador considera las siguientes variables, y sus definiciones: $d_{(t)}$: demora media en el período de reporte del indicador donde, t puede adquirir los valores de t-1 y t+1. t-1: semana anterior más cercana a las intervenciones. t+1: semana posterior más cercana a las intervenciones donde se considera que el efecto de los cambios es estable. 3.- Para obtener la variable $d_{(t)}$, se debe realizar la sumatoria de la demora promedio de los vehículos en la semana t en el área de influencia de la intersección j ($d_{(t,j)}$) desde i igual uno hasta $N_{(t,j)}$ donde, $N_{(t,j)}$ es el número de eventos de congestión durante la semana t en el área de influencia de la intervención en el cruce j. Lo anterior se divide por cantidad de intersecciones donde se realizaron intervenciones durante el período de reporte del indicador (J). $d_{(t)}$, considera las siguientes variables, y sus definiciones: t: semana para la cual se calcula la demora media; $d_{(t,j)}$: demora promedio de los vehículos del evento i en la semana t en el área de influencia de la intersección j; $N_{(t,j)}$: número de eventos de congestión durante la semana t en el área de influencia de la intervención en el cruce j; J: cantidad de intersecciones donde se realizaron intervenciones durante el período de reporte del indicador; i: evento de congestión, actualizado cada 5 minutos en el área de influencia de los cambios de la intersección j; j: intersección donde se realizó una intervención.
6	1) El indicador busca medir la eficiencia en la aplicación del subsidio escolar, monitoreando la razón entre la cantidad de alumnos y el presupuesto, considerando la restricción presupuestaria. 2) El presupuesto ejecutado corresponde al del programa del Subsidio Nacional al Transporte Público, subtítulo 24, ítem 01, asignación 512, artículo 5 letra a). 3) El Subsidio al Transporte Escolar es un subsidio del Programa de Apoyo al Transporte Regional, establecido en el artículo 5° de la Ley N°20.378, destinado a financiar la prestación de servicios de transporte escolar terrestre para facilitar el acceso y permanencia de estudiantes en el sistema educativo cuando existen condiciones de aislamiento geográfico y/o vulnerabilidad social.
7	1. Se entenderá por fiscalización al procedimiento administrativo por el cual un organismo del Estado, verifica el cumplimiento normativo en un determinado ámbito, de acuerdo a las funciones y atribuciones que la ley le encomienda. 2. Incluye las fiscalizaciones a los vehículos de transporte público de pasajeros y privado, individualizados por una Placa Patente Única (PPU) chilena, a las cuales el servicio le corresponde fiscalizar, de acuerdo con su marco legal. 3. Una unidad/entidad se entenderá fiscalizada cuando ésta haya sido objeto de al menos una fiscalización en el año t. 4. Para estimación del periodo t+1=2027 se utiliza la información y base de t=2026. Interpretación del resultado: a. Resultado mayor a 100%: indica un aumento en el número de fiscalizaciones respecto del año anterior. b. Resultado igual a 100%: indica que el número de fiscalizaciones se mantuvo respecto del año anterior. c. Resultado menor a 100%: indica una disminución en el número de fiscalizaciones respecto del año anterior.
8	a) El índice de Porcentaje de Ocupación Sistema tiene por objeto comparar los viajes registrados anuales de un periodo de análisis vs los viajes registrados el año 2019. Este indicador está construido considerando los viajes financieros en el sistema. b) El numerador de este indicador está relacionado con los viajes registrados en un periodo-día de un mes T. c) El denominador de este indicador está relacionado con los viajes registrados el año base 2019, en el periodo-día de un mes T. d) El cálculo es simple, se obtiene de la división de los viajes financieros registrados, para obtener el porcentaje de ocupación para ese año. e) El resultado de este indicador es considerado un insumo para monitoreo de programas públicos, como así también información para proyectar la demanda futura. f) En el caso de que existan eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en las condiciones de operaciones es mayor y que exigen la adopción de medidas extraordinarias, las que no necesariamente permiten superar el problema, o incluso situaciones para las que no hay gestión posible en un lapso oportuno. Ejemplo de tales eventos son: manifestaciones sociales, desvíos de tránsito no programados, situaciones climáticas muy inusuales, accidentes que provocan elevada congestión, entre otros. En esas circunstancias la medición del indicador considerará el pleno funcionamiento de las herramientas y plataformas tecnológicas externas, asociadas al proceso. En caso de ocurrencia de alguno de los eventos mencionados que pudiera afectar, de manera grave, la oportunidad y completitud del insumo que compone el indicador, el equipo de trabajo informará los lineamientos a seguir, en base a los criterios utilizados por las unidades encargadas a la Unidad de Control de Gestión y las otras instancias que correspondan. g) Para la entrega de este indicador, es necesario considerar que el proveedor tecnológico entrega la información

Indicadores de desempeño 2027

Continuación

NOTAS METODOLÓGICAS · CONTINUACIÓN

aproximadamente los días 6 y 8 de cada mes, en caso de no ser así, se reportara la última información entregada por este. De igual forma la información tendrá un desfase de un mes.

Nota 1

La información contenida en el presente reporte corresponde a una primera versión de los indicadores de desempeño propuestos por los servicios públicos, los cuales se encuentran sujetos a evaluación y retroalimentación por parte de DIPRES.

En una versión posterior, se espera contar con indicadores de desempeño que cumplan con los requerimientos metodológicos establecidos por DIPRES, de manera que puedan ser reportados con información correspondiente al año 2026, durante enero de 2027.