

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2013

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

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo 2011	Efectivo a Junio 2012	Estimación 2012	Meta 2013	Ponderación	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
<p>•Políticas y normas que rigen el transporte. -Desarrollo de políticas y normas de seguridad de tránsito. -Programa: Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito Evaluado en: 2004</p>	<p><u>Eficacia/Resultado</u> <i>Final</i> 1 Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(N° de muertos en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	4.7 número o (1508.0/3183151.0) *10000.0	4.8 número o (1591.0/318228.0) *10000.0	4.4 número o (1568.0/3585107.0) *10000.0	1.9 número (734.0/3893155.0)*1000.0	4.4 número (1701.0/3893155.0)*10000.0	3.9 número (1618.0/4148864.0) *10000.0	15%	<p><u>Reportes/Informes</u> Estadísticas de parque vehicular del INE. Estadísticas sobre accidentes de Carabineros de Chile.</p>	1	1
<p>•Subsidios al transporte -Subsidio a la oferta Sistema Transantiago.</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u> 2 Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación de los operadores Transantiago en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100	0.0 %	S.I.	S.I.	84.5 % (84.5/100.0)*100	80.0 % (80.0/100.0)*100	80.0 % (80.0/100.0)*100	10%	<p><u>Base de Datos/Software</u> Base de datos de la información de los GPS de Transantiago</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Plan de operaciones</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Contrato con los operadores</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Informe de análisis de</p>	2	2

										indicador		
										Reportes/Infor mes Presentación de resultado a autoridades		
<p>•Gestión de tránsito. -Diseño, implementación, administración, operación, supervisión y mejoramiento de los sistemas de control de tránsito y sistemas inteligentes de apoyo a la gestión de tráfico en el país. -Programa: Control de Área de Tráfico para Santiago (SCAT) Evaluado en: 2000</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>3 Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>(Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Segundos promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100</p>	<p>101.8 número (171.0/168.0)*100</p>	<p>103.5 número (177.0/171.0)*100</p>	<p>104.5 número (185.0/177.0)*100</p>	<p>102.7 número (190.0/185.0)*100</p>	<p>103.8 número (192.0/185.0)*100</p>	<p>103.7 número (199.0/192.0)*100</p>	<p>10%</p>	<p>Reportes/Infor mes Planillas de procesamiento de información base.</p> <p>Reportes/Infor mes Planillas de recolección de información (flujos vehiculares y tiempos de viaje).</p> <p>Base de Datos/Software Base de datos automática del sistema de estaciones de conteo de flujo vehicular de la UOCT.</p> <p>Base de Datos/Software Base de datos con los tiempos de viaje registrados por vehículos flotantes externos (para letreros de mensaje variable) e internos</p>	<p>3</p>	<p>3</p>

<p>●Subsidios al transporte -Subsidio a la oferta zonas licitadas.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>4 Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados de líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>(N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/N° de vehículos de líneas que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas fiscalizados en el año t)*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>0.0 % (0.0/0.0)*100</p>	<p>96.2 % (21589.0/22436.0)*100</p>	<p>97.5 % (8304.0/8514.0)*100</p>	<p>95.9 % (13810.0/14400.0)*100</p>	<p>97.5 % (16575.0/17000.0)*100</p>	<p>10%</p>	<p><u>Reportes/Informes</u> Reportes mensuales de fiscalización de tarifas en servicios que reciben subsidio a la oferta en zonas licitadas.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Informe(s) sobre el grado de cumplimiento alcanzado según los reportes de fiscalización.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Planilla Excel de control</p>	<p>4</p>	<p>4</p>
<p>●Subsidios al transporte -Subsidio a la oferta zonas no licitadas.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>5 Porcentaje de cumplimiento de rebaja de tarifa de vehículos de transporte público fiscalizados que reciben el subsidio a la oferta en zonas no licitadas</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>(Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados que cumplen con la rebaja tarifaria en el año t/Número de vehículos que reciben subsidio a la oferta en zonas no licitadas fiscalizados en el año t)*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>S.I.</p>	<p>70.3 % (1459.0/2075.0)*100</p>	<p>78.9 % (2518.0/3192.0)*100</p>	<p>80.0 % (3200.0/4000.0)*100</p>	<p>81.5 % (4890.0/6000.0)*100</p>	<p>15%</p>	<p><u>Reportes/Informes</u> - Planilla mensual enviada por el Programa de Fiscalización con la información contenida en las actas de las fiscalizaciones realizadas.- Informe mensual emitido por la División de Subsidios con la medición del indicador.-</p>	<p>5</p>	<p>5</p>

										Resolución Exenta N° 1815/2011 o el documento que la reemplace.		
<p>•Fiscalización y certificación de sistemas de transporte. -Fiscalización a los sistemas de transporte.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>6 Porcentaje de buses de Transantiago con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>(Número de buses de Transantiago fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local/Número de buses de Transantiago fiscalizados en el año t)*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>16.9 % (1273.0/7534.0)*100</p>	<p>25.4 % (1724.0/6795.0)*100</p>	<p>15.1 % (817.0/5425.0)*100</p>	<p>28.0 % (1727.0/6167.0)*100</p>	<p>26.0 % (1767.0/6795.0)*100</p>	<p>15%</p>	<p><u>Base de Datos/Software</u> e Bases Magnéticas y sistemas informáticos de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> -Fichas de control - Citaciones al Juzgado de Policía Local</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Reporte consolidado de las fiscalizaciones a Buses Transantiago.</p>	<p>6</p>	<p>6</p>
<p>•Información y atención a la ciudadanía en materias de transporte -Atención y resolución de las denuncias de usuarios/as de los sistemas y servicios de transporte.</p>	<p><u>Calidad/Productos</u></p> <p>7 Porcentaje de denuncias realizadas por usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago, respondidas por el servicio dentro del plazo de 19 días hábiles</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: SI Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>(Número de denuncias de usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago respondidas por la Subsecretaría de Transportes en 19 días hábiles contados desde</p>	<p>0.0 %</p> <p>H: 0.0 M: 0.0</p>	<p>51.0 % (714.5/1401.0)*100</p> <p>H: 0.0 (0.0/0.0)*100</p> <p>M: 0.0 (0.0/0.0)*100</p>	<p>54.0 % (2605.0/4825.0)*100</p> <p>H: 0.0 (0.0/0.0)*100</p> <p>M: 0.0</p>	<p>85.7 % (2922.0/3410.0)*100</p> <p>H: 61.7 (656.0/1063.0)*100</p> <p>M: 59.1 (628.0/106</p>	<p>89.4 % (4146.0/4636.0)*100</p> <p>H: 44.7 (2073.0/4636.0)*100</p> <p>M: 44.7 (2073.0/46</p>	<p>90.0 % (4589.0/5100.0)*100</p> <p>H: 45.0 (2295.0/5100.0)*100</p> <p>M: 45.0</p>	<p>15%</p>	<p><u>Base de Datos/Software</u> e Sistema de gestión de casos SIAC Cmetrix de la OIRS de la Subsecretaría de Transportes.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Planilla de</p>	<p>7</p>	<p>7</p>

		el ingreso de la denuncia, en año t/Número de denuncias de usuarios/as de los servicios de transporte público de Santiago respondidas por la Subsecretaría de Transportes en año t y cuya respuesta es de competencia del Servicio)*100		100	(0.0/0.0)*100	3.0)*100	36.0)*100	M: 45.0 (2294.0/5100.0)*100		<p>cálculo excel con medición de plazos (en el caso de que el sistema Cmetrix presente fallas o indisponibilidad)</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Fichas de denuncias para los casos ingresados vía atención presencial.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Correos electrónicos para los casos ingresados vía correo web.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Copia de cartas con respuestas enviadas a los ciudadanos(en el caso de que el envío se realice por correo postal o correo electrónico)</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Copia de correos electrónicos o correos certificados (cuando corresponda)</p>		
--	--	---	--	-----	---------------	----------	-----------	--------------------------------	--	---	--	--

<p>•Planificación de los sistemas de transporte urbano</p> <p>-Desarrollo de proyectos de Ciclo-rutas</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>8 Tasa de acumulación de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades respecto de año base (2010)</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>((Total de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades al año t/Total de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados por SECTRA para ciudades al año 2010)-1)*100</p>	S.I.	0 % ((45/45)-1)*100	0 % ((45/45)-1)*100	47 % ((66/45)-1)*100	340 % ((198/45)-1)*100	544 % ((290/45)-1)*100	10%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>-Reporte del sistema SIGES para año t (año 2013)-Reporte del sistema SIGES hasta año t-1 (desde año 2008 hasta año 2012)</p> <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Informe anual con análisis de kilómetros de ciclovías diseñados y evaluados. Se indicarán inconvenientes ocurridos durante el año, eventuales suspensiones, entre otros.</p>	8	8

Notas:

1 El Instituto Nacional de Estadísticas (INE) publica la cifra oficial del Parque Vehículos en Circulación la cual es construida mediante una Encuesta Anual que es contestado por los municipios del país. Carabineros de Chile es el responsable de la información de los accidentes de tránsito. Estos registros se obtienen de los datos ingresados en la base de accidentes. que contienen los campos de información de la Ficha SIEC2.

Para efecto del cálculo del indicador en cada corte periódico se utilizan las cifras de fallecidos a la fecha del corte, y en el caso del parque vehicular se considera una cifra proyectada a esa fecha, tomando como base el dato efectivo del año anterior, a la que se aplica la tasa promedio de crecimiento del parque en los años precedentes.

2 Existen 7 concesionarios que operan los servicios de transporte público de Santiago (Transantiago). Cada vehículo posee un GPS incorporado, por lo tanto, la medición se realizará sobre el universo total de buses Transantiago (medición satelital). Se excluyen mediciones atípicas, cuyo resultado escapa el poder de acción del operador (accidentes, marchas, etc.).

Para obtener el resultado, se calcula el porcentaje de mediciones que presentan cumplimiento de la regularidad respecto a lo establecido en el Programa de Operación de Transantiago, bajo la metodología de los nuevos contratos. El Programa de Operación indica (entre otros) los compromisos establecidos de regularidad por Servicio-Sentido-Periodo día. Anteriormente, existían rangos de cumplimiento para evaluar el cumplimiento del Programa, favoreciendo a los resultados de los operadores. Con los nuevos contratos, el operador debe cumplir de manera exacta los tiempos definidos en el Programa de Operación (no existen rangos de cumplimiento).

3 El tiempo de viaje corresponde a los vehículos particulares. Su medición se realiza utilizando "vehículos flotantes", es decir, automóviles que realizan el recorrido a la misma velocidad que el pelotón de vehículos, y que van registrando los tiempos de viaje en su trayecto. Para efecto del cálculo del indicador se considera: -Se miden flujos vehiculares de 17 ejes representativos de la ciudad. -Se miden tiempos de viaje en tramos pre-determinados de los mismos ejes. -Las mediciones se efectúan una vez cada trimestre, en los meses de marzo, junio, septiembre y noviembre. -Los días

precisos de medición en cada mes y eje se determinan de manera de asegurar que ella se efectúe en condiciones de tráfico definidas como "normales", de acuerdo a una metodología preestablecida. - El valor anual del tiempo de viaje corresponde al promedio de los valores resultantes de las cuatro mediciones trimestrales. -El valor del indicador compara el tiempo promedio de viaje anual de 2 años consecutivos. El tiempo promedio ponderado que se señala en el numerador y denominador de la fórmula de cálculo, para el año t y t-1, corresponde a la expresión matemática que mide la sumatoria de los tiempos de viaje promedio en los distintos ejes considerados en los diferentes períodos de tiempo. La medición se efectúa en segundos, debiendo sí considerarse que se trata de valores promedios ponderados por el volumen del flujo y la longitud del tramo en el cual se mide el tiempo de viaje en cada eje.

Los 17 ejes representativos de la ciudad de Santiago que son considerados en el indicador son:

1. Alameda-Providencia entre Sta. Rosa y Salvador
2. Alameda entre Las Rejas y Exposición
3. Colón Yañez entre Vespucio y Los Leones
4. Diagonal Paraguay entre Sta. Rosa y Salvador
5. Bilbao entre Tobalaba y P. de Valdivia (O-P)
6. Cinco de Abril entre Aeropuerto y G. Velásquez (P-O)
7. Cinco de Abril entre Aeropuerto y G. Velásquez (O-P)
8. Mapocho entre W. Martínez y Brasil (P-O)
9. Vivaceta entre Hipódromo y Santa María (N-S)
10. Vivaceta entre Hipódromo y Santa María (S-N)
11. Pocuro entre P. de Valdivia y Tobalaba (P-O)
12. Tobalaba entre Grecia Y Quilín (S-N)
13. Tobalaba entre Grecia Y Quilín (N-S)
14. La Dehesa entre Las Condes y El Rodeo (S-N)
15. La Dehesa entre Las Condes y El Rodeo (N-S)
16. Cardenal Caro entre Purísima y Los Leones (P-O)
17. Vicuña Mackenna, entre Los Pioneros y A. Vespucio (S-N)

4 Se medirán mensualmente las tarifas de todas las líneas de los concesionarios y prestadores de servicio que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas, otorgados en el marco del artículo 3b) de la Ley N° 20.378. El incumplimiento de la rebaja tarifaria se medirá respecto de los vehículos que prestan servicio en las líneas que reciben el subsidio a la oferta en zonas licitadas, los que serán fiscalizados por el Programa de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Un vehículo (patente) puede ser fiscalizado durante el año en más de una oportunidad, y se contabilizará en el cálculo del indicador, tanto en el numerador como en el denominador, todas las veces que sea fiscalizado.

5 El Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas artículo 4, letra a de la Ley 20.378, se encuentra destinado a compensar los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros en las zonas geográficas distintas de la Provincia de Santiago y de las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con este tipo de servicios mediante buses, minibuses y trolebuses, en zonas no licitadas. Este indicador aplica para los vehículos urbanos que operan en zonas no licitadas y que se han acogido al Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas. La fiscalización del cumplimiento de la rebaja tarifaria se realizará a los vehículos adjudicados en el período de postulación 2012, acogidos al Subsidio a la Oferta en Zonas No Licitadas.

6 Los aspectos fiscalizados en los controles a buses Transantiago son: condiciones técnicas y de seguridad (Motor en marcha sin conductor al volante, Extintor de incendio, Asientos, Neumáticos, Parabrisas, Puertas, Vidrios-ventana, Luces), calidad de servicio (Aseo, Letreros, Publicidad, No toma pasajeros, Acorte de Recorrido, Validador) y documentación (Licencia de conducir, Revisión técnica, Permiso de circulación, Seguro automotriz, Certificado de inscripción). Se considerará como bus con infracción reincidente a todo bus que, habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa 2 o más veces dentro del año de medición, haya sido notificado con citaciones al Juzgado de Policía Local en más de una ocasión, producto de infracciones a la normativa de tránsito y transporte.

El compromiso para el año 2013 es fiscalizar, al menos, un 90% del parque de Buses Transantiago, con una repetitividad mínima de controles de 4 veces por cada bus.

7 Para la medición de este indicador se consideran las denuncias verificables y no verificables que son respondidas y que emanan del Servicio en el período considerado, a través de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias.

Se consideran las denuncias efectuadas a los distintos modos de transporte de la Región Metropolitana.

Para efectos del indicador, el tiempo de respuesta de cada denuncia se considera como días hábiles comprendidos entre la fecha de ingreso y fecha de respuesta al ciudadano de la denuncia, registrada en el sistema de gestión de casos de la Subsecretaría de Transportes. Las denuncias se clasifican en verificables y no verificables. Denuncias verificables: Denuncia No Verificable: Son aquellas denuncias ciudadanas que no pueden ser constatadas en el lugar de los hechos por el Programa Nacional de Fiscalización, debido a que las irregularidades denunciadas refieren hechos puntuales y específicos. En consecuencia, estas denuncias deben ser notificadas por OIRS al responsable del servicio o vehículo denunciado, el cual puede ser un representante legal, un propietario o una concesionaria, dependiendo del tipo de vehículo o servicio denunciado. Ejemplos de Denuncias No Verificables más habituales son los tipos Conducción Irresponsable, Maltrato del

Conductor, Conducta del Conductor, entre otros. Por otra parte, de acuerdo al procedimiento de OIRS, para gestionar una denuncia de este tipo es necesario contar con fecha, hora y lugar del incidente, así como también con el número de patente del vehículo denunciado.

Denuncia Verificable: son denuncias ciudadanas que exponen hechos frecuentes en un lugar y horario, por lo que podrían ser constatados a posteriori por el Programa de Fiscalización en el mismo lugar de los hechos.

Por ello estas denuncias deben ser enviadas por OIRS al Programa de Fiscalización para que se programe el control correspondiente.

Ejemplos de este tipo de denuncias son los tipos No se Detiene en Paradero, Frecuencia del Servicio (sólo en caso de servicios urbanos de transporte), Condiciones Técnicas y Mecánicas, Uso Indebido de Terminales, entre otros. Para gestionar Denuncias Verificables éstas deben contar con fecha, hora y lugar del incidente. La necesidad de contar con placa patente del vehículo o, por el contrario, con el número de servicio denunciado dependerá del tipo y naturaleza de la denuncia y es labor de OIRS determinarlo.

8 Se entiende por Diseño a la elaboración de un proyecto de ingeniería de detalle, asociado a la idea de proyecto que se está desarrollando, el cual contiene todos los antecedentes necesarios para ejecutar posteriormente su construcción, entre los cuales destacan: el diseño geométrico del proyecto ciclovial, proyecto de semaforización, proyecto de señalización y demarcación, proyecto de modificación de servicios públicos, iluminación, estructuras y expropiaciones (de requerirse).

Se entiende por Evaluación a la obtención de los indicadores de rentabilidad social, para la red de ciclovías que se diseña.

Dentro de la planificación anual de Sectra se proyectan los distintos estudios que se desarrollarán durante los años inmediatamente posteriores. En aquellos estudios que incorporan la inclusión de ciclovías: Planes Maestros de Ciclorutas y Planes de Gestión de Tránsito, se establece de antemano cuantos kilómetros de este tipo de infraestructura se deberá desarrollar a nivel de diseño de ingeniería.

Se entiende por ciudad al área urbana de cada comuna o a las áreas urbanas de aquellas comunas que se encuentran conurbadas.

Los kilómetros de ciclovías se considerarán diseñados y evaluados cuando su estado en el sistema SIGES sea al menos "último informe aprobado" o "informe final aprobado". Por lo tanto, también se considerarán para dichos fines los estados: Enviado a pago, Informe final en biblioteca, Licitación revocada e Informe finalizado

Supuesto Meta:

1 El supuesto para cumplir la meta considera el trabajo coordinado de las instituciones que componen CONASET para desarrollar el Plan de Acción Estratégico, conformado por los proyectos: Plan comunicacional, Plan Nacional de Reflectancia, Plan Nacional de Fiscalización, Mejoramiento Otorgamiento de Licencia de conducir y Centro de Tratamiento de Infracciones. Además de éstas iniciativas, están los programas y/o proyectos de mediano y corto plazo que desarrollan las Instituciones que componen CONASET

2 - Que exista financiamiento global para el sistema de transporte público.

- El indicador se mide para los servicios activos en cada periodo (servicios que no estén en paro o caducados).

- El indicador se calcula para los periodos en que existe información disponible (que los sistemas tecnológicos de apoyo funcionen adecuadamente).

3 Los flujos vehiculares de un trimestre no pueden aumentar en más de un 1,25% en comparación con el trimestre anterior. Además, que en los ejes considerados (ni en sus calles transversales) no se habilitarán vías ni pistas exclusivas o segregadas. Finalmente, que no habrá un cambio radical en la forma de operación de Transantiago (por ejemplo, que no se sigan inyectando más buses o mejorando su frecuencia de manera significativa), decisiones que emanan directamente de la autoridad central o regional. En los ejes considerados tampoco puede haber desvíos de tránsito por periodos prolongados de tiempo o en cruces críticos de los ejes alternativos o perpendiculares.

4 El cumplimiento de la meta se basa en el supuesto que durante el año no se producirán hechos externos de connotación pública, como paros o huelgas de duración mayor a un mes, que afecten el funcionamiento del sistema de transporte y/o de las operaciones de fiscalización en las zonas licitadas. El cumplimiento de la meta está sujeta a que no se realicen rebajas de presupuestos que afecten a ítems relevantes en el proceso asociado.

5 La meta comprometida se encuentra sujeta a que el Programa de Fiscalización levante las tarifas mediante el procedimiento establecido a través de la Resolución Exenta N°1815 del año 2011 o del documento que la reemplace.

El cumplimiento de la meta está sujeta a que no se realicen rebajas de presupuestos que afecten a ítems relevantes en el proceso asociado.

6 La meta queda sujeta a que la implementación de posibles nuevas modificaciones a la normativa legal vigente para este modo de transporte, no produzca cambios significativos en el cumplimiento de las disposiciones verificadas en los controles habituales, aumentando el número de rechazos. También, se supone que se mantendrá el nivel de apoyo de funcionarios de Carabineros para efectuar las fiscalizaciones del Programa. El cumplimiento del indicador quedará sujeto a la aprobación del presupuesto 2013 y al plan de fiscalización 2013, que es definido en diciembre del año 2012, de acuerdo a los requerimientos de la autoridad y el presupuesto asignado. El cumplimiento de la meta está sujeto a que no se realicen rebajas de presupuestos que afecten a ítems relevantes en el proceso asociado.

7 El cumplimiento de la meta queda sujeto a que no se produzcan eventualidades o contingencias en el sistema de transporte público que generen un aumento importante en la cantidad de denuncias recibidas de los usuarios (superior a un 20% de la cantidad de denuncias estimadas al fijar la meta).

8 El cumplimiento de la meta está sujeto a que los procedimientos administrativos/jurídicos externos de aprobación de los estudios que se lleven a cabo dentro de los plazos y en las fechas planificadas, y a ausencia de situaciones de fuerza mayor que impidan el normal desarrollo de los estudios.