

INDICADORES ESTRATÉGICOS DE DESEMPEÑO
AÑO 2025
VERSIÓN LEY DE PRESUPUESTOS 2025

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

Objetivo Estratégico al que se Vincula	Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2022	Efectivo 2023	Estimado 2024	Estimado 2025	Notas
Desarrollar un entorno vial seguro para todas y todos los usuarios, mediante la implementación de la Visión Cero, con el fin de reducir las personas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, promoviendo una cultura de seguridad, convivencia vial y potenciando la fiscalización.	muertos en siniestros de tránsito	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 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	0.00 número (1743.00 / 6354259.00)*0.00	2.53 número (1633.00 / 6455680.00)*10000.00	2.57 número (1708.00 / 6654397.00)*10000.00	2.33 número (1619.00 / 6950414.00)*10000.00	1
Desarrollar sistemas de transporte público seguros, eficientes, accesibles, inclusivos y amigables con el medio ambiente,	mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad. Asociado al objetivo N°2	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2. Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el	82.74 % (39077957.00 / 47227316.00)*100	84.95 % (30370278.00 / 35752609.00)*100	84.48 % (44066469.50 / 52164211.70)*100	86.01 % (39719725.00 / 46181799.00)*100	2

considerando las realidades territoriales, utilizando vehículos con tecnología de vanguardia, y proporcionando a la población información que facilite la movilidad, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de las personas.		público de Santiago	Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100					
Desarrollar sistemas de transporte público seguros, eficientes, accesibles, inclusivos y amigables con el medio ambiente, considerando las realidades territoriales, utilizando vehículos con tecnología de vanguardia, y proporcionando a la población información que facilite la movilidad, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de las personas.	buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la frecuencia. Relacionado con el objetivo estratégico N°2	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 3. Porcentaje de cumplimiento de la frecuencia en los servicios de buses de transporte público de Santiago	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la frecuencia según lo establecido en el Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago efectuadas en año t)*100	92.54 % (17359342.00 / 18759308.00)*100	95.81 % (12759817.00 / 13317280.00)*100	94.77 % (17745581.20 / 18724321.00)*100	95.05 % (16144677.00 / 16985739.00)*100	3
Impulsar la movilidad activa, sostenible, inclusiva, con equidad y perspectiva de género, orientada a otorgar una experiencia de	kilómetros de diseños de ciclovías realizados. Relacionado con objetivo estratégico N°3	<u>Eficacia/Producto</u> 4. Porcentaje de kilómetros de diseño de ciclovías acumulados al año t.	(N° de kilómetros de diseños de ciclovías realizados acumulados al año t/N° total de kilómetros planificados a diseñar hasta el	NM	0.00 % (0.00 / 1300.00)*100	12.00 % (157.00 / 1300.00)*100	88.44 % (130.00 / 147.00)*100	4

viaje segura, cómoda, efectiva y limpia con el medio ambiente, a través del diseño de circuitos peatonales y redes de ciclovías de alto estándar adaptados al contexto territorial.			año 2026)*100					
Impulsar proyectos normativos en materia de transporte que favorezcan la descentralización y la modernización del sector, promoviendo la incorporación de nuevas tecnologías limpias con el medio ambiente con el fin de mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte.	Normativas de transporte que permitan la modernización del sector, promuevan e incorporen la utilización de nuevas tecnologías y propicien la descentralización. Asociado a Objetivo Estratégico N°4	<u>Eficacia/Producto</u> 5. Porcentaje de normativas de transporte actualizadas que permita la modernización del sector, promueva e incorpore la utilización de nuevas tecnologías y propicie la descentralización	(N° de normativas de transporte que permitan la modernización del sector, promuevan e incorporen la utilización de nuevas tecnologías y propicien la descentralización, actualizadas en el periodo t/N° de normativas de transporte que permitan la modernización del sector, promuevan e incorporen la utilización de nuevas tecnologías y propicien la descentralización, programadas para actualizar al 2026)*100	NM	0.00 % (0.00 / 4.00)*100	50.00 % (2.00 / 4.00)*100	25.00 % (1.00 / 4.00)*100	5
Desarrollar un entorno vial seguro para todas y todos los usuarios, mediante la implementación de la Visión Cero, con el fin de reducir las personas fallecidas y lesionadas en	lesionados graves en siniestros de tránsito	<u>Eficacia/Resultado Final</u> 6. Lesionados graves en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos	(N° de lesionados graves en siniestros de tránsito en el año t/Parque vehicular en el año t)*10.000	13.70 número (8536.00 / 6251852.00)*10000.00	10.60 número (6828.00 / 6455680.00)*10000.00	12.20 número (8127.00 / 6654397.00)*10000.00	11.34 número (7882.00 / 6950414.00)*10000.00	6

sinistros de tránsito, promoviendo una cultura de seguridad, convivencia vial y potenciando la fiscalización.								
Fomentar el transporte de bienes a través de una logística eficiente y sustentable, para el beneficio y abastecimiento oportuno de las personas y el desarrollo del país, planificando y desarrollando sistemas con una visión integral, que comprenda la infraestructura, la gobernanza, su regulación y la mirada estratégica del sector.	toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 7. 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	NM	-29.40 % ((33067942.00 / 46841304.00)-1)*100	1.60 % ((44949275.00 / 44255402.00)-1)*100	3.09 % ((47362612.00 / 45943287.00)-1)*100	7
Fomentar el transporte de bienes a través de una logística eficiente y sustentable, para el beneficio y abastecimiento oportuno de las personas y el desarrollo del país, planificando y desarrollando sistemas con una visión integral, que comprenda la infraestructura, la gobernanza, su regulación y la mirada estratégica del sector.		<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 8. Variación anual de toneladas kilómetro de carga movilizada en ferrocarril	((Número de las toneladas movilizadas para cada origen destino por la distancia recorrida en cada origen destino en del periodo[n] t/Número de las toneladas movilizadas para cada origen destino por la distancia recorrida en cada origen destino en del periodo[n] t-1)-1)*100	NM	-24.40 % ((2968317518.00 / 3924884330.00)-1)*100	-1.20 % ((3722353204.00 / 3766938234.00)-1)*100	19.26 % ((4185123018.00 / 3509202797.00)-1)*100	8

Fomentar la participación de los territorios a nivel local, regional y nacional, por medio de la planificación y gestión de proyectos de movilidad que incorporen perspectiva de género, que sean inclusivos, accesibles, eficientes, efectivos, sustentables, adaptables y seguros, para todos los habitantes del país.	Procesos de participación ciudadana realizados en los estudios de movilidad	<u>Eficacia/Producto</u> 9. Promedio de procesos de participación ciudadana realizados en los estudios en desarrollo en el año t	(Número total de procesos de participación ciudadana realizados en los estudios realizados en el año t/Número total de estudios en desarrollo en el año t)	NM	NM	NM	1.00 número (1.00 / 1.00)	9
--	---	---	--	----	----	----	---------------------------	---

Notas:

- 1 Nota indicador Original:

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 2024 y 2025 han sido estimadas utilizando la proyección del parque vehicular 2023, debido a que el INE aun no publica la cifra oficial .Se espera contar con la publicación oficial en septiembre de 2024.
2. Responsabilidad de la Información sobre accidentes de Tránsito:

a. Carabineros de Chile es la entidad responsable de la información relacionada con 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 dentro de las 48 horas de ocurrido el siniestro.

b. Estas cifras son enviadas mediante oficio o correo electrónico a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.
3. Periodo de Medición del Indicador

a. El periodo de medición del indicador será desde enero 2025 a diciembre 2024.
- 2 1. La regularidad es la medición de los intervalos de tiempo existentes entre buses que realizan el mismo servicio-sentido, en un horario determinado. El control de estos intervalos es llevado a cabo cuando la cantidad de buses por hora, en un recorrido particularizado, es mayor a 5 y se ejecuta en tres momentos: al inicio, al final y en un punto intermedio, cercano a la mitad. De esta medición, se obtiene un promedio que corresponde al resultado de la expedición.
2. El cálculo se obtiene de las bases de datos generadas en la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento, que provienen de las mediciones GPS de todos los buses que prestan servicio. Esta información es capturada por el equipamiento a bordo que posee cada bus y derivada al repositorio del proveedor de los sistemas tecnológicos, quien remite la información al Centro de Monitoreo de Buses.

3. El numerador del indicador guarda relación con aquellas mediciones que cumplen con la regularidad de los intervalos de tiempo entre buses en un servicio, los cuales están determinados en el Anexo 8 "Itinerarios" del Programa de Operación vigente, que es descrito en el Anexo 3 literal D.2.8 de las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías vigentes a la fecha.
 4. El resultado de la medición busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios/as no se vean afectados de manera negativa, por un aumento de los tiempos de pasada entre buses y/o la impuntualidad de los servicios. Para estos efectos, se mide la regularidad de los servicios, por sentido y periodo, y sobre la base de sus resultados y se determina el cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponden.
 5. En la actualidad, se presenta un Programa de Operación anual, no exento a modificaciones en el tiempo . La medición del ICR se ajusta respecto del Programa de Operación que se encuentre vigente.
 6. Según lo establecido en las condiciones específicas de operación; en el caso de existir eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en dichas condiciones 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, se establece en el Contrato que el DTPM implementará, a más tardar, tres meses después del inicio de vigencia del contrato de concesión, un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para corregir el cálculo de los índices de calidad y desempeño, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados.
 7. Para eventos extraordinarios de muy alto impacto y/o extensión, como situaciones de catástrofe u otras alteraciones mayores, no se usará el procedimiento a que se refiere este apartado, sino que se abordará la situación mediante un procedimiento que refleje en forma global las dificultades de operación, relajando las exigencias normales de cálculo, el cual será establecido por el DTPM. Desde el año 2021, existe un Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) entre el MTT y las empresas concesionarias y/o prestadoras de servicio, que tiene como objetivo definir cursos de acción y/o procedimientos para la resolución apropiada de los eventos extraordinarios de la operación del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
 8. La medición del indicador considera el pleno funcionamiento de las herramientas y plataformas tecnológicas externas, asociadas al proceso. En caso de ocurrencia de algún evento que pudiera afectar, de manera grave, la oportunidad y completitud de alguno de los insumos componentes del cálculo de indicador, el equipo de trabajo informará los lineamientos a seguir, en base a los criterios utilizados por las unidades encargadas y lo definido en la documentación técnica vigente, a la Unidad de Control de Gestión y las otras instancias que correspondan.
 9. El Indicador considera solo las mediciones válidas de los servicios que se encuentren bajo la vigencia de las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías, correspondientes al modelo de operación precedente, y en la medida que se encuentren en su periodo de caducidad, los resultados obtenidos no considerarán aquellos servicios designados a operadores exentos de estos indicadores. También se excluyen de la medición los servicios nuevos o aquellos que tengan modificación en su recorrido. Cabe recordar, que este índice, no está contemplado en la gestión de operación de los contratos que entraron en vigor en el año 2023, y tampoco se considerarán los contratos que deriven de la licitación de concesión de uso de vías 2023, debido a la presencia de nuevos indicadores de medición de operación. El universo de medición podría ir variando, según vayan finalizando las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías de las restantes Unidades de Negocio.
- 3 1. La frecuencia es la medición de la cantidad de buses observados respecto a los definidos en el Programa de Operación, según servicio-sentido en un horario determinado. Para el cálculo del indicador, se consideran solo las expediciones definidas como válidas que cumplan con las siguientes condiciones: 1. Transitar por los 3 puntos de medición del trayecto (inicio, intermedio y final); 2. El bus debe transportar pasajeros, a menos que se esté midiendo un recorrido nocturno.
2. El cálculo es obtenido de las bases de datos generadas por la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento, que provienen de las mediciones GPS de los buses que prestan servicio. Esta información es capturada por el equipamiento a bordo que posee cada bus y derivada al repositorio del proveedor de los sistemas tecnológicos, quien remite la información al Centro de Monitoreo de Buses. Todos los días se generan reportes de las expediciones que son válidas para el indicador.
 3. El numerador del indicador se refiere a las mediciones que cumplen con la frecuencia de salida entre buses de un servicio, según lo establecido en el Anexo N°8 "Itinerarios", que es descrito en el Anexo 3 literal D.2.8 de las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías vigentes a la fecha.
 4. El resultado de la medición busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios/as no se vean incrementados debido a una menor cantidad de buses en circulación que la planificada. Se mide durante todos los días del mes, determinándose el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponden.
 5. En la actualidad, se presenta un Programa de Operación anual, no exento a modificaciones en el tiempo. La medición del ICF se ajusta respecto del Programa de Operación que se encuentre vigente.
 6. Según lo establecido en las condiciones específicas de operación; en caso de existir eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en dichas operaciones sea 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, se establece en el Contrato que el Directorio de Transporte Metropolitano (DTPM) implementará, a más tardar, tres meses después del inicio de vigencia del contrato de concesión, un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para corregir el cálculo de los índices de calidad y desempeño, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados.
 7. Para eventos extraordinarios de muy alto impacto y/o extensión, tales como situaciones de catástrofe u otras alteraciones mayores, no se usará el procedimiento a que se refiere este apartado, sino que se abordará la situación mediante un procedimiento que refleje en forma global las dificultades de operación, relajando las exigencias normales de cálculo, el cual será establecido por el DTPM. Desde el año 2021, existe un Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) entre el MTT y las empresas concesionarias y/o prestadoras de servicio, que define los distintos cursos de acción y/o procedimientos para la resolución de los eventos extraordinarios de la operación del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago, y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.
 8. La medición del indicador considera el pleno funcionamiento de las herramientas y plataformas tecnológicas externas, asociadas al proceso. En caso de ocurrencia de algún evento que pudiera afectar, de manera grave, la oportunidad y completitud de alguno de los insumos componentes del cálculo de indicador, el equipo de trabajo informará los lineamientos a seguir, en base a los criterios utilizados por las unidades encargadas y lo definido en la documentación técnica vigente, a la Unidad de Control de Gestión y las otras instancias que correspondan.
 9. El Indicador considera las mediciones válidas de los servicios que se encuentren bajo la vigencia de las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías, correspondientes al

modelo de operación precedente, y en la medida que se encuentren en su periodo de caducidad, los resultados obtenidos no considerarán aquellos servicios designados a operadores exentos de estos indicadores. También se excluyen de la medición los servicios nuevos o aquellos que tengan modificación en su recorrido. Cabe recordar, que este índice, no está contemplado en la gestión de operación de los contratos que entraron en vigor en el año 2023, y tampoco se considerarán los contratos que se deriven de la licitación de concesión de uso de vías 2023, debido a la presencia de nuevos indicadores de medición de operación. El universo de medición podría ir variando, según vayan finalizando las Condiciones Específicas de Operación y Utilización de Vías de las restantes Unidades de Negocio.

- 4 1. El compromiso de SECTRA es de un total de 147 km de Diseño de ciclovías al año 2026, de acuerdo al presupuesto aprobado por DIPRES.
2. El diseño suele ser mencionado como Ingeniería de Detalle o Diseño de Ingeniería en los distintos estudios.
3. Se realizará un reporte anual que considerará la información con corte al 31 de diciembre.
4. El reporte- junto a la planilla de seguimiento- será emitido a más tardar al quinto día hábil del mes de enero del año siguiente.
5. La meta está asociada a los recursos que entregue DIPRES.
- 5 1. Se considerarán para este indicador como meta cuatro (4) actos administrativos (Decretos y/o Resoluciones) al 2026, que permitan la modernización del sector, promuevan e incorporen la utilización de sistemas sustentables de transporte y de nuevas tecnologías y/o que propicien la descentralización.
2. Se considerarán documentos normativos que se han estado trabajando durante los 2021 y 2022, 2023, 2024 y los que se generen durante el 2025.
3. Se entenderán como normas actualizadas (numerador), aquellas dictadas, hasta el 31 de diciembre de los años 2023, 2024, 2025 y 2026
4. Se estima cumplir con al menos 1 norma dictada durante el año 2025.
- 6 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.
c. La cifras de los parques vehiculares 2024 y 2025 han sido estimadas utilizando la proyección del parque vehicular 2023, debido a que el INE aun no publica la cifra oficial. Se espera contar con la publicación oficial en septiembre de 2024.

2. Responsabilidad de la Información sobre accidentes de Tránsito:
a. Carabineros de Chile es la entidad responsable de la información relacionada con 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 dentro de las 48 horas de ocurrido el siniestro.
b. Estas cifras son enviadas mediante oficio o correo electrónico a la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

3. Periodo de Medición del Indicador
a. El periodo de medición del indicador será desde noviembre 2024 a octubre 2025, considerando al desfase en la reportabilidad de los datos por parte de Carabineros de Chile.
- 7 1. El período de medición del indicador es de 12 meses, tanto para el numerador y el denominador.
2. El numerador corresponde a la cantidad total de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales de septiembre del 2023 a agosto del 2024.
3. El denominador corresponde al total de la cantidad de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del periodo que va de septiembre 2022 a agosto del 2023 (t-1).
4. 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).
5. Los datos que conforman el denominador estarán disponible en el mes de marzo del año 2024.
6. Las empresas portuarias reportan los datos a través de un sistema de reporte informático llamado SIELP en virtud de convenios de traspaso de información.
7. Periodo t: Corresponde al periodo de 12 meses desde septiembre de un año hasta agosto del año siguiente. Por ejemplo, para la medición de 2025, el periodo t se refiere a septiembre de 2024 a agosto de 2025.
8. Periodo t-1: Corresponde al mismo rango de meses (septiembre a agosto) del año anterior. Por ejemplo, para la medición de 2025, el periodo t-1 se refiere a septiembre de 2023 a agosto de 2024.
- 8 1. El período de medición del indicador es de 12 meses, tanto para el numerador y el denominador.
2. El numerador corresponde a la cantidad total de toneladas movilizadas por ferrocarril para cada origen destino, por la distancia recorrida en cada origen destino de septiembre del 2024 al 31 de agosto del 2025.
3. El denominador corresponde a la cantidad total de toneladas movilizadas para cada origen destino por la distancia recorrida en cada origen destino de septiembre de 2023 al 31 de agosto del 2024.
4. Los datos se reciben de manera trimestral, con un desfase de tres meses. El desfase se debe a procesos internos y a validaciones que hace MTT.
5. Los datos que conforman el denominador estarán disponible en el mes de marzo del año 2025.
6. Las empresas reportan los datos a través de un sistema de reporte informático llamado SIELF, y en virtud de convenios de traspaso de información.

7. Periodo t: Corresponde al periodo de 12 meses desde septiembre de un año hasta agosto del año siguiente. Por ejemplo, para la medición de 2024, el periodo t se refiere a septiembre de 2023 a agosto de 2024.

8. Periodo t-1: Corresponde al mismo rango de meses (septiembre a agosto) del año anterior. Por ejemplo, para la medición de 2024, el periodo t-1 se refiere a septiembre de 2022 a agosto de 2023.

9 a. Se considerarán sólo los estudios del subtítulo 31 realizados por SECTRA.

b. Para el numerador se considerarán todos los procesos de participación ciudadana efectuados en los estudios.

c. En un estudio se pueden realizar más de un (1) proceso de participación ciudadana.