

INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2026
LEY DE PRESUPUESTOS 2026

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 2024	Estimado 2025	Estimado 2026	Notas
Objetivo 1. Fomentar la participación territorial a nivel local, regional y nacional, mediante la planificación y gestión colaborativa de proyectos de movilidad centrados en las personas usuarias y con perspectiva de género, con el fin de diseñar soluciones de transporte inclusivas, accesibles, eficientes y seguras que mejoren la calidad de vida de todos los habitantes del país.	Participación ciudadana en estudios de planificación de transporte	<u>Eficacia/Producto</u> 1. 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	1.90 número	1.50 número	1
Objetivo 2. Desarrollar sistemas de transporte público seguros, eficientes, accesibles, inclusivos y respetuosos con el medio ambiente, adaptados a las realidades territoriales, empleando medios de transportes con tecnología de vanguardia, entregando acceso a información clara y útil que facilite	buses de transporte público de Santiago que cumplen con frecuencia y plazas	<u>Eficacia/Resultado Intermedio*</u> 2. Porcentaje de cumplimiento de frecuencia y plazas en los servicios de buses de transporte público de Santiago en condiciones normales de operación durante el mes t.	(N° de kilómetros válidos para los servicios-sentidos de las expediciones despachadas en el periodo-día de un mes t/N° total de kilómetros recorridos de los buses que realizan una expedición comercial para los servicios-sentidos en el periodo-día de un mes t))*100	93.54 %	93.07 %	93.37 %	2
	Buses de alto estándar en zonas reguladas.	<u>Eficacia/Producto*</u>	(Número de buses de alto estándar operando	NM	3.87 %	4.59 %	

la movilidad de la población, y aumente la satisfacción ciudadana, contribuyendo a mejorar la calidad de vida de las personas usuarias del transporte.		3. Porcentaje de buses de alto estándar operando en relación al total de buses operando en zonas reguladas	en zonas reguladas /Número de buses operando en zonas reguladas)*100				
Objetivo 3. Incrementar los diseños de circuitos peatonales y redes de ciclovías adaptados al contexto territorial, con el fin de fomentar una movilidad activa, sostenible e inclusiva, con equidad y perspectiva de género.	Diseño de ciclovías realizados.	<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 año 2026)*100	2.59 %	46.19 %	81.18 %	3
Objetivo 4. Impulsar proyectos normativos en materia de transporte que favorezcan la descentralización y la modernización del sector, promoviendo la incorporación de nuevas tecnologías amigables con el medio ambiente, con el fin de mejorar la calidad del servicio para las personas usuarias del transporte, su eficiencia y sostenibilidad.	Proyectos normativos en materia de transporte	<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	25.00 %	50.00 %	100.00 %	4
Objetivo 5. Fomentar la logística de transporte de bienes, integrando infraestructura, gobernanza y regulación, para optimizar su flujo de manera eficiente, oportuna y sostenible	Toneladas transferidas en los puertos estatales.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 6. 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	3.08 %	5.14 %	12.06 %	5

para las personas, que impulse la calidad de servicio y el desarrollo socioeconómico del país.	Toneladas movilizadas por ferrocarril	<i>Eficacia/Resultado Intermedio</i> 7. 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	-3.48 %	-18.28 %	6.35 %	6
Objetivo 6. Desarrollar un entorno vial seguro para todas las personas, mediante la implementación de la estrategia Visión Cero, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y personas lesionadas en siniestros de tránsito, promoviendo una cultura de seguridad, convivencia vial y potenciando la fiscalización.	personas lesionadas en siniestros de tránsito	<i>Eficacia/Resultado Final</i> 8. 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	9.35 número	10.16 número	10.65 número	7
	Personas muertas en siniestros de tránsito	<i>Eficacia/Resultado Final</i> 9. 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	2.13 número	2.15 número	2.38 número	8

* Indicador nuevo a partir de 2026

Notas:

1. Para este indicador se considerarán únicamente los estudios correspondientes al Subtítulo 31 que sean desarrollados por SECTRA durante el periodo evaluado.
2. En el numerador se incluirán todos los procesos de participación ciudadana efectivamente realizados y registrados en dichos estudios.
3. Un mismo estudio puede contemplar la realización de más de un (1) proceso de participación ciudadana, los cuales serán contabilizados individualmente.
4. La cantidad de participaciones ciudadanas a realizar se encuentra sujeto a limitaciones presupuestarias y/o técnicas que modifiquen el cronograma de los informes (que contemplan la realización de estas participaciones) a desarrollar en cada estudio, adelantando o retrasando estas instancias.
- 2) 1) Este indicador solo considera la oferta de transporte comprometida y ejecutada en condiciones normales de operación, excluyendo todas aquellas situaciones anormales mencionadas en la nota n° 5.
- 2) 2) El N° total de kilómetros que recorren los buses, corresponden a los kilómetros que, se definen en el Programa de Operación vigente, el cual establece los recorridos de los buses en una expedición comercial, y se obtienen del producto entre la longitud en kilómetros del servicio sentido y la cantidad de expediciones establecidas en el Programa de Operación vigente. Asimismo, los kilómetros válidos consideran solo las expediciones válidas, de conformidad a lo definido en el contrato vigente cláusula 1.1.32, y el valor mínimo entre el Índice de Cumplimiento de Frecuencia (ICF) y el Índice de Cumplimiento de Plazas (ICP), multiplicado por los kilómetros establecidos correspondientes al mes t.
- 3) El cálculo es desarrollado en base a los resultados por servicio-sentido-periodo-mes que son obtenidos desde las bases de datos generadas por la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento (GOPM), los cuales provienen de los registros de todos los buses que prestan servicio en la ciudad; 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 (CMB). Todos los días se generan reportes de las expediciones que son válidas para el indicador.
- 4) El resultado de este indicador es considerado un insumo para el pago de los kilómetros efectivos y oportunamente prestados, correspondiente al mes t.
- 5) Serán excluidos, según lo establecido los contratos de uso de vías; en el Apéndice N°6: Aseguramiento de la Calidad en la prestación de los Servicios, literal J. Reconocimiento de efectos exógenos en el cálculo de los indicadores. Se menciona que, 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. Para abordar este aspecto, el Ministerio establecerá, en un instructivo específico para estos fines, un procedimiento que identifique tales eventos y establezca un sistema para incorporar en el cálculo de los índices de calidad y desempeño los ajustes necesarios, con el fin de reducir el efecto de dichos eventos en sus resultados.

6) 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.

7) Para cumplir con los plazos de entrega del Indicador H, el cierre de la información considerará los registros disponible proporcionado por la Gerencia de Operaciones con una periodicidad de 2 meses de desfase, de tal manera que la entrega en el mes T contendrá información del último día del mes T-2. Por lo tanto, se desprende que las actualizaciones posteriores generadas por data rezagada, impugnaciones u otras eventualidades, como así también aquellas unidades de servicios que ingresen al sistema o por circunstancias intrínsecas de la operación en el periodo de transición y que no se encuentren en su totalidad operando, éstas no serán incluidas. Asimismo, para efectos de medición del presente indicador, se considerarán los datos desde enero hasta octubre del año 2026, los cuales serán reportados desde marzo a diciembre del mismo año.

8) El Indicador considera solo las mediciones válidas de las Unidades de Servicio que se encuentren operativas en su totalidad bajo la vigencia de los Contratos de Concesión de Uso de Vías, por el contrario, en la medida que se encuentren en su período de transición los resultados obtenidos no serán considerados. También se excluyen de la medición los servicios nuevos o aquellos que tengan modificación en su recorrido en su etapa de implementación. Cabe mencionar que el universo de medición podría ir variando, según vayan incorporándose al Sistema las nuevas Unidades de Servicio adjudicadas en el proceso de licitación.

- 3 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.
- 4 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 2 normas dictadas durante el 2026.
- 5 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 2025 a agosto del 2026.
 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 2024 a agosto del 2025 (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 2025.
 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 2026, el periodo t se refiere a septiembre de 2025 a agosto de 2026.
 8. Periodo t-1: Corresponde al mismo rango de meses (septiembre a agosto) del año anterior. Por ejemplo, para la medición de 2026, el periodo t-1 se refiere a septiembre de 2024 a agosto de 2025.
- 6 1. El periodo 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 2025 al 31 de agosto del 2026.
 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 2024 al 31 de agosto del 2025.
 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 2026.
 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 2026, 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 2026, el periodo t-1 se refiere a septiembre de 2025 a agosto de 2026.
- 7 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.

8 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 2025 y 2026 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 en septiembre de 2025.

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 2025 a octubre 2026, considerando al desfase en la reportabilidad de los datos por parte de Carabineros de Chile.