

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2008

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 2004	Efectivo 2005	Efectivo 2006	Efectivo a Junio 2007	Estimación 2012	Meta 2008	Ponderación	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
•Normas que rigen el transporte	<u>Eficacia/Producto</u> 1 Equipamiento de buses de Transantiago <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Buses de Transantiago equipados/Buses de Transantiago inscritos)*100	S.I.	S.I.	S.I.	82.89 % (4725.00/5700.00)*100	85.00 % (5100.00/6000.00)*100	100.00 % (6400.00/6400.00)*100	4%	Reportes/Informes Equipamiento de buses de Transantiago	1	1
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2 Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por condiciones técnicas y de seguridad <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Número de buses Transantiago infractores por condiciones técnicas y de seguridad/Número total de fiscalizaciones a buses Transantiago)*100	S.I.	S.I.	S.I.	9.2 % (1736.0/18869.0)*100	12.0 % (4800.0/40000.0)*100	12.0 % (4800.0/40000.0)*100	5%	Base de Datos/Software Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por condiciones técnicas y de seguridad	2	2
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 3 Porcentaje de rechazo de los pasajeros de Buses Transantiago por evasión de tarifas <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Número de pasajeros infractores por evasión de tarifas/Número total de pasajeros de buses Transantiago fiscalizados)*100	S.I.	S.I.	S.I.	11.8 % (174.0/1471.0)*100	15.0 % (450.0/3000.0)*100	20.0 % (6000.0/30000.0)*100	5%	Base de Datos/Software Porcentaje de rechazo de los pasajeros de Buses Transantiago por evasión de tarifas	3	3
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 4 Porcentaje de buses Transantiago que cumplen con las condiciones técnicas y de seguridad <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Número de buses Transantiago que cumplen con las condiciones técnicas y de seguridad/Número total de buses Transantiago)*100	S.I.	S.I.	S.I.	41.7 % (7923.0/19000.0)*100	40.0 % (16000.0/40000.0)*100	30.0 % (12000.0/40000.0)*100	5%	Base de Datos/Software Porcentaje de buses Transantiago que cumplen con las condiciones técnicas y de seguridad	4	4

	4 Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por frecuencia Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	Transantiago infractores por frecuencia/Número total de fiscalizaciones a buses Transantiago por frecuencia)*100				005.0)*100	0000.0)*100	40000.0)*100		Porcentaje de rechazo de los buses Transantiago por frecuencia		
•Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	<u>Calidad/Producto</u> 5 Porcentaje de reclamos y denuncias de usuarios de Transantiago derivados en un plazo menor o igual a 5 días hábiles Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(N° de reclamos y denuncias derivados en un plazo menor o igual a 5 días hábiles en el año t/N° total de reclamos y denuncias derivados en el año t)*100	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	80.00 % (15200.00/ 19000.00)* 100	90.00 % (17100.00 /19000.00 <td>4%</td> <td><u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Porcentaje de reclamos y denuncias derivados en un plazo menor o igual a 5 días hábiles</td> <td>5</td> <td>5</td>	4%	<u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Porcentaje de reclamos y denuncias derivados en un plazo menor o igual a 5 días hábiles	5	5
•Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	<u>Eficacia/Producto</u> 6 Porcentaje de tiempo disponible de los canales de atención a usuarios de Transantiago Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Tiempo de disponibilidad de canales de atención efectivo año t/Tiempo de disponibilidad de canales de atención comprometido año t)*100	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	85.00 % (16766.00/ 19725.00)* 100	90.00 % (18090.00 /20100.00 <td>4%</td> <td><u>Base de</u> <u>Datos/Softwar</u> <u>e</u> Porcentaje de tiempo disponible de los canales de atención a usuarios de Transantiago.</td> <td>6</td> <td>6</td>	4%	<u>Base de</u> <u>Datos/Softwar</u> <u>e</u> Porcentaje de tiempo disponible de los canales de atención a usuarios de Transantiago.	6	6
•Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito <i>-Programa: Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito Evaluado en: 2004</i>	<u>Final</u> <u>Eficacia/Resultado</u> 7 Muertes por cada 10.000 vehículos Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(N° de muertos/parque vehicular)*10.000	7.6 (1757.0/2 298620.0) *10000.0	6.9 (1622.0/2 340833.0) *10000.0	6.5 (1628.0/2 516596.6) *10000.0	3.1 (839.0/271 9373.0)*10 000.0	6.0 (1678.0/27 80854.0)*1 0000.0	6.2 (1810.0/2 909505.0) *10000.0	4%	<u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Estadísticas de parque vehicular del INE. Estadísticas sobre accidentes de Carabineros de Chile.	7	7
•Certificación y homologación vehicular	<u>Eficiencia/Resultado</u> <u>Intermedio</u>	Promedio mensual de	16 32/2	18 36/2	21 42/2	23 45/2	20 40/2	20 40/2	4%	<u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u>	8	8

	8 Promedio mensual de visitas inspectivas por fiscalizador Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	visitas inspectivas/N° total de fiscalizadores								Registros e informes sobre visitas inspectivas a entidades autorizadas para emitir CHI.		
•Certificación y homologación vehicular	<u>Calidad/Productos</u> 9 Tiempo promedio de ejecución de ensayos de homologación de vehículos Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Sumatoria N° de días de duración de ensayos de homologación a un vehículo/Total de vehículos sometidos a homologación)	6.7 días (1047.0/157.0)	6.3 días (1510.0/238.0)	6.3 días (1512.0/239.0)	6.4 días (732.0/114.0)	6.5 días (1482.0/228.0)	6.5 días (1495.0/230.0)	4%	Formularios/Fichas Registros del proceso de homologación.	9	9
•Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	<u>Calidad/Productos</u> 10 Promedio de días de demora en la verificación de denuncias Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	14.5 días (16849.0/1162.0)	6.3 días (19848.0/3169.0)	12.0 días (75471.0/6281.0)	2.3 días (9491.0/4093.0)	9.0 días (81000.0/9000.0)	9.0 días (45000.0/5000.0)	4%	Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos.	10	10
•Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte	<u>Calidad/Productos</u> 11 Promedio de días de demora en la verificación de denuncias por humos Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Sumatoria de días de demora en la verificación de denuncias/Total de denuncias)	15.3 días (13670.0/892.0)	8.6 días (4203.0/489.0)	9.1 días (1370.0/151.0)	5.5 días (255.0/46.0)	9.0 días (900.0/100.0)	9.0 días (1800.0/200.0)	4%	Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos.	11	11
•Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito -Programa: Control de Área de Tráfico para Santiago (SCAT) Evaluado en: 2000	<u>Eficacia/Resultado</u> <u>Intermedio</u> 12 Índice de variación del tiempo de viajes Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Tasa año t/Tasa año t-1)*100	94 (184/196)*100	104 (146/140)*100	103 (151/146)*100	109 (165/151)*100	112 (169/151)*100	111 (188/169)*100	4%	Reportes/Informes Conteos vehiculares y mediciones de tiempos de viaje en la red vial.	12	12

<p>●Institucional</p>	<p><u>Economía/Proceso</u></p> <p>13 Porcentaje de ejecución del presupuesto final del Programa 01 de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Total gasto Programa 01 período t/Presupuesto final Programa 01 período t)*100</p>	<p>95.28 % (9590878.00/10066140.00)*100</p>	<p>98.62 % (6434066.00/6524360.00)*100</p>	<p>99.87 % (7467907.00/7477597.00)*100</p>	<p>56.08 % (5099065.00/9092416.00)*100</p>	<p>98.50 % (8956030.00/9092416.00)*100</p>	<p>98.50 % (13026238.00/13224607.00)*100</p>	<p>4%</p>	<p>Reportes/Informes Estado de ejecución presupuestaria anual.Sistema contable presupuestario del servicio.</p>	<p>13</p>	
<p>●Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas -Programa: Subsidio al Transporte Regional Evaluado en: 2002</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>14 Porcentaje de cumplimiento de frecuencias contratadas en servicios subsidiados de transporte.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Sumatoria de N° de viajes efectuados servicio i en período t/Sumatoria de N° de viajes contratados servicio i en período t)*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>126 % (310/246)*100</p>	<p>130 % (346/267)*100</p>	<p>37 % (116/314)*100</p>	<p>95 % (298/314)*100</p>	<p>95 % (325/343)*100</p>	<p>4%</p>	<p>Formularios/Fichas Registros de servicios subsidiados llevados por las Seremitt.Informes emitidos o visados por organismos de control externos (Capitanías de Puerto, Gobernación Marítima, otros).</p>	<p>14</p>	<p>13</p>
<p>●Fiscalización a los sistemas de transporte</p>	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>15 Tiempo promedio de procesamiento de citaciones a juzgados de policía local</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>Sumatoria de días de procesamiento de citaciones t /Número total de citaciones procesadas</p>	<p>S.I.</p>	<p>12.1 días 485783.0/40004.0</p>	<p>10.5 días 317614.0/30375.0</p>	<p>10.1 días 110237.0/10931.0</p>	<p>10.5 días 262500.0/25000.0</p>	<p>10.0 días 500000.0/50000.0</p>	<p>4%</p>	<p>Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.</p>	<p>15</p>	<p>14</p>
<p>●Desarrollo de políticas de transporte internacional</p>	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>16 Tiempo promedio de demora en emitir</p>	<p>Sumatoria de N° de días hábiles de demora en emitir</p>	<p>S.I.</p>	<p>S.I.</p>	<p>0.0 días 0.0/0.0</p>	<p>3.1 días 2074.0/680.0</p>	<p>3.1 días 4150.0/1325.0</p>	<p>4.2 días 6150.0/1468.0</p>	<p>4%</p>	<p>Reportes/Informes Registro de ingreso y egreso de</p>	<p>16</p>	<p>15</p>

	documento que modifica la flota de empresa chilena o extranjera de transporte internacional. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	documento que modifica la flota/Nº total de solicitudes presentadas								documentación de la Oficina de Asuntos Internacionales		
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 17 Porcentaje de rechazo de los buses interurbanos en la Región Metropolitana. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Número de buses interurbanos infractores en RM/Número de buses interurbanos fiscalizados en RM)*100	S.I.	S.I.	0.0 % (0.0/0.0)*100	13.0 % (384.0/2950.0)*100	15.0 % (900.0/6000.0)*100	15.0 % (3000.0/20000.0)*100	4%	Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.	17	16
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 18 Porcentaje de reincidencia de los buses interurbanos en la Región Metropolitana. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Número de buses interurbanos refiscalizados que reinciden en la infracción en período t en la RM/Número de buses interurbanos fiscalizados infractores en la RM)*100	S.I.	S.I.	S.I.	11.2 % (43.0/384.0)*100	15.0 % (120.0/800.0)*100	15.0 % (450.0/3000.0)*100	5%	Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.	18	17
•Fiscalización a los sistemas de transporte	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 19 Porcentaje de rechazo de las Plantas de Revisión Técnica de la Región Metropolitana. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Número de reportes de fiscalizaciones con observaciones a Plantas de Revisión Técnica de la RM /Número de fiscalizaciones a Plantas de Revisión Técnica de la RM)*100	S.I.	S.I.	S.I.	11.5 % (198.0/1719.0)*100	15.0 % (600.0/4000.0)*100	15.0 % (598.0/3984.0)*100	5%	Formularios/Fichas Sistema informático de ingreso de datos de la Unidad de Establecimientos del Programa de Fiscalización	19	18

<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>20 Porcentaje de rechazo de los vehículos de transporte escolar a nivel nacional</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Número de vehículos de transporte escolar infractores a nivel nacional/Número de fiscalizaciones a vehículos de transporte escolar a nivel nacional)*100</p>	S.I.	S.I.	S.I.	14.3 % (365.0/2546.0)*100	15.0 % (750.0/5000.0)*100	15.0 % (1200.0/8000.0)*100	5%	<p>Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p>	20	19
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>21 Porcentaje de reincidencia de los vehículos de transporte escolar en la Región Metropolitana.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Número de vehículos de transporte escolar de la RM refiscalizados que reinciden en la infracción/Número de vehículos de transporte escolar infractores de la RM)*100</p>	S.I.	S.I.	0.0 % (0.0/0.0)*100	11.3 % (17.0/151.0)*100	12.0 % (36.0/300.0)*100	10.0 % (40.0/400.0)*100	5%	<p>Base de Datos/Software Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p>	21	20
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>22 Porcentaje de reincidencia de los buses Transantiago</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Número de buses Transantiago refiscalizados que reinciden en la infracción en período t/Número de buses Transantiago infractores)*100</p>	S.I.	S.I.	S.I.	4.8 % (87.0/1829.0)*100	6.0 % (288.0/4800.0)*100	6.0 % (288.0/4800.0)*100	5%	<p>Base de Datos/Software Sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.</p>	22	21
<p>•Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas -Programa: Subsidio al Transporte Regional Evaluado en: 2002</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>23 Porcentaje de subsidios otorgados a servicios de transporte en zonas aisladas</p>	<p>(Número de servicios subsidiados en operación en período t /Número de servicios con solicitud de</p>	S.I.	S.I.	S.I.	87.5 % (14.0/16.0)*100	100.0 % (14.0/14.0)*100	93.3 % (14.0/15.0)*100	4%	<p>Base de Datos/Software Contratos de servicios subsidiados, postulaciones y evaluaciones de servicios de</p>	23	22

	Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	subsidio evaluados positivamente para el período t)*100								transporte, Ley de Presupuestos, Documento Justificación Presupuesto anual.		
--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

Notas:

1 Es necesario destacar que la comparación es en relación a los buses inscritos lo que es una base variable ya que ingresan nuevos buses y salen algunos ya sea por antigüedad o por otros factores. A junio de este año existían 5700 buses inscritos y se encuentran en proceso de inscripción la diferencia para alcanzar los 6000 que se usa como base para el 2007.

El año 2008 se estiman inscritos 6400 buses ya que saldrán de operación los actuales buses interurbanos que operan como expresos remplazándose por flota regular.

Se entiende un bus equipado aquel que contiene los dispositivos mínimos que permitan efectuar el pago con el medio de acceso sin contacto como también un dispositivo de visualización. Lo anterior no implica un cumplimiento del Contrato MTT-AFT, pero si permite las condiciones mínimas de operación tanto desde el punto de vista de control como de captura de ingresos para el sistema. Lo anterior considera al menos las siguientes configuraciones:

1.- MTC (Computador a bordo con GPS incorporado) y uno o dos validadores; está configuración considera todos los sistemas y canales de comunicación (Mobitex (red dedicada) de comunicación para la descarga inalámbrica de la información embarcada

2.- Validador autónomo (descarga manual) y GPS alternativo con comunicación a través de GPRS.

2 Cabe destacar que para la fiscalización de frecuencia se requieren una serie de observaciones a Buses Transantiago, por lo que en rigor el número de controles es considerablemente superior. La frecuencia se fiscalizará tal como se especifica en las bases de licitación del Transantiago, y durante el período que se especifica en los Programas de Operación actualizados de cada línea de buses

3 Debido a que este indicador considera como infractores a los pasajeros del transporte público Transantiago, las citaciones sólo podrán ser cursadas por Funcionarios de Carabineros y no por los inspectores del Programa de Fiscalización, por lo que la información disponible corresponderá al número de pasajeros controlados que han sido detectados por evasión de tarifas.

4 La frecuencia a los Buses Transantiago se fiscalizará tal como se señala en las bases de licitación del Transantiago y durante el período que se especifica en los Programas de Operación actualizados de cada línea de buses. Cabe destacar que para cada control de frecuencia que se considera en este indicador, los fiscalizadores realizan una serie de observaciones a buses, que son registrados en una ficha, de manera de poder determinar mediante análisis posterior la frecuencia de la línea de buses en cuestión. Este procedimiento difiere del resto de las fiscalizaciones a modos de transporte, en los que cada observación por sí sola corresponde a un control

5 Reclamos y Denuncias derivados corresponden a los reclamos y denuncias ingresados por cualquiera de los canales de Transantiago Informa que contengan la información necesaria para poder hacerles seguimiento o realizar acciones sobre ellos. Las derivaciones posibles son hacia OIRS del Ministerio de Transportes, Transantiago, Administrador Financiero de Transantiago y Metro.

6 Los canales de Atención son : Sitio web www.transantiago.cl, Centro de llamados 800-730073 y 10 Oficinas una por zona. Un canal se entenderá como disponible cuando permita su utilización por cualquier usuario que acceda a él, según horarios de disponibilidad comprometidos. El indicador de disponibilidad de los canales es el promedio simple del indicador de cada uno de los tres canales.

7 La cifra de parque vehicular es entregada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), organismo que calcula la cifra con base en la información que proporcionan las Municipalidades del país por medio de la Encuesta Anual de Vehículos en Circulación. Esta información se obtiene de acuerdo a los permisos de circulación en el año de referencia. La cifra de fallecidos la entrega Carabineros de Chile a través de su base de datos SIEC 2, donde se registran todos los accidentes a los que ellos concurren. 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

8 Las visitas inspectivas se efectúan a los importadores de vehículos que tienen modelos homologados por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) y para los cuales emiten Certificados de Homologación Individual (CHI). En dichas visitas se inspecciona lo siguiente: que los CHI informados al 3CV se emitieron a los modelos homologados de manera correcta mediante revisión de las copias de los certificados o de las bases de datos; que los formularios de CHI anulados o inutilizados se encuentren archivados y registrados; que exista correspondencia entre los CHI informados por la Casa de Moneda y los CHI que la empresa esta usando; y se verifica la certificación de elementos de seguridad y su rotulación, respecto de los vehículos que se van a comercializar.

9 La homologación es el procedimiento mediante el cual se certifica que determinados modelos de vehículos motorizados destinados a circular por calles y caminos cumplen con las normas técnicas fijadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Comprende los siguientes procesos técnicos de análisis de los vehículos: a) Homologación de emisiones, b) Homologación de aspectos constructivos. Lo anterior se encuentra reglamentado en el DS/54 de 1994 del MTT.

10 Las denuncias son todas aquellas denuncias verificables realizadas por los usuarios de servicio de transporte e ingresadas al sistema de denuncias administrado por la OIRS. Las denuncias verificables son aquellas en que es posible corroborar la denuncia a través de una inspección posterior. El indicador se aplica a las denuncias recibidas respecto a vehículos inscritos en los registros de transporte público (RNSTPP) y escolares (RENASTRE) en la Región Metropolitana.

Para efecto del cálculo del indicador, los tiempos de respuesta se consideran en días corridos; las respuestas emitidas dentro del mismo día en que fueron recibidas se contabilizan como cero día.

11 La verificación de denuncias por humos, se aplica a todos los vehículos de transporte público de pasajeros de la Región Metropolitana, que en su gran mayoría corresponden a buses urbanos.

Para efecto del cálculo del indicador, los tiempos de respuesta se consideran en días corridos; las respuestas emitidas dentro del mismo día en que fueron recibidas se contabilizan como cero día.

12 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 el tiempo de viaje en su trayecto. Para efecto del cálculo del indicador se considera: -Se miden flujos vehiculares de 16 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.

13 La medición incluye los siguientes servicios regionales: Región del Bío Bío: Lota - Isla Santa María; Región de Los Lagos: Chaitén - Isla Deserto; Región de Aysén: Litoral Norte; Región de Magallanes: Puerto Montt - Puerto Natales. Se considera sólo período de Enero a Noviembre, porque a la fecha que se requiere efectuar la medición final y disponer de los medios de verificación no se cuenta con ellos, ya que las facturas se emiten dentro de los 10 días posteriores al término del período mensual de servicio, momento en que se acreditan los viajes efectivamente realizados.

14 Los días de procesamiento de una infracción corresponde a la diferencia de días entre la fecha que se cursó la citación y la fecha de procesamiento (día en que la citación es revisada y preparada por el Área Legal del Programa de Fiscalización y que es enviada al juzgado de Policía Local, JPL). El cálculo se realiza siempre para el periodo en evaluación y el total de infracciones cursadas en ese período.

15 El documento es la resolución que aprueba la modificación, que en este caso puede ser la incorporación (alta) o la eliminación (baja) de un vehículo que conforma la flota que tiene autorizada una empresa nacional o extranjera, para realizar transporte terrestre internacional.

16 Los aspectos fiscalizados en los controles a buses interurbanos en la Región Metropolitana, son: condiciones técnicas y de seguridad (Motor en marcha sin conductor al volante, Tacógrafo, Dispositivo luminoso y acústico, Extintor de incendio, Asientos, Audífonos, Neumáticos, Parabrisas, Vidrios-ventana, Luces, Nómina de pasajeros, Pasajeros de pie, Horarios de salida) y documentación; estos aspectos son fiscalizados en la vía pública y en terminales.

17 Los aspectos fiscalizados en los controles a buses interurbanos en la Región Metropolitana, son: condiciones técnicas y de seguridad (Motor en marcha sin conductor al volante, Tacógrafo, Dispositivo luminoso y acústico, Extintor de incendio, Asientos, Audífonos, Neumáticos, Parabrisas, Vidrios-ventana, Luces, Nómina de pasajeros, Pasajeros de pie, Horarios de salida) y documentación; estos aspectos son fiscalizados en la vía pública y en terminales. Para la tasa de reincidencia, el período considerado es trimestral móvil.

18 El cálculo del porcentaje de rechazo se realiza considerando el total de visitas registradas a las plantas de revisión técnica y la totalidad de los reportes generados en el mismo período de visitas, que posteriormente pueden dar lugar a sumarios por parte de la SEREMITT. Los aspectos fiscalizados en los controles a plantas de revisión técnica son: equipos, infraestructura, administración, procedimientos, personal y atención de usuarios.

19 Los aspectos fiscalizados en los controles a transporte escolar son: condiciones técnicas y de seguridad (Luces, Luz Estroboscópica, Parabrisas y Vidrios, Neumáticos, Extintor de Incendios, Exceso de Escolares, Acompañante Pre-Básica, Letrero Triple, Publicidad) y documentación (Certificado de Seguro Obligatorio, Certificado de Revisión Técnica, Certificado de Análisis de Gases, Licencia de Conducir, Tarjeta de Identificación del conductor, Letrero capacidad, Certificado de inscripción). Para el porcentaje de rechazo, el indicador es calculado a nivel nacional.

20 Los aspectos fiscalizados en los controles a transporte escolar son: condiciones técnicas y de seguridad (Luces, Luz Estroboscópica, Parabrisas y Vidrios, Neumáticos, Extintor de Incendios, Exceso de Escolares, Acompañante Pre-Básica, Letrero Triple, Publicidad) y documentación (Certificado de Seguro Obligatorio, Certificado de Revisión Técnica, Certificado de Análisis de Gases, Licencia de Conducir, Tarjeta de Identificación del conductor, Letrero capacidad, Certificado de inscripción). Para el porcentaje de reincidencia, el indicador es calculado solamente a nivel de la Región Metropolitana, ya que en el resto del país no se han homologado las bases computacionales utilizadas para el ingreso de la información, que permitan determinar la reincidencia. Para el porcentaje de reincidencia el período considerado es trimestral móvil.

21 El porcentaje de reincidencia de los Buses Transantiago se calcula considerando los rechazos por condiciones técnicas y de seguridad. Se entiende por reincidentes aquellos buses Transantiago que han sido detectados cometiendo infracción por igual rechazo, dos o más veces durante un período contado de corrido de tres meses (el período se considera trimestral móvil).

22 La medición se aplica a los servicios de transporte subsidiados a la oferta en la Región de Magallanes. Comprende los servicios de arrastre y servicios nuevos que atenderían localidades que presentan niveles de aislamiento crítico, alto y regular, de acuerdo a la metodología en aplicación.

Supuesto Meta:

1 El AFT ha comprometido el arribo a Chile del equipo completo para los nuevos buses para enero del año 2008 y planifica terminar la instalación de la flota para mayo de 2008. En caso de no cumplir con la obligación, el Ministerio debe ejecutar las sanciones consideradas en el contrato. Otro elemento que podría afectar el cumplimiento de lo propuesto es que los concesionarios no pongan los buses a disposición.

2 La meta se basa en el supuesto que no se produzcan cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte público de Santiago, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados.

3 La meta se basa en las condiciones en que actualmente se efectúan las acciones de control; no obstante, se tiene previsto modificar el procedimiento seguido en la fiscalización, incluidos cambios tecnológicos en los instrumentos de control y en los buses, lo que podría afectar significativamente la detección de pasajeros infractores de evasión.

4 La meta se basa en el supuesto que los operadores del sistema de transporte de Santiago cumplirán con lo comprometido en los planes operacionales.
Además se supone que el aumento de los buses considerado para el año 2008, no afectarán significativamente las exigencias de dichos planes operativos.

5 El supuesto es mantener vigente el contrato MTT-TATA, en términos de la disponibilidad de recursos que involucra, en el ámbito del ingreso de requerimientos a través de los canales de atención de Transantiago Informa.

6 El supuesto es mantener vigente el contrato MTT-TATA, en términos de la disponibilidad de recursos que involucra, en el ámbito del ingreso de requerimientos a través de los canales de atención de Transantiago Informa.

7 La meta se basa en el supuesto que las instituciones que componen CONASET, Ministerios y Carabineros de Chile, efectúan las medidas acordadas por el Comité de Ministros. Cada una de estas instituciones tiene asignada a lo menos una actividad y su desarrollo es de su exclusiva responsabilidad. El no cumplimiento de las tareas afectará el logro de la meta comprometida a través de este indicador. La Subsecretaría de Transportes sólo tiene posibilidad de exhortar el desarrollo de éstas, por la vía de las acciones de coordinación a través de la Secretaría Ejecutiva de CONASET. Las medidas se encuentran en el Informe de Cumplimiento de Compromisos 31-12-2006 en sus páginas 25-27.

8 La meta se basa en el supuesto que en el año 2008 el número de importadores se mantendrá constante.

9 Para el año 2008 se espera que el mercado automotor venda no menos de 200 mil vehículos nuevos muy similar a la proyección de ventas para el año 2007. Por lo mismo el aumento de modelos representativos para homologación sería marginal estimándose en 230 el año próximo.

10 Para la estimación del número total de denuncias que se recibirán durante el año 2008, se considera la permanencia de los convenios firmados con el Sernac y con Transantiago Informa, lo que se ha traducido en un aumento de personal destinado a la recepción de las denuncias y que ha significado un aumento importante en el número de denuncias recibidas.

Para el cumplimiento de la meta se ha supuesto un aumento máximo de 30% en la cantidad de denuncias, respecto de la cifra base considerada en el cálculo.

11 Para el cumplimiento de la meta se ha supuesto un aumento máximo de 50% en la cantidad de denuncias, respecto de la cifra base considerada en el cálculo.

12 Como supuesto se consideran los siguientes:

El máximo aumento de flujo vehicular permitido por trimestre no deberá ser superior al 1,25%. Además, los ejes a ser analizados, sus vías alternativas inmediatas y las calles transversales, no experimentarán modificaciones relevantes en sus esquemas de operación. Ello implica, por ejemplo, que no se implementarán en ellas pistas segregadas para buses (porque ello reduce el número de pistas de automóviles y con ello su capacidad) o que no se habilitarán vías exclusivas para buses (si ello implica reducir el número de pistas de circulación para automóviles), o que no se establecerán vías reversibles. Tampoco deberán existir trabajos o desvíos de tránsito en los ejes considerados, sus vías alternativas inmediatas y sus calles transversales, que afecten significativamente la capacidad de las vías.

13 Que las autorizaciones para la ejecución de estudios de inversión y las modificaciones del presupuesto que sean solicitadas dentro de los plazos establecidos por organismos externos, sean tramitadas por tales organismos en forma oportuna, dentro de los plazos establecidos por ellos.

14 Que las condiciones climáticas u otros factores justificados, tales como carena o fuerza mayor no afecten la operación de los servicios contratados.

15 La meta se basa en el supuesto que el número de citaciones cursadas no aumente más de 10% respecto de la cifra base considerada en el cálculo. El número de citaciones podría verse afectado por medidas de contingencia como modificaciones en la fiscalización de las vías exclusivas destinadas al transporte público.

16 Se mantendrán las condiciones del proceso de autorización de las modificaciones de flota. Cabe consignar que está prevista la implementación de un sistema de trámites on line, vía web, en el curso del año 2008, que podría afectar negativamente los tiempos de otorgamiento de los permisos, durante la primera fase de operación del sistema, en el período de adaptación de los usuarios.

17 La meta se basa en el supuesto que no se producirán cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte interurbano, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados de los operadores.

18 La meta se basa en el supuesto que no se produzcan cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte interurbano, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados de los operadores.

19 El cumplimiento de la meta del indicador no considera la implementación de la nueva Norma para el Control de NOx en vehículos catalíticos en las plantas de la Región Metropolitana, prevista a partir de marzo del 2008. Este cambio significará la incorporación de nuevos equipos (ASM) y cambios en los procedimientos a seguir en las plantas, y que puede requerir un período de adaptación prolongado. De igual forma, está programado para el 2008, una nueva licitación en las Plantas de Buses de RM, lo que también puede significar un aumento de rechazos más allá de lo considerado, en una primera etapa.

20 Para el cumplimiento de la meta se ha supuesto un aumento máximo de 10% en la cantidad de controles totales a este modo de transporte, respecto de la cifra base considerada en el cálculo para el caso de regiones. Además, se basa en el supuesto que no se producirán cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte escolar, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados de los operadores.

21 La meta se basa en el supuesto que no se producirán cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte escolar, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados de los operadores.

22 La meta se basa en el supuesto que no se producirán cambios sustanciales a la normativa vigente para el transporte público de Santiago, que puedan requerir períodos de adaptación prolongados de los operadores.

23 Que las licitaciones de los servicios que han sido evaluados positivamente sean efectuadas oportunamente por las Intendencias Regionales respectivas, y que los procesos de licitación no sean declarados desiertos.

Que se mantengan las condiciones de aislamiento de la zona o localidades beneficiarias de los servicios a ser subsidiados.