

INDICADORES ESTRATÉGICOS DE DESEMPEÑO  
AÑO 2023  
VERSIÓN LEY DE PRESUPUESTOS 2023

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 2020	Efectivo 2021	Estimado 2022	Estimado 2023	Notas
Desarrollar un entorno vial seguro para todas y todos los usuarios, mediante la implementación de la Visión Cero, con el fin de reducir fallecidos y lesionados 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	2.48 número (1484.00 / 5989558.00)*10000.00	2.93 número (1687.00 / 5760827.00)*10000.00	2.86 número (1694.00 / 5912886.00)*10000.00	2.65 número (1743.00 / 6588132.00)*10000.00	1
Desarrollar sistemas de transporte público, seguros, eficientes, inclusivos, adaptativos, sustentables y asequibles, con enfoque en las personas e identidad local, a	Regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  2. Porcentaje de cumplimiento de regularidad en los servicios de buses de transporte público de Santiago	(Número de mediciones a buses de Transantiago que presentan cumplimiento de la regularidad según lo establecido en el Programa de Operación en año t/Número total de mediciones a buses de Transantiago	87.23 % (38410587.00 / 44031478.00)*100	84.44 % (38398603.00 / 45472499.00)*100	85.00 % (44679547.00 / 52564173.00)*100	83.83 % (38916862.00 / 46424794.00)*100	2

través de la utilización de tecnologías, vehículos e infraestructura priorizada, e información permanente a los usuarios y usuarias, con el fin de mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas.			efectuadas en año t)*100					
Desarrollar sistemas de transporte público, seguros, eficientes, inclusivos, adaptativos, sustentables y asequibles, con enfoque en las personas e identidad local, a través de la utilización de tecnologías, vehículos e infraestructura priorizada, e información permanente a los usuarios y usuarias, con el fin de mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas.	Frecuencia de los servicios de buses de transporte público de Santiago	<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	96.89 % (14554425.00 / 15021657.00)*100	93.93 % (16185002.00 / 17230907.00)*100	96.70 % (16943185.00 / 17521391.00)*100	94.39 % (15938056.00 / 16885605.00)*100	3
Contribuir al desarrollo de una movilidad con perspectiva de género, eficiente, efectiva y sustentable, a través de instrumentos de planificación,	Kilómetros de proyectos de transporte que corresponden a infraestructura de transporte público desarrollados	<u>Eficacia/Producto</u>  4. Porcentaje de kilómetros de proyectos de transporte que corresponden a infraestructura de transporte público desarrollados en los	(N° de kilómetros de proyectos de infraestructura de transporte que corresponden a infraestructura de transporte público desarrollados por SECTRA en el año t/N° total de	7.00 % (11.50 / 159.90)*100	0.00 % (0.00 / 15.50)*100	14.00 % (5.20 / 36.80)*100	29.00 % (27.70 / 94.00)*100	4

institucionalidad, iniciativas de infraestructura, tecnología y gestión de proyectos, con el fin de fomentar el desarrollo integral, inclusivo y participativo de los territorios a nivel local, regional y nacional.		estudios de SECTRA en el año t	kilómetros de proyectos de infraestructura de transporte desarrollados por SECTRA en el año t)*100					
Desarrollar sistemas de transporte público, seguros, eficientes, inclusivos, adaptativos, sustentables y asequibles, con enfoque en las personas e identidad local, a través de la utilización de tecnologías, vehículos e infraestructura priorizada, e información permanente a los usuarios y usuarias, con el fin de mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas.	Buses de Perímetros de Exclusión de alto estándar implementados	<u>Eficacia/Proceso</u>  5. Porcentaje de buses de Perímetros de Exclusión de alto estándar implementados durante el periodo t.	(Número de buses de Perímetros de Exclusión de alto estándar implementados en el periodo t/Número total de buses de Perímetros de Exclusión de alto estándar a implementar en el periodo t)*100	NM	NM	NM	100.00 % (68.00 / 68.00)*100	5
Promover la movilidad activa, sostenible, inclusiva, con equidad y perspectiva de género, orientada a otorgar una experiencia de viaje segura.	Kilómetros de diseño de ciclovías realizados al año t.	<u>Eficacia/Proceso</u>  6. 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	NM	NM	NM	7.00 % (90.00 / 1300.00)*100	6

cómoda y efectiva, a través de circuitos peatonales y redes de ciclovías de alto estándar adaptados al contexto territorial.								
Generar y actualizar una normativa adaptable en materia de transporte que permita la modernización del sector, promueva e incorpore la utilización de nuevas tecnologías y propicie la descentralización.	Normativas actualizadas que promuevan e incorporen la utilización de nuevas tecnologías y propicien la descentralización	<u>Eficacia/Proceso</u>  7. 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	NM	NM	25.00 % (1.00 / 4.00)*100	7
Desarrollar un entorno vial seguro para todas y todos los usuarios, mediante la implementación de la Visión Cero, con el fin de reducir fallecidos y lesionados en siniestros de tránsito, promoviendo una cultura de seguridad, convivencia vial y	Lesionados graves en siniestros de tránsito	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  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	11.50 número (6430.00 / 5591145.00)*10000.00	13.30 número (8103.00 / 6102351.00)*10000.00	13.70 número (8735.00 / 6354259.00)*10000.00	12.60 número (8273.00 / 6588132.00)*10000.00	8

potenciando la fiscalización.								
Propiciar el transporte de bienes a través de una logística eficiente para el beneficio de los usuarios y usuarias, el abastecimiento oportuno de las personas y el desarrollo sustentable del país, planificando y desarrollando sistemas con una visión integral, que comprenda la infraestructura, la gobernanza, su regulación y la mirada estratégica	Toneladas transferidas en puertos estatales	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u>  9. Variación anual de toneladas transferidas en puertos estatales	((Número de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del año t /Número de toneladas transferidas sobre todos los terminales de puertos estatales del año t t-1)-1)*100	-4.10 % ((43548025.00 t / 43548025.00 t-1)-1)*100	NM	-6.80 % ((46167384.00 t / 46167384.00 t-1)-1)*100	0.00 % ((46167384.00 t / 46167384.00 t-1)-1)*100	9
Propiciar el transporte de bienes a través de una logística eficiente para el beneficio de los usuarios y usuarias, el abastecimiento oportuno de las personas y el desarrollo sustentable del país, planificando y desarrollando sistemas con una visión integral, que comprenda la infraestructura, la gobernanza, su regulación y la mirada estratégica	Toneladas kilómetro de carga movilizada en ferrocarril	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u>  10. 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 año [n] t/Número de las toneladas movilizadas para cada origen destino por la distancia recorrida en cada origen destino en del año [n] t-1)-1)*100	16.40 % ((3585.00 t / 3585.00 t-1)-1)*100	10.20 % ((3951.00 t / 3951.00 t-1)-1)*100	-10.50 % ((3538.00 t / 3538.00 t-1)-1)*100	0.00 % ((3538.00 t / 3538.00 t-1)-1)*100	10

Notas:

- 1 a. El Insitituto Nacional de Estadísticas (INE) publica la cifra oficial del Parque de Vehículos en Circulación, la cual es construida mediante una Encuesta Anual que es contestada por los municipios del país.
- b. 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 y en base del Informe Diario de Carabineros reportado hasta 48 horas de ocurrido el siniestro.
- c. Para efecto del cálculo del indicador en cada corte periódico se utilizan las cifras de fallecidos a la fecha de 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 a. La regularidad se refiere a 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 diferentes del proyecto: 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.
- b. El cálculo es desarrollado en base a los resultados por servicio-sentido-mes que son obtenidos desde las bases de datos generadas en la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento (GOPM), las cuales provienen de las mediciones GPS de todos los buses que prestan servicio en la ciudad. Por su parte, la información GPS es obtenida de las señales emitidas 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).
- c. El numerador de este 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 los respectivos contratos y las condiciones específicas de operación vigentes a la fecha.
- d. El resultado de esta medición busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios 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 el desempeño de la regularidad de la operación de todos los servicios por sentido y período, durante todos los días del mes y sobre la base de sus resultados, según los términos de las condiciones específicas de operación y se determina el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponden. Tecnológicamente, este indicador está relacionado con la detección a través de GPS, de todos los servicios.
- e. La relevancia de este indicador se encuentra en que la regularidad de los servicios es uno de los aspectos más valorados (y reclamados) por los usuarios. En la actualidad, el plan de operaciones se actualiza dos veces al año. La medición del ICR se ajusta respecto del plan de operaciones que se encuentre vigente.
- f. Según lo establecido en las condiciones específicas de operación; en el caso de que existan 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 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.
- g. Para eventos extraordinarios de muy alto impacto y/o extensión, tales como situaciones de catástrofe u otras alteraciones mayores del desenvolvimiento de la ciudad, 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 Directorio de Transporte Metropolitano (DTPM). Desde el año 2021, existe un Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) vinculante entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas concesionarias y/o prestadoras de servicio, que tiene como objetivo principal definir los distintos cursos de acción y/o procedimientos para permitir la resolución apropiada de los eventos extraordinarios que pueda enfrentar la operación del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago, comuna de San Bernardo y Puente Alto.
- h. La medición de este 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.
- i. Para el año 2023, el cálculo del indicador considera, de manera exclusiva, la medición del desempeño de los servicios de buses que continúan regidos por las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para servicios de transporte público de pasajeros que contempla
- 3 a. La frecuencia es la medición de la cantidad de buses observados respecto a los programados en el Plan Operacional, según servicio-sentido en un horario determinado. Para el cálculo, se consideran solo las expediciones definidas como válidas. Por lo que cumplir con las siguientes condiciones: Transitar por los 3 puntos de medición del proyecto (Inicio, intermedio y final); el bus debe transportar pasajeros, a menos que se esté midiendo un recorrido nocturno.
- b. El cálculo es en base a los resultados por servicio-sentido-mes que son obtenidos desde las bases de datos generadas por la Gerencia de Operaciones y Mantenimiento, los cuales provienen de las mediciones GPS de todos los buses que prestan servicio. Por su parte, la información GPS es obtenida de las señales emitidas por el equipamiento que posee cada bus y derivada al repositorio del proveedor de los sistemas tecnológicos, quien la remite al Centro de Monitoreo de Buses (CMB). Diariamente se generan reportes de las expediciones que son válidas para el indicador.
- c. El numerador de este indicador son 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 los respectivos contratos, y las condiciones específicas de operación vigentes a la fecha.
- d. El resultado de la medición busca resguardar que los tiempos de espera de los usuarios no se vean incrementados debido a una menor cantidad de buses en circulación que la planificada. Para estos efectos, se mide el desempeño de la frecuencia de operación de todos los servicios por sentido y período, durante todos los días del mes, y sobre la base de sus resultados según las condiciones específicas de operación, se determina el nivel de cumplimiento del servicio y los descuentos que corresponden.
- e. La frecuencia impacta directamente en la regularidad de pasada de los servicios; aspecto que se encuentra dentro de los más valorados (y reclamados) por los usuarios. En la actualidad, el plan de operaciones se actualiza de manera oficial, dos veces al año. La medición del ICF se ajusta respecto del plan de operaciones que se encuentre vigente.
- f. Según lo establecido en las condiciones específicas de operación; en el caso de que existan eventos, de naturaleza excepcional, cuyo impacto en dichas 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, 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.
- g. Para eventos extraordinarios de muy alto impacto y/o extensión, tales como situaciones de catástrofe u otras alteraciones mayores del desenvolvimiento de la ciudad, 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 Directorio de Transporte Metropolitano (DTPM). Desde el año 2021, existe un Protocolo de Acción frente a Contingencias (PAC) vinculante entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas concesionarias y/o prestadoras de servicio, que tiene como objetivo principal definir los distintos cursos de acción y/o procedimientos para permitir la resolución apropiada de los eventos extraordinarios que pueda enfrentar la operación del Sistema de Transporte Público de la Provincia de Santiago, comuna de San Bernardo y Puente Alto.
- h. La medición de este 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.
- i. Para el año 2023, el cálculo del indicador considera, la medición del desempeño de los servicios de buses que continúan regidos por las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para servicios de transporte público de pasajeros que contemplan, dentro de los indicadores de operación evaluados, la medición de la Frecuencia, bajo las condiciones previas a la celebración de los nuevos contratos. Asimismo, no contempla la gestión de operación de los contratos que entren vigor en 2023.
- 4 a. El indicador mide el porcentaje de kilómetros de proyectos, enfocados exclusivamente en infraestructura de transporte público, que se realizan en el año t con relación al total de proyectos de infraestructura de transporte que realiza SECTRA.
- b. Los estudios que desarrolla SECTRA que contemplan infraestructura de transporte pueden tener distintos focos, mejorando algún modo de transporte en particular o generando mejoras a distintos modos.
- c. Los estudios de movilidad activa, correspondientes a ciclovías o mejoras para peatones, se excluyen de esta medición.
- d. Se entenderá por proyectos de infraestructura de transporte público a los kilómetros de: pistas solo bus, corredores de buses, tranvías, teleféricos, trenes, metros.
- e. Para la medición se contempla a los estudios de infraestructura de transporte finalizados en el año 2023, dichos estudios pueden corresponder a Planes Maestros de Transporte o a Prefactibilidades. Los Planes Maestros de Transporte consideran proyectos desarrollados a nivel de perfil o prediseño y las Prefactibilidades consideran proyectos desarrollados a nivel de prediseño o anteproyecto.
- f. En la planilla de seguimiento del indicador se especificará el detalle de cada estudio para contar con toda la información.
- g. El periodo de medición será de enero a diciembre del año 2023.
- 5 a. El indicador va a considerar la implementación de buses de alto estándar en las zonas que cuenten con la nueva regulación de Perímetros de Exclusión.
- b. Alto estándar considera buses nuevos que posean mejores características, tales como: Entrada baja (vehículo en el que parte de la superficie disponible para pasajeros constituye una superficie llana sin peldaños, con acceso como mínimo a una puerta de servicio de entrada baja), acceso universal (señalización, asientos y espacios suficientes de fácil acceso para las personas con discapacidad y con movilidad reducida), Wifi, puertos USB al interior de los buses, Aire acondicionado, mejores asientos, cámaras de seguridad, menos contaminantes, que permitan viajes más cómodos a los usuarios.
- c. El período t considera los buses que se implementarán en el año 2023.
- d. El cumplimiento de lo planificado estará sujeto a la disponibilidad de recursos presupuestarios aprobados en la Ley de Presupuestos vigentes, así como también a la actualización o modificación en las regulaciones (Ley corta, entre otras).
- e. El valor comprometido para el período t está sujeto a la aprobación de la Ley Corta, lo que podría significar una variación en el numerador y denominador total del período.
- 6 a. Los diseños de ciclovías que SECTRA debe desarrollar corresponden a 1.300 kilómetros aproximadamente hasta el año 2026 (compromiso presidencial).
- b. El numerador del 2023 considera el periodo de medición desde enero a diciembre del año 2023.
- c. Se realizarán dos reportes anuales que serán semestrales y considerarán la información con corte al 30 de junio y al 31 de diciembre. El primer reporte -junto con la planilla de seguimiento- será elaborado y enviado a más tardar al décimo día hábil del mes de julio. El segundo reporte- junto a la planilla de seguimiento- será emitido a más tardar al quinto día hábil del mes de enero del año siguiente.
- d. La meta está asociada a los recursos que entregue DIPRES, donde se debe considerar que el primer semestre de 2023 no debiera existir avance por tratarse de iniciativas nuevas.
- 7 a. Se propone trabajar en 4 normativas al 2026:
- modernización transporte público
  - características técnicas de vehículos de transporte público
  - transporte privado remunerado
  - conversión de vehículos de combustión a eléctricos.
- b. Se considerarán documentos normativos que se han estado trabajando durante los 2021 y 2022, y los que se generen durante el 2023.
- c. Se podrán reemplazar las normas definidas hasta el mes de septiembre de 2023 por orden de la Autoridad, siempre que cumplan como condición "que permiten la modernización del sector, promueven e incorporan la utilización de nuevas tecnologías o propician la descentralización"
- d. Se considerarán las normas actualizadas en el periodo 2023 (hasta el 31 de diciembre), entendiéndose por tal aquellas tomadas de razón por Contraloría.

5. Se estima cumplir con al menos 1 norma totalmente tramitada durante el año 2023.
- 8 a. El Instituto Nacional de Estadísticas (INE) publica la cifra oficial del Parque de Vehículos en Circulación , la cual es construida mediante una Encuesta Anual que es contestada por los municipios del país.
- b. Carabineros de Chile es el responsable de la información de los siniestros de tránsito. Estos registros se obtienen de los datos ingresados en la base de siniestros que contienen los campos de información de la Ficha SIEC2 reportado hasta 48 horas desde ocurrido el siniestro, y en base a los datos provisorios sin validación.
- c. La medición del indicador se realiza con dos meses de desfase del año en curso.
- d. Para efecto del cálculo del indicador en cada corte periódico se utilizan las cifras de lesionados graves a la fecha de 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.
- 9 a. Los datos se reciben de manera trimestral, con un desfase de tres meses. El desfase se debe a procesos internos de los puertos y a validaciones que hace MTT.
- b. El indicador se propone de alcance anual.
- c. Las empresas reportan a través de un sistema de reporte informático llamado SIELP y en virtud de convenios de traspaso de información.
- d. El indicador de 2022 estará disponible en marzo 2023. Los puertos estatales son Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, San Vicente/Thno, Puerto Montt, Chacabuco y Austral
- 10 a. Los datos se reciben de manera mensual, con un desfase de dos meses. El desfase se debe a proceso internos de los ferrocarriles y a validaciones que hace MTT.
- b. El indicador se propone de alcance anual.
- c. Las empresas de ferrocarriles informan a través de un sistema de reporte informático llamado SIELF en virtud de convenios de traspaso de información.
- d. El la medición al 31 de diciembre de 2022 del indicador estará en febrero 2023.