

FORMULARIO H SERVICIO AÑO 2010

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

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
<ul style="list-style-type: none"> •Atención y resolución de reclamos de los usuarios de los servicios de transporte 	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>1 Promedio de días de demora en la verificación que efectúa el Programa de Fiscalización a las denuncias de usuario/as de servicios de transporte de la Región Metropolitana</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>Sumatoria de días de demora en la verificación que efectúa el Programa de Fiscalización a las denuncias de usuario/as de servicios de transporte público y de escolares recibidas en el año t/Total de denuncias verificables de usuario/as de servicios de transporte público y de escolares recibidas en el año t</p>	S.I.	42.3 días 130767.0/3091.0	22.0 días 29162.0/1327.0	0.0 días	15.0 días 45000.0/3000.0	9%	<p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos de denuncias.</p>	1	1

¹ Para aquellos servicios que formulan PMG esta priorización forma parte de los requisitos técnicos señalados en el Documento “Medios de Verificación” del Programa de Mejoramiento de Gestión (PMG), en la etapa 5 del sistema de Planificación / Control de Gestión.

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
<ul style="list-style-type: none"> •Normas que rigen el transporte 	<p><i>Eficacia/Resultado Intermedio</i></p> <p>2 Porcentaje promedio anual del cumplimiento de la oferta de transporte solicitada a los concesionarios de Transantiago</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>Suma de los porcentajes promedios ponderados de los cumplimientos quincenales de la capacidad de transporte solicitada en período t/Nº de quincenas medidas en el período t</p>	S.I.	S.I.	92.0 % 184.0/2.0	0.0 %	90.0 % 2160.0/24.0	10%	<p><u>Base de Datos/Software</u> Registro de Servicios de Transporte Público de la R. M.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Programas de operación con oferta de transporte solicitada.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Reportes diarios y quincenales del AFT de prestación de servicios y transacciones económicas.</p>	2	2
<ul style="list-style-type: none"> •Fiscalización a los sistemas de transporte -Fiscalizaciones a vehículos en la vía pública 	<p><i>Eficacia/Resultado Intermedio</i></p> <p>3 Porcentaje de buses de Transantiago con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Número de buses de Transantiago fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local/Número de buses de Transantiago fiscalizados en el año t)*100</p>	S.I.	18.5 % (1182.0/6400.0)*100	6.4 % (366.0/5690.0)*100	0.0 %	17.0 % (986.0/5800.0)*100	9%	<p><u>Base de Datos/Software</u> Bases Magnéticas y sistemas informáticos de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> -Fichas de control-Citaciones al Juzgado de Policía Local</p>	3	3

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>4 Porcentaje de pasajeros de Buses Transantiago que evaden la tarifa</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Número de pasajeros infractores contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t/Número total de pasajeros de buses Transantiago contabilizados en los operativos de registros de evasión de tarifas en el año t)*100</p>	S.I.	13.8 % (19654.0/142349.0)*100	13.5 % (14777.0/109344.0)*100	15.0 % (30000.0/200000.0)*100	14.5 % (21750.0/150000.0)*100	9%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.</p>	4	4
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p> <p>-Fiscalizaciones a vehículos en la vía pública</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>5 Porcentaje de Buses Interurbanos a nivel nacional con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Número de buses interurbanos fiscalizados 2 ó más veces en año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local en las regiones donde se cursen citaciones + Número de buses interurbanos fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más rechazos en las regiones donde no se cursen citaciones/Número de Buses Interurbanos Fiscalizados en el país en el año t)*100</p>	S.I.	S.I.	7.6 % (269.0/3548.0)*100	0.0 %	21.0 % (828.0/3945.0)*100	9%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>-Fichas de control-Citaciones al Juzgado de Policía Local</p>	5	5

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p> <p>-Fiscalizaciones a vehículos en la vía pública</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>6 Porcentaje de vehículos de transporte escolar a nivel nacional con infracciones reincidentes detectadas en fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Número de vehículos de transporte escolar fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más citaciones al Juzgado de Policía Local en las regiones donde se cursen citaciones + Número de vehículos de transporte escolar fiscalizados 2 ó más veces en el año t con 2 ó más rechazos en las regiones donde no se cursen citaciones/Número de Vehículos de Transporte Escolar Fiscalizados en el país en el año t)*100</p>	S.I.	S.I.	0.9 % (52.0/5734.0)*100	0.0 %	2.5 % (209.0/8371.0)*100	9%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Bases magnéticas y sistema informático de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>-Fichas de control-Citaciones al Juzgado de Policía Local</p>	6	6
<p>•Fiscalización a los sistemas de transporte</p> <p>-Fiscalizaciones a establecimientos</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>7 Porcentaje de Plantas de Revisión Técnica a nivel nacional con infracciones detectadas en las fiscalizaciones de la Subsecretaría de Transportes</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Número de Plantas de Revisión Técnica del país con más de 5 fiscalizaciones con infracciones detectadas por la Subsecretaría de Transportes en el año t/Número de Plantas de Revisión Técnica del país fiscalizadas en el año t)*100</p>	S.I.	40.6 % (41.0/101.0)*100	30.7 % (31.0/101.0)*100	0.0 %	40.2 % (41.0/102.0)*100	9%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Bases Magnéticas y sistemas informáticos de ingreso de datos del Programa de Fiscalización</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>-Actas de fiscalización de Plantas de Revisión Técnica-NDF Plantas de Revisión Técnica</p>	7	7

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
•Certificación y homologación vehicular	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>8 Porcentaje de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional que aprueban proceso de verificación de conformidad</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	$\left(\frac{\text{N}^\circ \text{ de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional y que aprueban proceso de verificación de conformidad en año t}}{\text{Total de modelos de vehículos homologados que están a la venta en el mercado nacional y con proceso de verificación de conformidad en año t}} \right) * 100$	S.I.	81.4 % (35.0/43.0) *100	90.6 % (29.0/32.0) *100	0.0 %	91.1 % (41.0/45.0) *100	9%	<p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Registros de los Procesos de Homologación/Verificación de Conformidad</p>	8	8
•Desarrollo de políticas de seguridad de tránsito -Programa: Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito Evaluado en: 2004	<p><u>Eficacia/Resultado Final</u></p> <p>9 Muertos en siniestros de tránsito por cada 10.000 vehículos</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	$\left(\frac{\text{N}^\circ \text{ de muertos en siniestros de tránsito en el año t}}{\text{Parque vehicular en el año t}} \right) * 10.000$	5.9 número (1641.0/2780854.0)*10000.0	6.0 número (1788.0/2964477.0)*10000.0	2.7 número (823.0/3103101.0)*10000.0	6.2 número (1911.0/3061158.0)*10000.0	4.7 número (1590.0/3372632.0)*10000.0	9%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Estadísticas de parque vehicular del INE. Estadísticas sobre accidentes de Carabineros de Chile.</p>	9	9

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2007	Efectivo 2008	Efectivo a Junio 2009	Meta 2009	Meta 2010	Ponderación ¹	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
<p>•Desarrollo de políticas, medidas y acciones de gestión de tránsito</p> <p>-Programa: Control de Área de Tráfico para Santiago (SCAT)</p> <p>Evaluado en: 2000</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>10 Índice de variación de tiempos de viaje de vehículos particulares en ejes de la red vial básica de la ciudad de Santiago.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t/Tiempo promedio ponderado de viaje en ejes viales de Santiago en periodo t-1)*100</p>	108 número (163/151)*100	103 número (168/163)*100	103 número (173/168)*100	107 número (180/168)*100	104 número (180/173)*100	9%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Conteos vehiculares y mediciones de tiempos de viaje en la red vial.</p>	10	10
<p>•Subsidios al transporte</p> <p>-Subsidios a los servicios de transporte en zonas aisladas</p> <p>-Programa: Subsidio al Transporte Regional</p> <p>Evaluado en: 2002</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>11 Porcentaje de subsidios a servicios de transporte en zonas aisladas de arrastre renovados en el año</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO</p>	<p>(N° de servicios subsidiados de arrastre renovados en el período t/N° de servicios subsidiados de arrastre a ser renovados durante el período t)*100</p>	0.0 % (0.0/0.0)*100	0.0 % (0.0/0.0)*100	50.5 % (55.0/109.0)*100	0.0 %	75.0 % (96.0/128.0)*100	9%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Informe consolidado de subsidios programados y contratados.</p> <p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Planillas con información de servicios subsidiados</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Resoluciones de transferencias de fondos</p>	11	11

Notas:

1 El indicador comprende las denuncias verificables realizadas por usuario/as de servicios de transporte e ingresadas al sistema informático de denuncias administrado por la OIRS. Las denuncias verificables son aquellas en que es posible corroborar éstas a través de una inspección posterior que efectúa el Programa de Fiscalización. 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. Se excluyen las denuncias referidas a frecuencias en los servicios de transporte público de Santiago. Para efecto del cálculo del indicador, el tiempo de verificación de cada denuncia se considera como los días corridos comprendidos entre la fecha en que la OIRS ingresa al sistema informático la solicitud de verificar una denuncia y la fecha en que el Programa de Fiscalización ingresa a dicho sistema el resultado de la verificación respectiva.

2 El indicador mide el grado de cumplimiento de la oferta de transporte público en la ciudad de Santiago, respecto de los requerimientos que han sido solicitados a los concesionarios que operan el sistema. Se usa para ello un índice de cumplimiento, medido quincenalmente, en que la unidad es: plaza-kilómetro-hora (PKH), es decir, el número de plazas disponibles en los buses que se

encuentran asignados a algún servicio en cada unidad de negocio, afectos a pago, multiplicado por la longitud de la ruta y por la duración del período. Entonces, se compara el total de plazas-kilómetros-hora efectivamente ofrecidos en las calles por cada concesionario, con el total solicitado en los programas de operación. Para el cálculo anual, se promedian los porcentajes de cumplimientos quincenales. La medición se efectúa a través del seguimiento automático de los buses que circulan, a partir de la información y datos que son capturados por los sistemas tecnológicos instalados en ellos, particularmente el sistema de GPS.

3 Los aspectos fiscalizados en los controles a buses Transantiago son: condiciones técnicas y de seguridad (Motor en marcha sin conductor al volante, Extintor de incendio, Asientos, Neumáticos, Parabrisas, Puertas, Vidrios-ventana, Luces), calidad de servicio (Aseo, Letreros, Publicidad, No toma pasajeros, Acorte de Recorrido, Validador) y documentación (Licencia de conducir, Revisión técnica, Permiso de circulación, Seguro automotriz, Certificado de inscripción). Se considerará como bus con infracción reincidente a todo bus que, habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa 2 o más veces dentro del año de medición, haya sido notificado con citaciones al Juzgado de Policía Local en más de una ocasión, producto de infracciones a la normativa de tránsito y transporte. El compromiso para el año 2010 es fiscalizar, al menos, un 90% del parque de Buses Transantiago, con una repetitividad mínima de controles de 3 veces por cada bus. El parque nacional de Buses Transantiago al 31 de Julio del 2009 es de 6.444 vehículos.

4 El indicador de evasión considera infractores a los pasajeros de Buses Transantiago que abordan el bus sin validar su tarjeta o validando sin saldo suficiente, y que son observados por los inspectores del Programa en los Registros de Evasión. El Registro de Evasión es un operativo especial que consiste en la medición del comportamiento de los pasajeros de buses Transantiago, sin fiscalizar directamente, sino que observando y registrando la subida y bajada de pasajeros, más la validación de las tarjetas BIP, mediante un inspector incógnito. Son excluidos del indicador, los controles realizados en las fiscalizaciones de evasión con equipos Thyron, en donde es verificada la validación de la tarjeta BIP por parte de cada pasajero. En el caso que el dispositivo Thyron indique la no validación, el pasajero es obligado a validar, o a descender del bus. Los operativos de Registro de evasión serán realizados, por lo menos, en 6 meses del año 2010, distribuidos en forma equiespaciada.

5 Los aspectos fiscalizados en los controles a buses interurbanos en el territorio nacional son: condiciones técnicas y de seguridad (Motor en marcha sin conductor al volante, Tacógrafo, Dispositivo luminoso y acústico, Dispositivo electrónico, Extintor de incendio, Asientos, Neumáticos, Parabrisas, Vidrios-ventana, Luces,) de calidad de servicio (Aseo, Audífonos, Nómina de pasajeros, Pasajeros de pie, Horarios de salida) y documentación (Licencia de Conducir, Revisión Técnica, Permiso de Circulación, Seguro Automotriz, Certificado de Inscripción); estos aspectos son fiscalizados en la vía pública y en terminales. Se considerará como bus con infracción reincidente a todo bus que, habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa, 2 o más veces dentro del año de medición, haya sido notificado con citaciones al Juzgado de Policía Local en más de una ocasión, producto de infracciones a la normativa de tránsito y transporte, o, que habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa, 2 o más veces en las regiones que no se notifiquen citaciones, haya sido detectado infringiendo la normativa de tránsito y de transporte, siendo registrado por el inspector en una ficha de control. Se debe considerar que en algunas las regiones, el Programa carece de la capacidad operativa en recursos humanos e infraestructura, para notificar citaciones a los Juzgados de Policía Local, por lo que las infracciones son informadas a los infractores, sin existir una sanción de por medio, excepto en el caso que un Funcionario de Carabineros que acompaña al inspector, notifique la citación respectiva, lo que dificulta un efectivo cambio de conducta por parte de los conductores y propietarios, que pueda verse reflejado por una tasa de rechazo con tendencia decreciente en regiones. Las regiones que actualmente notifican citaciones al Juzgado de Policía Local son la Región Metropolitana, V, VII, VIII, IX y XI regiones, el año 2009, y gradualmente, se sumará el resto de de las regiones, para operar de la misma forma. El compromiso para el año 2010 es fiscalizar, al menos, un 80% del parque de buses interurbanos a nivel nacional, con una repetitividad mínima de controles de 4 veces por cada Bus. El parque nacional de Buses Interurbanos al 30 de Junio del 2009 es de 4.931 Buses.

6 Los aspectos fiscalizados en los controles a vehículos de transporte escolar en el territorio nacional 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). Se considerará como vehículo de transporte escolar con infracción reincidente a todo vehículo de transporte escolar que, habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa, 2 o más veces dentro del año de medición, haya sido notificado con citaciones al Juzgado de Policía Local en más de una ocasión, producto de infracciones a la normativa de tránsito y transporte, o, que habiendo sido fiscalizado por los inspectores del Programa, 2 o más veces en las regiones que no se notifiquen citaciones, haya sido detectado infringiendo la normativa de tránsito y de transporte, siendo registrado por el inspector en una ficha de control. Se debe considerar que en algunas las regiones, el Programa carece de la capacidad operativa en recursos humanos e infraestructura, para notificar citaciones a los Juzgados de Policía Local, por lo que las infracciones son informadas a los infractores, sin existir una sanción de por medio, excepto en el caso que un Funcionario de Carabineros que acompaña al inspector, notifique la citación respectiva, lo que dificulta un efectivo cambio de conducta por parte de los conductores y propietarios, que pueda verse reflejado por una tasa de rechazo con tendencia decreciente en regiones. Las regiones que actualmente notifican citaciones al Juzgado de Policía Local son la Región Metropolitana, V, VII, VIII, IX y XI regiones, el año 2009, y gradualmente, se sumará el resto de las regiones, para operar de la misma forma. El compromiso para el año 2010 es fiscalizar, al menos, un 50% del parque de vehículos de transporte escolar a nivel nacional, con una repetitividad mínima de controles de 2 veces por cada vehículo. El parque nacional de Transporte Escolar al 30 de Julio del 2009 es de 16.741 vehículos.

7 Los aspectos controlados en las fiscalizaciones realizadas por los inspectores del Programa Nacional de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes, a las Plantas de Revisión Técnica que operan en el territorio nacional son: equipos, infraestructura, administración, procedimientos, personal y atención de usuarios. Las visitas de fiscalización de los inspectores a las Plantas de Revisión Técnica, originan reportes, uno por cada visita, donde se deja constancia de los aspectos revisados, y observaciones de las infracciones detectadas, información que es enviada a la SEREMITT de cada región, entidad que, finalmente, determina la aplicación de las sanciones que considere pertinentes, acorde a la normativa. Las infracciones detectadas corresponden a incumplimientos de las obligaciones establecidas en la normativa vigente, así como de aquellas contraídas por las Plantas de Revisión Técnica en virtud del contrato de concesión. El indicador considera aquellas Plantas de Revisión Técnica fiscalizadas que han generado más de 5 reportes con infracciones detectadas. En virtud de lo anterior, una Planta de Revisión Técnica se considerará fiscalizada, para efectos del

indicador, cuando haya sido visitada una cantidad mayor a 5 veces. El compromiso para el año 2010 es fiscalizar la totalidad de las Plantas de Revisión Técnica del país, con una repetitividad mínima de 30 fiscalizaciones por Planta en promedio, y al menos 10 visitas a cada una de ellas. Se excluyen del indicador, aquellas Plantas de Revisión Técnica que no puedan ser fiscalizadas, el mínimo comprometido de 10 veces, por no encontrarse operativas, por cualquier causal, durante 180 días o más, en períodos continuos o discontinuos, durante el año calendario.

8 La Verificación de Conformidad es una prueba técnica realizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), y consiste en la inspección de vehículos de modelos ya homologados (livianos-medianos, motocicletas) que los importadores mantienen en sus patios de almacenamiento y que serán comercializados, los cuales son seleccionados aleatoriamente. La Verificación de Conformidad contempla tanto la revisión de aspectos constructivos, en la cual se constata que los vehículos cuenten con los sistemas y con la regulación del motor registrado así como también, el cumplimiento de la norma de emisión aprobada por el prototipo con ocasión de la homologación. Por cada modelo de vehículo sometido a la verificación, el 3CV emite un Informe Técnico que, en caso de aprobación señala que el vehículo cumple con los aspectos de emisiones y normas constructivas que dieron origen a su homologación. En caso de incumplimiento de unos de estos aspectos se puede llegar a la suspensión de la emisión de Certificados de Homologación Individual (C.H.I).

9 La cifra de parque vehicular es entregada por 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.

10 El tiempo de viaje corresponde a los vehículos particulares. Su medición se realiza utilizando "vehículos flotantes", es decir, automóviles que realizan el recorrido a la misma velocidad que el pelotón de vehículos, y que van registrando los tiempos de viaje en su trayecto. Para efecto del cálculo del indicador se considera: -Se miden flujos vehiculares de 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. El tiempo promedio ponderado que se señala en el numerador y denominador de la fórmula de cálculo, para el año t y t-1, corresponde a la expresión matemática que mide la sumatoria de los tiempos de viaje promedio en los distintos ejes considerados en los diferentes períodos de tiempo. La medición se efectúa en segundos, debiendo sí considerarse que se trata de valores promedios ponderados por el volumen del flujo y la longitud del tramo en el cual se mide el tiempo de viaje en cada eje.

11 La medición se aplica a los servicios de transporte subsidiados de arrastre a la oferta de todo el país, incluidas posibles prórrogas al actual operador, cuya renovación está programada para el período t y que requieren continuidad. Las prórrogas que se realicen a los contratos que deben ser renovados durante el período t serán consideradas como servicios contratados, en los casos en que esta posibilidad esté incluida en el contrato.

Supuesto Meta:

1 El cumplimiento de la meta se basa en el supuesto que las denuncias recibidas se distribuyan uniformemente a lo largo del año, y que no se produzcan eventualidades o contingencias en el sistema de transporte público que generen un aumento importante en la cantidad de denuncias recibidas de los usuarios (superior a un 20% de la cantidad de denuncias estimadas al fijar la meta).

2 Que exista financiamiento global para el sistema de transporte público. El indicador se mide para los servicios activos en cada periodo (servicios que no estén en paro o caducados). El indicador se calcula para los periodos en que existe información disponible (que los sistemas tecnológicos de apoyo funcionen adecuadamente)

3 La meta comprometida queda sujeta a que la implementación de posibles nuevas modificaciones a la normativa legal vigente para este modo de transporte, no produzca cambios significativos en el cumplimiento de las disposiciones verificadas en los controles habituales, aumentando el número de rechazos. También, se supone que se mantendrá el nivel de apoyo de funcionarios de Carabineros para efectuar las fiscalizaciones del Programa.

4 Se supone que durante el 2010, no se aplicarán multas a los pasajeros que no validen. La meta del indicador de evasión se podrá cumplir siempre que los equipos portátiles Thyron, empleados por los fiscalizadores para controlar la evasión de tarifa por parte de los pasajeros de Transantiago (mediante la verificación de la validación de tarjetas BIP), y el software entregado por la AFT, funcionen correctamente, con el fin de incidir en el comportamiento de los pasajeros que no validen y, de esa forma, disminuir los niveles de evasión mediante la fiscalización. También se supone, que se mantendrá el nivel de apoyo de funcionarios de Carabineros para efectuar las fiscalizaciones del Programa.

5 La meta comprometida queda sujeta a que la implementación de posibles nuevas modificaciones a la normativa legal vigente para este modo de transporte, no produzca cambios significativos en el cumplimiento de las disposiciones verificadas en los controles habituales, aumentando el número de rechazos. También, se supone que se mantendrá el nivel de apoyo de funcionarios de Carabineros para efectuar las fiscalizaciones del Programa.

- 6 La meta comprometida queda sujeta a que la implementación de posibles nuevas modificaciones a la normativa legal vigente para este modo de transporte, no produzca cambios significativos en el cumplimiento de las disposiciones verificadas en los controles habituales, aumentando el número de rechazos.
- 7 El cumplimiento de la meta comprometida queda sujeto a que la implementación de posibles nuevas modificaciones a la normativa legal vigente para Plantas de Revisión Técnica, no produzca cambios significativos en el cumplimiento de las disposiciones verificadas en los controles habituales, aumentando el número infracciones detectadas en las fiscalizaciones.
- 8 Que se mantenga la normativa que regula los procesos de homologación y verificación de conformidad.
- 9 El supuesto para cumplir la meta considera también el trabajo coordinado de las instituciones que componen CONASET además de que cada una de ellas cumpla los compromisos establecidos en el Comité de Ministros. En particular, se debe hacer hincapié en los siguientes puntos: (i) Promover una mayor fiscalización de alcohol por parte de Carabineros de Chile; (ii) Promover el fortalecimiento del sustento legal para inhibir la conducción con alcohol; (iii) Promover mensajes de autocuidado a través de campañas comunicacionales de difusión masiva.
(iv) Promover la modificación reglamentaria que hace obligatorio el uso de elementos reflectantes en uniformes escolares.
- 10 En términos generales, los supuestos considerados dicen relación con que: los flujos vehiculares de un trimestre no pueden aumentar en más de un 1,25% en comparación con el trimestre anterior. Además, que en los ejes considerados (ni en sus calles transversales) no se habilitarán vías ni pistas exclusivas o segregadas. Finalmente, que no habrá un cambio radical en la forma de operación de Transantiago (por ejemplo, que no se sigan inyectando más buses o mejorando su frecuencia de manera significativa).
- 11 La meta comprometida se basa en el supuesto que las intendencias regionales realicen en forma oportuna las licitaciones correspondientes a los servicios cuyos contratos están programados para el año t y que dichas licitaciones sean adjudicadas