
**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2006**

DIRECCION DE VIALIDAD

SANTIAGO DE CHILE

Índice

1. Carta del Jefe de Servicio	3
2. Identificación de la Institución	5
• Definiciones Estratégicas	6
- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución.....	6
- Misión Institucional	6
- Prioridades Políticas en Programa de Gobierno	6
- Aspectos Relevantes Contenidos en Proyecto de Ley de Presupuestos- Año 2006	7
- Objetivos Estratégicos.....	7
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos.....	8
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios	8
• Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio	9
• Principales Autoridades	11
• Recursos Humanos	12
- Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato.....	12
- Dotación Efectiva año 2006 por Estamento	13
- Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad	13
• Recursos Financieros	14
- Recursos Presupuestarios año 2006	14
3. Resultados de la Gestión.....	15
• Cuenta Pública de los Resultados.....	16
- Balance Global	16
- Resultados de la Gestión Financiera.....	18
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos	20
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales.....	24
- Informe de Programación Gubernamental	24
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	24
• Avances en Materias de Gestión Interna.....	25
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión	25
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	26
- Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales	26
4. Desafíos 2007	27

5. Anexos	29
• Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006.....	30
• Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera.....	32
• Anexo 3: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006.....	33
• Anexo 4: Programación Gubernamental	37
• Anexo 5: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	38
• Anexo 6: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006	46
• Anexo 7: Iniciativas de Inversión	47
• Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	53
• Anexo 9: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	55

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Recursos Presupuestarios año 2006.....	14
Cuadro 2: Presupuesto y por producto estratégico año 2006	16
Cuadro 3: Inversión Real año 2006 por región y por tipo de contrato	17
Cuadro 4: Ingresos y Gastos años 2005 – 2006.....	18
Cuadro 5: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006 a nivel de Subtítulos.....	19
Cuadro 6: Inversión en Construcción de Infraestructura Vial por tipo de Obras	21
Cuadro 7: Inversión en Mantenimiento Vial.....	22
Cuadro 8: Cobertura de Conservación.....	22
Cuadro 9: Muestreo de operaciones de conservación de caminos 2005–2006.....	22
Cuadro 10: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006	30
Cuadro 11: Indicadores de Gestión Financiera	32
Cuadro 12: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2006.....	33
Cuadro 13: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2006.....	37
Cuadro 14: Cumplimiento Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas	38
Cuadro 15: Cumplimiento PMG 2006.....	46
Cuadro 16: Cumplimiento PMG años 2003 – 2005.....	46
Cuadro 17: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2006	51
Cuadro 18: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	53
Cuadro 19: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2006	55

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato (mujeres y hombres)	12
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2006 por Estamento (mujeres y hombres).....	13
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad (mujeres y hombres).....	13

1. Carta del Jefe de Servicio

Durante el año 2006 la Dirección de Vialidad llevó a cabo una serie de iniciativas enmarcadas dentro de los lineamientos estratégicos que fueron asumidos por el Ministerio de Obras Públicas, con los énfasis fijados por las nuevas autoridades. De esta forma, el foco estuvo en mejorar la conectividad a lo largo del país, potenciar el desarrollo económico, productivo y social, aumentar la participación público-privada en las obras viales, reforzar los recursos en conservación, además de mejorar las prácticas y la forma de construir país, con especial atención en el mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

El año pasado, unos 780 kilómetros de caminos fueron pavimentados o repavimentados por la Dirección de Vialidad. Es más, de la red pavimentada que alcanza los 16.940 kilómetros (dato base dic. 2005), en 2006 conservaron o mejoraron su estado alrededor de 10.900 kilómetros. El desafío de llegar a la gente con soluciones oportunas y, con ello, hacer directa la relación entre la infraestructura vial con el desarrollo económico se hizo posible, focalizando mejor las decisiones de inversión.

El esfuerzo de los trabajadores del Servicio se repartió en grandes áreas, sin embargo, una de las más integrales fue el lanzamiento -en cada una de las regiones- del Plan de Infraestructura para la Competitividad.

A nivel nacional, dicho plan de Gobierno (que involucra a todas las Direcciones del Ministerio) considera inversiones por US\$ 780 millones, que apuntan a impulsar la competitividad productiva en el periodo 2007-2012. El rol de Vialidad fue detectar bajo estos conceptos la infraestructura región por región, surgiendo ideas nuevas sobre proyectos anteriores, que por su potencial, era importante fortalecerlos.

En materia de conservación vial, se prosiguió con el exitoso plan Caminos Básicos. Es así como a los 5.000 kilómetros abordados hasta 2005, se suman otros 1.680 kms. con los que se trabajó el año pasado. En total se ejecutaron 412 pequeños proyectos en 229 comunas del país. Las obras fueron realizadas como contratos de conservación y por administración directa. La evaluación que hace la comunidad sobre el mismo da pie para que continúe por los siguientes periodos.

La Dirección de Vialidad resolvió abordar el mantenimiento de las redes viales regionales mediante la modalidad de contrato por niveles de servicio, lo que podría considerarse como una nueva forma de hacer mantenimiento vial. El proceso de precalificación de empresas se iniciará en breve plazo para luego pasar a la adjudicación de la primera concesión para una red de casi 500 kilómetros en la IV Región. En forma paralela, se está trabajando en redes en la VI y II regiones.

Mejorar las prácticas implicó que se reentrenara con éxito la modalidad de contratación por el sistema Suma Alzada en el contrato Puerto Varas – Bif. Colonia Tres Puentes, al tiempo que se adjudicó la obra Zapallar – La Laguna en la que se considera la modalidad de partidas a suma alzada y partidas a precios unitarios.

Las rutas de conexión con los países vecinos siguen siendo del interés de la Dirección de Vialidad, por lo que se invirtieron en proyectos de gran aporte a nivel regional y nacional. Tal es el caso del Paso Pehuenche (VII Región), la apertura del paso Agua Negra (IV), mejoramiento del paso Los Libertadores (V) y las obras en el camino Huara-Colchane (I), entre otros.

Otro avance en la gestión se generó tras el acuerdo entre Vialidad con el Ministerio de Hacienda y el SII, creándose el beneficio tributario de la Circular N°49 y que fue incluido dentro de las 15 medidas del Plan Chile Compite. Ésta reconoce el aporte que hace el sector privado a la construcción y mejoramiento de obras viales de uso público como gasto necesario para generar renta.

De esta forma, varias empresas se mostraron interesadas y fue concretado el acuerdo para el mejoramiento del camino Lebu – Arauco por Quiapo (VIII Región) y el camino Collipulli – Termas de Pemehue (IX Región), por parte de la forestal Bosques Arauco, que aportará \$1.650 millones para la ejecución de las obras.

Sin duda uno de los hechos más sorprendentes y lamentables durante el 2006 fueron los temporales de invierno que azotaron a una vasta zona de la VIII Región. La Dirección abordó las principales emergencias ocurridas en la red caminera y se comprometieron montos por más de \$5.000 millones para la reparación de caminos e instalación de puentes mecánicos.

Compromisos ministeriales con la comunidad llevaron a que Vialidad se uniera al Plan de conectividad para Chiloé y el Plan Arauco. Estos proyectos (muchos de los cuales ya comenzaron a ejecutarse) pretenden potenciar los accesos a distintas localidades y mejorar la calidad de vida de las personas; impulsar el comercio con las grandes ciudades y fomentar la actividad turística.

A nivel interno, el año pasado se dio cumplimiento a las metas propuestas por el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) 2006 que incluía la certificación bajo la norma ISO 9001:2000 de los sistemas de Planificación/Control de Gestión y de Capacitación y, la implementación de dos nuevos sistemas: Sistema Integral de Atención al Usuario (OIRS) y Auditoría Interna. Este programa se llevó a cabo con éxito y fue liderado por el señor Vicente Pardo, quien se desempeñó como Director de Vialidad hasta el 28 de febrero de 2007

Por último, este Servicio siguió con los proyectos emblemáticos, tales como Ruta Costera, Interlagos, Ruta Austral y Andina, obras ligadas al plan Bicentenario y que crea nuevas alternativas de conectividad a lo largo de Chile, potenciando rutas de gran belleza escénica y que en el mediano plazo ofrecerán mejores Niveles de desarrollo a las comunidades más aisladas.



Carlos Rubilar Ottone
Ingeniero Civil
Director Nacional de Vialidad

2. Identificación de la Institución

- Definiciones Estratégicas
 - Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
 - Misión Institucional
 - Prioridades Políticas en Programa de Gobierno
 - Aspectos Relevantes Contenidos en Proyecto de Ley de Presupuestos-Año 2006
 - Objetivos Estratégicos
 - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos
 - Clientes / Beneficiarios / Usuarios
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Recursos Humanos
 - Dotación Efectiva año 2006 por tipo de Contrato y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2006 por Estamento y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad y Sexo
- Recursos Financieros
 - Recursos Presupuestarios año 2006

- **Definiciones Estratégicas**

- **Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución**

La Dirección de Vialidad se rige fundamentalmente por el DFL N° 850, publicado en el diario oficial del 25 de febrero de 1998, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964. Este Decreto, que fija el marco de acción del Ministerio de Obras Públicas, en sus artículos 24 y siguientes se refiere a la Dirección de Vialidad

Existen, además, las siguientes disposiciones legales que rigen el funcionamiento de la Dirección de Vialidad:

- Decreto MOP N° 48 de 1994. Reglamento para la Contratación de Trabajos de Consultoría.
- Decreto MOP N° 75 de 2004. Nuevo Reglamento para contratos de Obras Públicas.

- **Misión Institucional**

Mejorar la conectividad entre los chilenos y entre Chile y los países de la región, planificando, proyectando, construyendo, conservando y explotando oportunamente la infraestructura vial necesaria para el desarrollo del país y su gente, resguardando su calidad, respetando el medio ambiente e incorporando sistemáticamente tecnologías innovadoras en el ámbito vial y de transporte.

- **Prioridades Políticas en Programa de Gobierno**

Número	Descripción
1	Emprendimiento y competitividad: Pagar a proveedores en 30 días como máximo
2	Un Chile Más Próspero: Inversión en infraestructura e integración física <ul style="list-style-type: none">- Proyecto de Ley que crea una Superintendencia de Obras Públicas.- Aceleración de la Construcción de la Ruta Interlagos hasta Cochamó.- Avanzar en la Ruta Altiplánica hasta San Pedro de Atacama.- Avanzar en la Ruta Austral en la X Región.- Pasos Fronterizos: Avanzar en los Pasos Pehuenche y Aguas Negras.- Consolidación de las rutas de Arica – Tambo Quemado e Iquique – Huara – Colchane.- Impulso del Programa de Concesiones de Redes Viales por Conservación para mejorar las Rutas Regionales.- Mejoramiento de la conexión intermodal en toda la zona patagónica, desde Puerto Montt hasta Puerto Natales, pasando por Chiloé, Palena y Puerto Yungay.

- Aspectos Relevantes Contenidos en Proyecto de Ley de Presupuestos- Año 2006

Número	Descripción
1	El presupuesto de inversión asignado en el año 2006, ascendió a M\$ 377.851.696, de los cuales M\$ 310.813.886 correspondía a obras viales lo que equivale a un 82,3%, y M\$ 67.037.810 destinados a obras del programa transantiago, lo que equivale a 17,7%.
2	Dentro de los recursos asignados en el presupuesto 2006, se incluyeron M\$ 5.348.400 destinados a cubrir las emergencias I región ocurridas tras el Terremoto del año 2005.
3	El proyecto de Ley 2006, consideró un importante aumento en la inversión de conservación de caminos en relación al año 2005.
4	El presupuesto asignado para el año 2006 tanto en gasto corriente como en inversión (excluyendo transantiago), no presentó mayores variaciones en relación al año 2005.
5	Dentro del presupuesto año 2006, las inversiones de arrastre representaban alrededor del 63%, esto incluye proyectos comprometidos y expropiaciones, no se considera programa de administración directa ni conservaciones a licitar durante el año 2006.

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Desarrollar y mantener la infraestructura vial de acuerdo a la planificación programada, con el fin de mejorar la conectividad entre los chilenos y entre Chile y los países de la región.
2	Incorporar innovaciones tecnológicas viales, que permitan mejorar los niveles de eficiencia y calidad en las obras viales.
3	Incorporar los instrumentos de gestión ambiental y territorial en cada una de las etapas del ciclo de vida de los proyectos viales, con el objetivo de evitar problemas que posteriormente generan aumentos de presupuestos y plazos en las obras.
4	Priorizar el mantenimiento y la explotación por sobre la construcción de caminos, con el propósito de conservar el nivel de servicio que se espera de una obra construída. Nota: Cuando se refiere a "Conservar el nivel de servicio que se espera de una obra construída" no significa mantener su condición original, pues con el uso y el paso del tiempo existe un deterioro que no se puede recuperar.
5	Desarrollo integral de proyectos de infraestructura vial, para asegurar la eficiencia de la inversión en los contratos de obras, mejorando la efectividad en la cadena de toma de decisiones. Nota: "Cadena de toma de decisiones" se entiende compartir de manera transversal las responsabilidades en las decisiones tomadas al interior del Servicio, de acuerdo al ciclo de vida de los proyectos (planificación, construcción y mantenimiento).

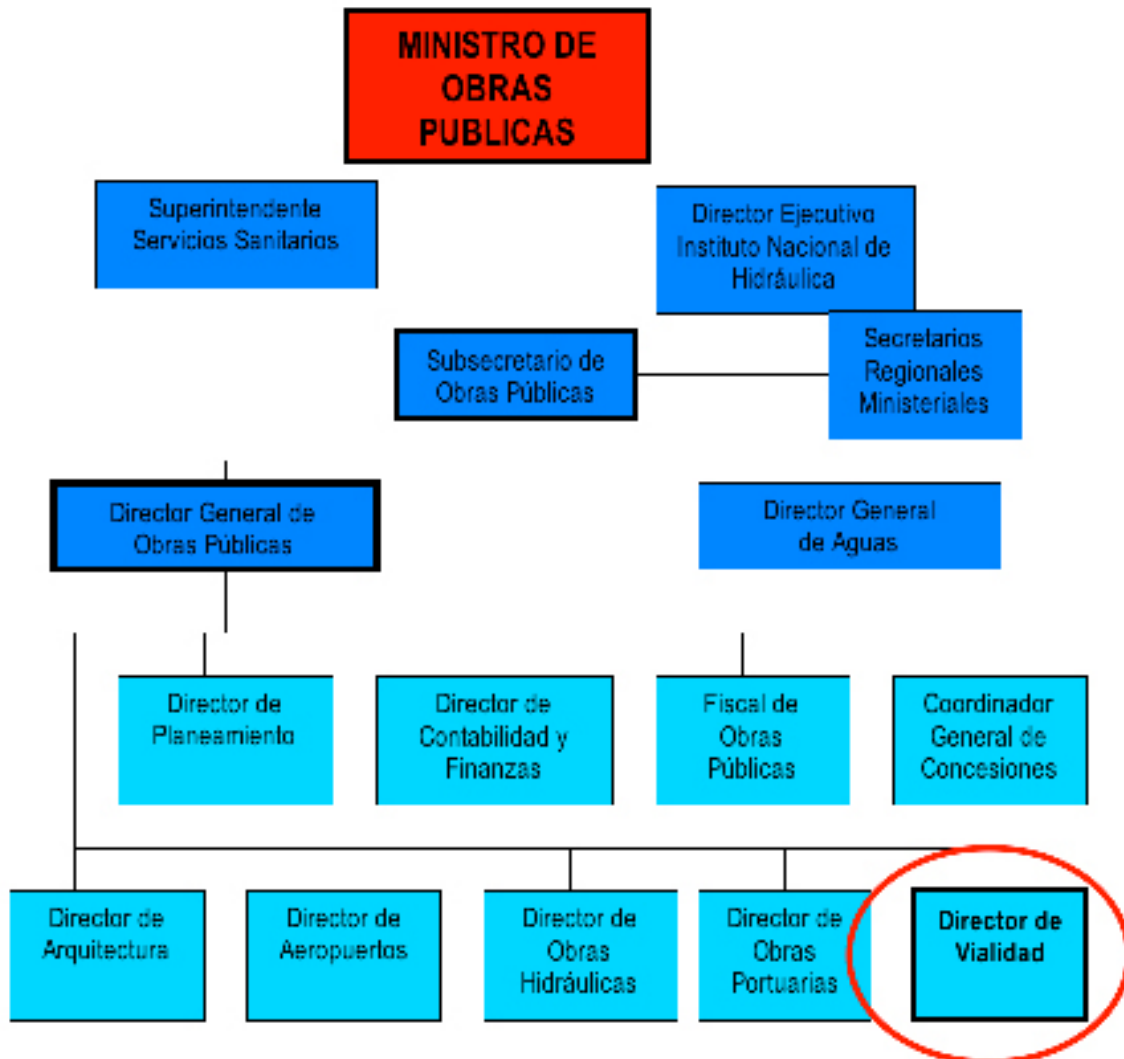
- **Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos**

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Planificación de la infraestructura vial	1,3
2	Construcción de la infraestructura vial	1,2,3,5
3	Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	1,2,4

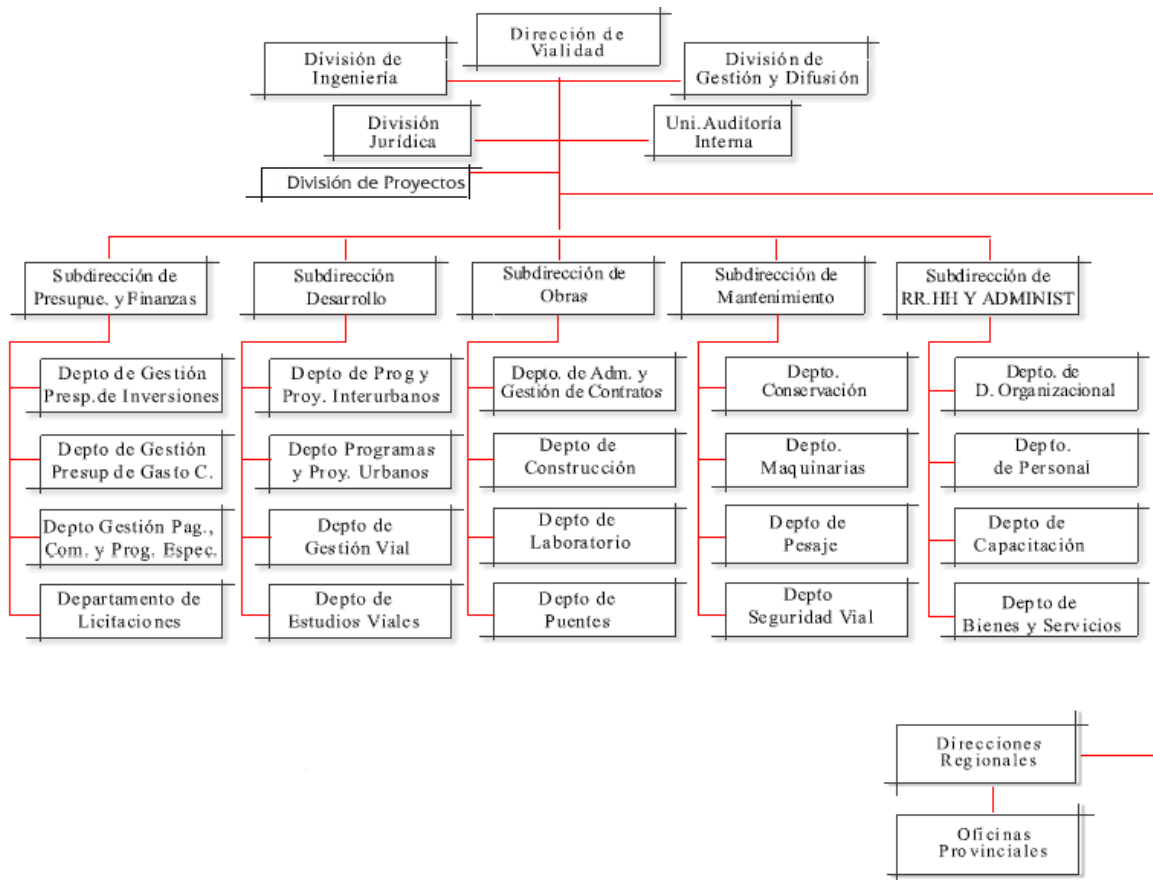
- **Clientes / Beneficiarios / Usuarios**

Número	Nombre
1	Empresas consultoras de Ingeniería, Dirección de Planeamiento, Mideplan, Parlamentarios, Gobiernos Regionales.
2	Empresas contratistas de obras, Transportistas de carga y pasajeros, Usuarios motorizados, Productores locales.
3	Empresas contratistas de obras, Comunidades rurales, Transportistas de carga y pasajeros, Usuarios motorizados.

- Ubicación en la estructura del Ministerio



- Organigrama

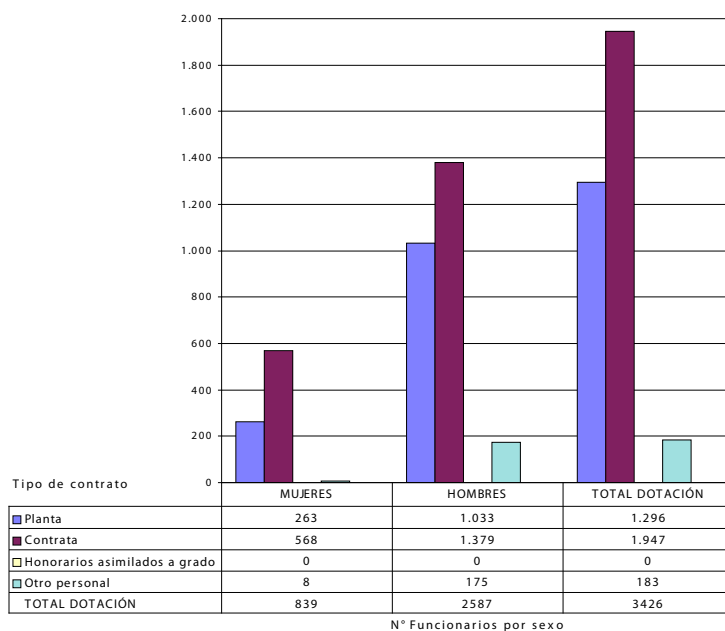


- **Principales Autoridades**

Cargo	Nombre
Director Nacional	Carlos Rubilar
Subdirector De Desarrollo	Walter Bruning
Subdirector de Obras	Mario Fernández
Subdirector de Mantenimiento	Mario Anguita
Subdirectora de Presupuesto y Finanzas	Loreto Riccardi
Subdirectora de RRHH y Administración	Berta Carvacho

• Recursos Humanos

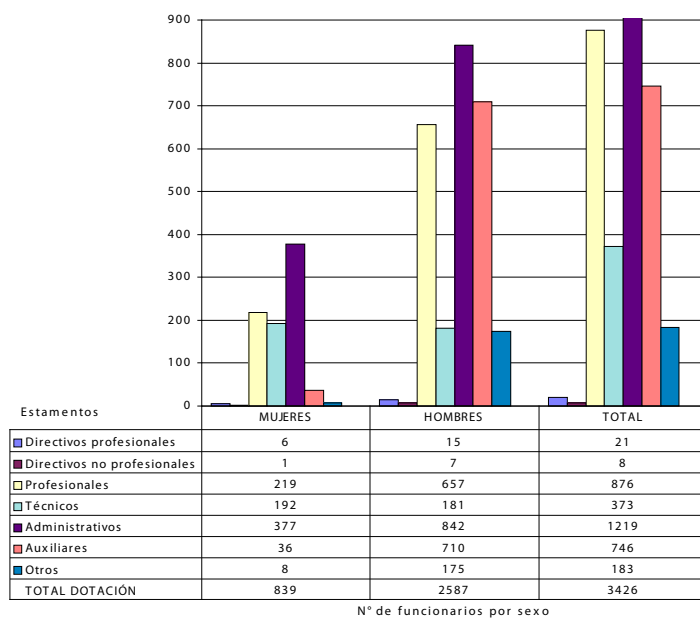
- Dotación Efectiva año 2006¹ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



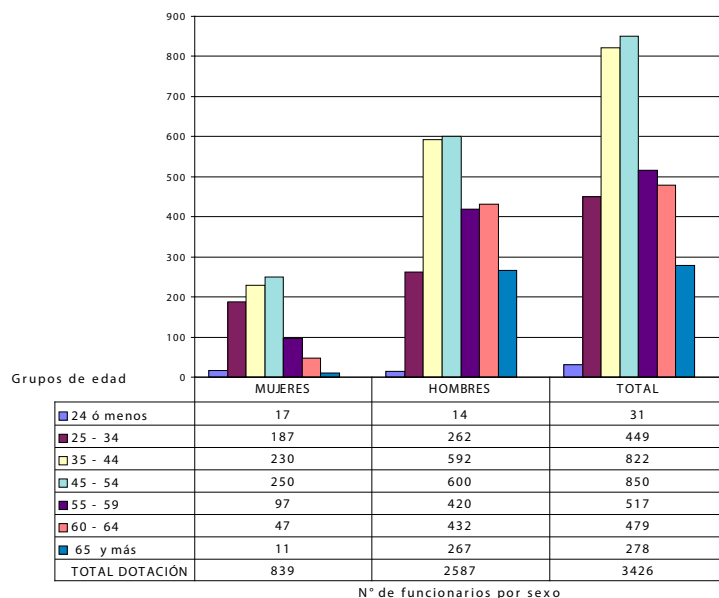
¹ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2006. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

Por otro lado, la diferencia de 1045 entre el total dotación 3426 y 4471 (Ver Anexo 09), se debe a que esta estadística de dotación efectiva no incluye honorarios suma alzada, Obreros Transitorios, operarios de faena a plazo fijo, indefinido y con cargo a Obras.

- **Dotación Efectiva año 2006 por Estamento (mujeres y hombres)**



- **Dotación Efectiva año 2006 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)**



- **Recursos Financieros**

- **Recursos Presupuestarios año 2006**

Cuadro 1			
Recursos Presupuestarios 2006			
Ingresos Presupuestarios Percibidos		Gastos Presupuestarios Ejecutados	
Descripción	Monto M\$	Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	380.322.563	Corriente ²	47.897.847
Endeudamiento ³	0	De Capital ⁴	349.146.254
Otros Ingresos ⁵	21.483.917	Otros Gastos ⁶	4.762.379
TOTAL	401.806.480	TOTAL	401.806.480

2 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23 y 24.

3 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

4 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 29, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 05, cuando corresponda.

5 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

6 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
 - Balance Global
 - Resultados de la Gestión Financiera
 - Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
 - Informe de Programación Gubernamental
 - Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Avance en materias de Gestión Interna
 - Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión
 - Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
 - Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales
 - Otras Materias de Gestión

• Cuenta Pública de los Resultados

- Balance Global

El Congreso autorizó un Presupuesto Total de M\$ 430.854.880 para el ejercicio 2006 de la Dirección de Vialidad, sin embargo, en el transcurso del año se realizaron diferentes ajustes que significaron variaciones a dicho presupuesto, es decir aumento de recursos como también rebajas de recursos, arrojando como resultado un presupuesto neto para el ejercicio 2006 de M\$ 401.806.480, cuya ejecución alcanzó un 96.16%.

Del gasto total realizado durante el año 2006 (M\$ 386.392.268), un 12,3 % se destinó a gastos de operación, un 1,3 % a servicio de la deuda pública y otros gastos y un 86,4 % (M\$ 333.636.233) a Inversión Real en Infraestructura Vial.

En el Cuadro 2, que se inserta a continuación, se muestra el gasto efectivo del año 2006 desglosado por productos estratégicos y en el Cuadro 3 se muestra la Inversión Real en Infraestructura Vial efectuada en el año 2006 desglosada por regiones y por tipo de contrato.

Cuadro 2 Presupuesto y Gasto por Producto Estratégico Año 2006					
Número	Producto Estratégico	Presupuesto Año 2006		Gasto Efectivo Año 2006	
		(Miles \$)	%	(Miles \$)	%
1	Planificación de la infraestructura vial	779.934	0.22	950.638	0,25
2	Construcción de la infraestructura vial	176.087.817	48.56	188.629.400	48,82
3	Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	133.662.549	36.86	144.056.195	37,28
4	Total presupuesto vinculado a productos estratégicos	310.530.300	85,64	333.636.233	86,35
5	Presupuesto vinculado a productos de gestión interna	0	0	0	0
6	Presupuesto No Distribuido	52.080.110	14.36	52.756.035	13,65
	Total 2006	362.610.410	100,00	386.392.268	100,00

Cuadro 3
Inversión Real Año 2006 por Región y por tipo de Contrato

Región	Inversión Real en Infraestructura Vial. M\$	Obras M\$	Consultorías M\$	Expropiaciones M\$	Otros M\$
I	28.229.773	27.238.394	909.279	82.100	0
II	19.451.364	17.717.060	1.002.612	731.692	0
III	10.917.739	10.373.853	471.899	71.987	0
IV	16.354.011	14.872.753	1.416.009	65.249	0
V	29.062.603	26.760.176	1.885.852	416.575	0
VI	17.249.784	16.531.988	352.067	365.729	0
VII	26.449.817	24.239.457	1.254.747	955.613	0
VIII	28.811.451	25.974.634	1.648.510	1.188.307	0
IX	18.166.849	15.491.227	1.202.048	1.473.574	0
X	45.603.308	42.718.288	2.351.212	372.958	
XI	16.023.501	15.634.213	385.543	3.745	0
XII	9.226.733	8.849.496	375.728	1.509	
RM	63.077.415	61.528.586	1.125.261	423.568	0
IR	4.892.595	4.188.755	321.030	82.030	580.920
TOTAL	333.636.233	312.118.880	14.701.797	6.234.636	580.920

- Resultado de la Gestión Financiera

En el Cuadro 4 se compara la ejecución presupuestaria del año 2006 con la del año 2005 y con la Ley de Presupuesto del año 2007. Se observa que la ejecución presupuestaria del 2006 fue similar a la del 2005, en tanto que los recursos presupuestados para el 2007 aumentan en un 33% con respecto a los que se dispuso en el 2006, lo que representa un gran desafío para la Dirección de Vialidad.

En el Cuadro 5 se hace el análisis del comportamiento presupuestario de la Dirección de Vialidad durante el año 2006 a nivel de Subtítulos, análisis que se detalla en el Cuadro 4 del Anexo 1.

Cuadro 4 Ingresos y Gastos años 2005 – 2006, y Ley de Presupuestos 2007				
Denominación	Monto Año 2005 M\$ ⁷	Monto Año 2006 M\$	Monto Ley de Presupuestos Año 2007 M\$	No-tas
INGRESOS	375.776.291	387.347.943	528.856.765	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES		29.483		
RENTAS DE LA PROPIEDAD	83.402	83.752	87.975	
INGRESOS DE OPERACION	8.382.135	8.960.524	9.128.700	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.079.655	2.635.981	1.925.100	
APORTE FISCAL	364.882.872	375.602.562	517.138.598	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	341.709	29.152	53.717	
RECUPERACION DE PRESTAMOS	6.518	6.849	522.675	
GASTOS	369.585.170	385.753.578	528.856.765	
GASTOS EN PERSONAL	40.440.076	41.112.538	42.047.530	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	5.453.074	5.919.535	6.134.081	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	848.599	662.609	1.181.695	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.051.600	5.000.109	3.041.969	
INICIATIVAS DE INVERSION	295.791.856	333.636.233	476.450.490	
PRESTAMOS	429.007	- 638.691		
SERVICIO DE LA DEUDA	23.570.958	61.245	1.000	
RESULTADO	6.191.121	1.594.365		

⁷ La cifras están indicadas en M\$ del año 2006. Factor de actualización es de 1,0339 para expresar pesos del año 2005 a pesos del año 2006.

Cuadro 5
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006 a nivel de Subtítulos

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupues- to Inicial ⁸ (M\$)	Presupues- to Final ⁹ (M\$)	Ingresos y Gastos De- vengados (M\$)	Diferen- cia ¹⁰ (M\$)	No- tas
			INGRESOS	430.854.880	401.806.480	398.160.639	3.645.841	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		51.270	29.483	21.787	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD	82.400	82.400	83.755	-1.355	
07			INGRESOS DE OPERACION	7.740.450	7.740.450	8.958.891	-1.218.441	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.854.000	2.278.420	2.417.719	-139.299	
09			APORTE FISCAL	420.117.040	380.322.563	375.602.562	4.720.001	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	66.950	66.950	29.152	37.798	
12			RECUPERACION DE PRESTAMOS	894.040	894.040	638.851	255.189	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL		113.100		113.100	
15			SALDO INICIAL DE CAJA	100.000	10.257.287	10.400.226	-142.939	
			GASTOS	430.854.880	401.806.480	386.392.268	15.414.212	
			GASTOS EN PERSONAL	38.007.930	41.203.248	41.112.538	90.710	
			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	5.371.643	5.922.486	5.919.530	2.956	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	618.000	772.113	662.608	109.505	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	4.303.477	5.009.477	5.000.110	9.367	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	377.851.696	344.136.777	333.636.237	4.601.134	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	4.602.134	4.662.379	61.245	4.601.134	
			SALDO FINAL DE CAJA	100.000	100.000		100.000	
			RESULTADO			11.768.371		

8 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

9 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2006

10 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos

- Planificación de la Infraestructura vial

En materia de gestión de Planificación de la infraestructura vial durante el año 2006, se puede destacar avances en las siguientes áreas:

Estudios de Prefactibilidad

Con el objetivo de buscar las soluciones que optimicen el uso de los recursos en la red vial que administra la Dirección de Vialidad, desde los puntos de vista técnico, económico, social, ambiental y de participación ciudadana, durante el año 2006 se terminó 1 estudio de prefactibilidad y se dio inicio a otros 7 estudios, lo que representó una inversión anual de M\$ 950.638

Seguridad Vial

Se terminó la ejecución del proyecto de conservación y reposición de señales y elementos de seguridad vial para la ruta Interlagos en la IX Región, consistente en la instalación de señales y barreras de contención con características especiales de belleza escénica, esto es, confeccionadas en madera. Además, se construyeron miradores en puntos estratégicos de interés fotográfico. También durante el 2006 se comenzó a preparar un Plan de Inversiones en obras de seguridad vial para mejorar los estándares en las principales rutas concesionadas del país.

Redes de Conservación

Durante el segundo semestre del 2006 se creó en La Dirección de Vialidad, la División de Proyectos de Redes, cuya misión es llevar a cabo un programa de concesión de la conservación de redes viales. Las principales ventajas que presenta esta modalidad contractual, provienen de la transferencia de los riesgos asociados a la conservación de los activos viales a las empresas concesionarias. Estas deben evaluar el comportamiento de los mismos durante el período del contrato para determinar las acciones de mantenimiento y los procedimientos más convenientes. La administración, por su parte, controla el cumplimiento de los estándares establecidos.

Durante el periodo en examen se asignaron Jefes de Proyecto a cada red en estudio y se licitaron tres estudios por un monto de 2.062 millones de pesos que servirán de apoyo para la generación de las Bases de Licitación de la Conservación de Redes Viales por Niveles de Servicio. Estos estudios son: Asesoría para la Implementación del Programa de Concesión de Conservación de Redes Viales para las regiones IV y VI, Estudio de Ingeniería de la Red Vial de la IV Región y Estudio de Ingeniería de la Red Vial VI Región en una primera etapa.

- Construcción de la Infraestructura vial

Este producto estratégico incluye los proyectos que tienen por objeto materializar la puesta en servicio de nuevas obras viales, que no existían anteriormente, o bien el cambio de estándar, ampliación o reposición de obras viales existentes.

La inversión efectuada por la Dirección de Vialidad durante el año 2006 en proyectos de construcción de la infraestructura vial alcanzó a M\$ 188.629.400. En el cuadro 6 se puede observar el desglose de esa inversión por tipo de obras.

Cuadro 6		
Inversión en Construcción de Infraestructura Vial por tipo de Obras		
Tipo de Obras	M\$	%
Obras de construcción de caminos rurales de tierra o ripio	7.749.226	4,11
Obras de construcción, ampliación o reposición de caminos rurales pavimentados	66.808.903	35,42
Obras del Plan Transantiago	45.490.474	24,12
Otras obras de Vialidad Urbana	31.174.811	16,53
Obras de construcción o reposición de puentes	5.023.486	2,66
Obras de emergencia	31.303.803	16,60
Otras obras viales	1.078.697	0,57
Total	188.629.400	100,00

- Mantenimiento y Explotación de la Infraestructura vial

El propósito del mantenimiento o conservación vial es mantener los estándares del servicio prestado por las obras viales existentes durante todo el tiempo previsto en su diseño, evitando su deterioro prematuro, lo que traería consigo mayores costos de operación de los vehículos, mayores tiempos de viaje y costos excesivos de reposición.

En el Cuadro 7 se puede observar la inversión en mantenimiento vial realizada por la Dirección de Vialidad en los años 2005 y 2006 según las distintas fuentes de financiamiento utilizadas. Esta inversión alcanzó en el año 2006 a un total de 157.393 MM\$ considerando todas las fuentes de financiamiento utilizadas; si se considera sólo la relativa a los fondos sectoriales de Vialidad, esta alcanzó a 144.056 MM\$, lo que representa el 43,2% de la inversión total realizada por la Dirección de Vialidad. Es importante destacar el papel que juegan los recursos de inversión de la Provisión FNDR (Caminos Secundarios e Infraestructura Vial) en el financiamiento de la conservación de caminos, ya que los gobiernos regionales priorizan la asignación de estos recursos a la conservación de las redes comunales.

Cuadro 7		
Inversión en Mantenimiento Vial (MM\$ de cada año)		
Fuentes de Financiamiento	2005 MM\$	2006 MM\$
FONDOS SECTORIALES	148.715	144.056
FNDR Transferencias y Aportes	12.506	13.387
TOTAL	161.221	157.393

La Dirección de Vialidad emplea tres modalidades distintas de gestión para realizar el mantenimiento de la red vial: la administración directa, los contratos tradicionales y los contratos de conservación global (conservación de redes). En el Cuadro 8 se señala una estimación de la cobertura de conservación dada por cada una de las modalidades de gestión mencionadas en los años 2005 y 2006. Se puede observar que durante el año 2005 se alcanzó una cobertura de conservación de 54.822 Km. que representaron un 70,2 % de la red vial total no concesionada., en tanto que durante el año 2006 se alcanzó una cobertura de conservación de 58.052 Km. de caminos que representaron un 74,4 % de la red vial total no concesionada.

Cuadro 8		
Cobertura de Conservación		
Modalidad de Gestión	2005 Km	2006 Km.
Administración Directa	20.041	21.077
Contratos Tradicionales	5.894	6.090
Contratos Globales	28.887	30.740
Total	54.822	58.052

En el Cuadro 9 se consignan las principales operaciones de conservación de caminos realizadas durante los años 2005 y 2006.

Cuadro 9			
Muestreo de Operaciones de Conservaciones de Caminos			
Años 2005-2006			
Operación	Unidad	Cantidad	
		2005	2006
Limpieza de Faja	m2	25.445.457	24.106.354
Confección de Cunetas, Fosos y Contrafosos	m	1.026.667	896.270
Confección de Alcantarillas de Tubo	m	44.731	37.249
Reperfilado de caminos no pavimentados	Km.	319.069	252.212
Reacondicionamiento y Colocación de Señales.	Nº	21.952	23.035
Reacondicionamiento y Colocación de Barreras Metálicas de Seguridad.	m	174.497	226.587
Demarcación del Pavimento.	Km.	12.340	95.154
Recebo de Carpetas Granulares	Km.	3.625	2.907
Sellos	M2	7.886.074	7.115.656

Por otra parte, la Dirección de Vialidad lleva a cabo el “Programa Nacional de Caminos Básicos”, que se proponía originalmente mejorar en el período 2003-2006 la superficie de rodado de 5.000 kms. de caminos rurales de tierra o ripio mediante la estabilización de su carpeta de rodadura o la aplicación de capas asfálticas delgadas. Para este efecto se aplicaron técnicas de bajo costo, algunas convencionales y otras innovadoras, que permitieron mejorar la serviciabilidad de dichos caminos. La meta de 5.000 Km se cumplió anticipadamente (Octubre de 2005), sin embargo el éxito logrado ha llevado a continuar con la aplicación del Programa en el tiempo. Si bien esto ha implicado un leve aumento de la inversión inicial en la conservación de dichos caminos, este podrá ser recuperado rápidamente con el ahorro en conservación a mediano plazo.

Este programa responde a la preocupación del gobierno por satisfacer la necesidad de numerosas comunidades rurales de contar con mejores caminos que les permitan integrarse al desarrollo del país y mejorar su calidad de vida, sin que ello signifique incrementar significativamente los costos de conservación de los caminos de bajo tránsito. Los objetivos de este programa son:

Mejorar la calidad de vida de las poblaciones aledañas a los caminos rurales de tierra o ripio

Mejorar la serviciabilidad de dichos caminos para los usuarios

- Disminuir las operaciones de conservación reduciendo sus costos y las incomodidades para los usuarios

Disminuir el polvo en suspensión evitando polución, problemas con los cultivos, problemas de seguridad vial, etc.

En la ejecución de este programa se emplearon distintas modalidades de gestión (Administración Directa, Contratos Globales, Contratos Tradicionales) que se financiaron con fondos sectoriales, fondos del FNDR y otros aportes públicos y privados.

En términos cuantitativos, en 2006 se ejecutó 1.674 Km. de caminos básicos, que sumados a los 926 km. del año 2003, 2.680 de 2004 y 2.148 de 2005, representan, en lo que va corrido del Programa, un avance de 7.428 Km., equivalentes a un 149 % del total comprometido originalmente. Las soluciones técnicas aplicadas en 2006 se pueden dividir en Cloruros (de Sodio, de Magnesio y de Calcio) con 1.157 km. (69%) y Recubrimientos Superficiales Asfálticos (capas delgadas de asfalto como tratamientos superficiales simples y dobles y de mezcla asfáltica) con 517 kms. (31%).

En otro orden de cosas, cabe consignar que durante el año 2006 la Dirección de Vialidad invirtió alrededor de \$ 3.806 Millones de pesos en la renovación y readecuación del parque de maquinarias que utiliza para la conservación de caminos por Administración Directa. Así se pudo renovar y readecuar parcialmente el parque de maquinarias, lo que incluye motoniveladoras, camiones tolvas, bulldozers sobre neumáticos, rodillos compactadores, camiones tolva de 6 M3, camiones doble cabina, y camiones Aljibe de 10.000 litros. Además, durante los años 2006 se invirtió cerca de \$ 444 Millones de pesos en la renovación de 48 vehículos de inspección vial para reemplazar vehículos del año 1994, con vida útil expirada.

En los Anexos 1y2 se puede observar los indicadores de desempeño relacionados con el producto Mantenimiento y Explotación de la Infraestructura Vial los cuales superaron ampliamente las metas fijadas para el año 2006.

- **Cumplimiento de Compromisos Institucionales**

- **Informe de Programación Gubernamental**

En el Anexo N° 4, Cuadro N° 13 se da cuenta de los productos comprometidos por la Dirección de Vialidad en el marco de la Programación Gubernamental 2006 presentada a la SEGPRES y de la evaluación hecha por esta institución de los resultados obtenidos. Se puede observar que en un total de 15 productos comprometidos, en 6 de ellos se dio total cumplimiento a las metas propuestas, en 2 el cumplimiento de las metas propuestas fue alto, en 4 fue medio y en 3 fue nulo.

- **Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones¹¹ Evaluadas¹²**

Durante el segundo semestre del año 2004 la Dirección de Presupuestos sometió a evaluación al Programa de Conservaciones Viales de la Dirección de Vialidad, el cual está asociado al producto estratégico N° 3: Mantenimiento y Explotación de la infraestructura Vial. El compromiso más relevante adoptado por este programa para el año 2005 fue el de obtener de parte de las Direcciones Regionales de Vialidad la incorporación de metas de gestión respecto a kilómetros atendidos y medición del estado de la red, lo que demandaba un esfuerzo adicional para incorporar en sus procesos de gestión mejoramientos que redundaran en un mejor desempeño, lo que se hizo durante el año 2006 alcanzándose un 92% de cumplimiento respecto a Metas Físicas, un 100% en kilómetros atendidos y un 100% respecto a los compromisos de estado de la red.

En el Cuadro 14 del Anexo 5 se detallan los compromisos adquiridos y su cumplimiento.

¹¹ Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

¹² Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco del Programa de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

- **Avances en Materias de Gestión Interna**

- **Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión**

La Dirección de Vialidad comprometió su Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) 2006, a través del Decreto N° 1357 de fecha 26 de diciembre de 2005.

Según la evaluación informada por la DIPRES, el cumplimiento global de la Dirección de Vialidad en las 5 áreas estratégicas de gestión con sus 11 sistemas asociados fue de un 90 %, como se puede apreciar en el Cuadro 15 del Anexo 6. Sólo el Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público no cumplió con las exigencias del Programa de acuerdo con la evaluación hecha por la Dirección de Compras y Contratación Pública (DCCP) del Ministerio de Hacienda, cuya principal causa se debió al no cumplimiento de la etapa 1, que tuvo la siguiente evaluación:

“Etapa 1: La Dirección de Compras evaluó la información enviada por el Servicio con respecto a las unidades de compra no acreditadas y determinó que de un total de 56 unidades de compras operativas 13 unidades de compra no acreditaron sus competencias por lo que no se cumple el objetivo de la etapa. El requisito para esta etapa era acreditar el 100% de las unidades de compra que posee el Servicio independiente de los montos que dichas unidades transen, además las personas que operan el sistema de compras públicas deben poseer las competencias necesarias para hacer uso del sistema. El proceso de acreditación de las competencias esta dentro de las medidas de pro transparencia adoptadas por el Gobierno, lo cual hace que cumplir este requisito sea fundamental”.

- **Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**

En conformidad con la Ley 19.882/2003 que regula la nueva política de personal aplicable a los funcionarios públicos y de acuerdo a lo establecido por el D. S. N° 983/2003, Reglamento para la Aplicación de Incremento por Desempeño Colectivo del Ministerio de Hacienda, con fecha 30 de Noviembre de 2005 fue suscrito un Convenio de Desempeño Colectivo entre el Ministro de Obras Públicas y el Director de Vialidad, debidamente formalizado a través de la Resolución Ex. D.V. N° 5595 del 09.12.2005 y, tramitada su modificación mediante Convenio de Desempeño Modificatorio con fecha 30 de Junio de 2006, sancionado por Resolución Ex. D.V. N° 3608 del 04.09.2006.

Este convenio estableció 20 equipos de trabajo que comprometieron un total de 153 metas de desempeño y de acuerdo al informe consolidado de resultados de metas 2006 de fecha 31/01/2007, refrendado por el Auditor Ministerial de Obras Públicas, 15 equipos de trabajo dieron cumplimiento al 100% de las metas comprometidas y 5 cumplieron con el 90% de sus metas. El cumplimiento ponderado de metas fue de 97,5%, como se señala en el cuadro 19 del Anexo 9, por lo cual la totalidad de los funcionarios que integraron los equipos de trabajo tendrán derecho al pago de una asignación por desempeño colectivo equivalente al 4% de sus remuneraciones.

- **Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales**

El Servicio no incorpora otro tipo de incentivos remuneracionales

4. Desafíos 2007

El presupuesto total asignado a la Dirección de Vialidad para el 2007 asciende a la histórica cifra de US\$ 758 millones, que corresponden a los \$ 407.548 millones asignados por Ley de Presupuesto al subtítulo 31 (Inversiones) a un cambio de \$ 538. Este monto no considera los aportes que se harán al Transantiago.

El compromiso de Vialidad no sólo será construir más y mejores obras, sino que también conservar lo que ya hemos avanzado. Un peso invertido en este último ítem permitirá ahorrar varios pesos más en el futuro, a la hora de reponer infraestructura. Por esta razón, durante el año 2007 se incorporarán 30 nuevos programas globales de conservación a lo largo del país, que permitirán cubrir a través de conservación global unos 10.500 kilómetros más de caminos (son unos 350 kilómetros por contrato) y el presupuesto total para mantenimiento se elevó un 28%, pasando de 136.000 millones a casi \$ 175.000 mil millones.

Sumado a esto, se impulsará con fuerza la concesión de redes de caminos por estándar de servicio y se afinarán los estudios para licitar unos 500 kilómetros de vías de la IV Región y otros 545 kilómetros de la VI Región. De hecho, a fines del primer semestre se realizará un road show para presentar a los inversionistas y empresas ligadas al rubro de la construcción para que conozcan el modelo de negocios que se va a implementar.

El elemento clave que marca la dinámica de este Servicio durante 2007 es el cumplimiento de los objetivos centrales de este ministerio: dotar de mayor conectividad a los chilenos, proveer de infraestructura orientada hacia el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y a elevar la competitividad de nuestros sectores productivos. Por esta razón, el programa Infraestructura para la Competitividad posee el valor agregado de cambiar la orientación tradicional de las obras: ya no tienen una valoración únicamente física sino que pasan a ser más importantes en tanto responden a los requerimientos de la ciudadanía mejorando su calidad de vida y aportando al crecimiento del país.

La conectividad de la provincia de Palena, en la Décima Región, es un desafío mayor. Por esta razón, hemos concentrado esfuerzos importantes para materializar la extensión de la Ruta 7 desde Hornopirén hasta Caleta Gonzalo. En 2007 se definirá el trazado del proyecto que considerará una inversión de gran envergadura y que materializará un anhelo histórico de los habitantes de la zona sur de la X Región y de la XI Región.

En esta dinámica de integración juega un papel importante la conectividad de Chile con sus países vecinos a través del mejoramiento de caminos y la habilitación de nuevos pasos fronterizos, hecho que permite la creación de corredores bioceánicos que relevan a nuestros puertos a la condición de plataforma regional para el envío de mercancías con destino a Asia. En el presupuesto de este año, la Dirección de Vialidad tiene comprometido recursos por \$ 43.000 millones en la ejecución de trabajos para dinamizar el intercambio comercial y turístico con los países vecinos. El mejoramiento sustancial de la Ruta Huara-Colchane en la Primera Región; Calama-Ollagüe en la Segunda o Pehuenche en la Séptima región son fiel reflejo del deseo de impulsar el crecimiento de la actividad productiva y la unión de los pueblos.

Dentro de la lógica de más y mejores obras, es importante considerar los esfuerzos que realizará Vialidad para mejorar la calidad de los proyectos que licita, de tal manera que sean contundentes, minimicen los espacios de renegociación con los contratistas y se eviten así eventuales aumentos de costos y conflictos. Por esta razón, el Servicio triplicará en 2007 el presupuesto asignado para el desarrollo de ingenierías.

Esta medida permitirá también ir cumpliendo paulatinamente con el objetivo de licitar contratos bajo la modalidad de suma alzada, disminuyendo la adjudicación de contratos sólo por precio unitario. El compromiso de Vialidad es que al menos parte de las licitaciones que se realicen en 2007 se hagan bajo suma alzada o una modalidad mixta (con precios unitarios).

La alianza con el sector privado no se limitará sólo a la concesión de redes de caminos. Desde septiembre de 2006 que está vigente la Circular del Servicio de Impuestos Internos N° 49 que genera incentivos tributarios para que la empresa privada aporte recursos para la construcción, mejoramiento o conservación de caminos que disminuyan sus costos logísticos. Tenemos una cartera acotada de más de US\$ 100 millones en proyectos que se negociarán durante este año y otra por casi US\$ 400 millones en perspectiva, lo que da cuenta del dinamismo con que trabaja este servicio y el compromiso de cumplir con las tareas que se ha propuesto.

5. Anexos

- Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006
- Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera
- Anexo 3: Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006
- Anexo 4: Programación Gubernamental
- Anexo 5: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Anexo 6: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006
- Anexo 7: Iniciativas de Inversión
- Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos
- Anexo 9: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

• Anexo 1: Comportamiento Presupuestario Año 2006

Cuadro 10								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupues- to Inicial ¹³ (M\$)	Presupues- to Final ¹⁴ (M\$)	Ingresos y Gastos De- vengados (M\$)	Diferen- cia ¹⁵ (M\$)	No- tas
			INGRESOS	430.854.880	401.806.480	398.160.639	3.645.841	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		51.270	29.483	21.787	
	02		Del Gobierno Central		51.270	29.483	21.787	
		001	Del Programa 03 Tesoro Público		51.270	29.483	21.787	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD	82.400	82.400	83.755	-1.355	
	01		Arriendo de Activos No Financieros	82.000	82.000	82.463	-463	
	02		Dividendos	400	400	1.292	-892	
07			INGRESOS DE OPERACION	7.740.450	7.740.450	8.958.891	-1.218.441	
	01		Venta de Bienes	100.000	100.000	192.733	-92.733	
	02		Venta de Servicios	7.640.450	7.640.450	8.766.158	-1.125.708	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.854.000	2.278.420	2.417.719	-139.299	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas		424.420	532.446	-108.025	
		001	Reembolso Art. 4º Ley N° 19.345			22.093	-22.093	
		002	Recuperaciones Art. 12 Ley 18.196		424.420	510.353	-85.933	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	1.467.750	1.467.750	1.416.105	51.645	
	99		Otros	386.250	386.250	469.168	-82.918	
		001	Devoluciones y Reintegros No Provenientes de Impuestos	86.250	86.250	29.088	57.162	
		999	Otros	300.000	300.000	440.080	-140.080	
09			APORTE FISCAL	420.117.040	380.322.563	375.602.562	4.720.001	
	01		Libre	415.515.906	375.721.429	375.602.562	118.867	
	03		Servicio de la Deuda Externa	4.601.134	4.601.134		4.601.134	
		001	Amortizaciones	3.984.701	3.984.701		3.984.701	
		002	Intereses	616.433	616.433		616.433	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	66.950	66.950	29.152	37.798	
	03		Vehículos	46.350	46.350	8.492	37.858	
	04		Mobiliario y Otros			6	-6	
	05		Máquinas y Equipos	20.600	20.600	20.625	-25	
	06		Equipos Informáticos			11	-11	
	99		Otros Activos no Financieros			18	-18	
12			RECUPERACION DE PRESTAMOS	894.040	894.040	638.851	255.189	
	06		Por Anticipos a Contratistas			638.692	-638.692	

13 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

14 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2006

15 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

Cuadro 10
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2006

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupues- to Inicial ¹³ (M\$)	Presupues- to Final ¹⁴ (M\$)	Ingresos y Gastos De- vengados (M\$)	Diferen- cia ¹⁵ (M\$)	No- tas
	10		Ingresos por Percibir	894.040	894.040	159	893.881	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL		113.100		113.100	
	01		Del Sector Privado		113.100		113.100	
		001	Aportes Concesionarios para Expropiación		113.100		113.100	
15			SALDO INICIAL DE CAJA	100.000	10.257.287	10.400.226	-142.939	
			GASTOS	430.854.880	401.806.480	386.392.268	15.414.212	
21			GASTOS EN PERSONAL	38.007.930	41.203.248	41.112.538	90.710	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	5.371.643	5.922.486	5.919.530	2.956	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	618.000	772.113	662.608	109.505	
	01		Prestaciones Previsionales	618.000	618.000	508.495	109.505	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		154.113	154.113		
		001	Indemnización de Cargo Fiscal			154.113	-154.113	
		003	Fondo Retiro Funcionarios Públicos Ley N° 19.882		154.113		154.113	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	4.303.477	5.009.477	5.000.110	9.367	
	03		Vehículos	411.897	447.897	445.442	2.455	
	04		Mobiliario y Otros	25.750	25.750	25.269	481	
	05		Máquinas y Equipos	3.666.594	4.336.594	4.330.207	6.387	
	06		Equipos Informáticos	199.236	199.236	199.192	44	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	377.851.696	344.136.777	333.636.237	10.500.540	
	01		Estudios Básicos	101.972	390.780	292.923	97.857	
	02		Proyectos	377.749.724	343.745.997	333.343.314	10.402.683	
32			PRESTAMOS					
	06		Por Anticipos a Contratistas					
		002	Recuperacion por Anticipos a Contratistas					
34			SERVICIO DE LA DEUDA	4.602.134	4.662.379	61.245	4.601.134	
	02		Amortización Deuda Externa	3.984.701	3.984.701		3.984.701	
	04		Intereses Deuda Externa	616.433	616.433		616.433	
	07		Deuda Flotante	1.000	61.245	61.245		
35			SALDO FINAL DE CAJA	100.000	100.000		100.000	
			RESULTADO			11.768.371		

• Anexo 2: Indicadores de Gestión Financiera

Cuadro 11 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹⁶			Avance ¹⁷	Notas
			2004	2005	2006	2006/ 2005	
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{18} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$	%	84,6	52,7	89,4	58,9	
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)} / \text{Dotación efectiva}^{19}]$	M\$/persona	9,7	10,3	10,7	96,3	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 24}^{20} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)}] * 100$	-	-	-	-	-	-
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{21} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)}] * 100$	%	638	644	709	90,8	

16 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0655 para 2004 a 2006 y de 1,0339 para 2005 a 2006.

17 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

18 Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

19 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

20 Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

21 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Iniciativas de Inversión".

- Anexo 3: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2006**

Cuadro 12 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2006										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2006	Cumple SI/NO ²²	% Cumplimiento ²³	Notas
				2004	2005	2006				
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial nacional mantenida mediante contratos globales Enfoque de Género: No	(Km. de caminos conservados por contratos globales/Km. total de caminos)*100	%	36	37	38	30	Si	128	1
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de comunas conectadas por camino pavimentado con su capital provincial en relación al total de comunas del país Enfoque de Género: No	(N° de comunas conectadas por camino pavimentado con su capital provincial/Total de comunas del país)*100	%	86	87	87	87	Si	101	
Construcción de la infraestructura vial	Tasa de variación en Construcción de kilómetros equivalentes de caminos Enfoque de Género: No	((Km equivalentes de caminos pavimentados ejecutados año t/Km equivalentes de caminos pavimentados ejecutados año t-1)-1)*100	%	-35,1 270,6	15,0 311,3	25,3 390,0	-15,0 230,0	Si	268	2
Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de variación en los montos de obras Enfoque de Género: No	((Monto gasto ejecutado final obras año t -Monto gasto inicial obras año t)/Monto inicial obras año t)*100	%	NC	12,9	10,3	10,0	Si	103	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de caminos de ripios y tierra conservados con estabilizadores químicos Enfoque de Género: No	(Km camin. ripios, tierra conserv. por cloruros,estabil. Quim. año t/Km total camin. ripios,tierra año t)*100	%	NC	2	3	2	Si	168	3
Construcción de la infraestructura vial	Desviación estándar porcentual de la variación mensual del gasto ejecutado (ST31) respecto del gasto programado. Enfoque de Género: No	% Desviación estándar de la variación porcentual mensual entre el gasto ejecutado (ST31) y el gasto programado	%	NC	22	19	70	Si	375	4
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de accidentes carreteros cuya causa fue la mala condición de la vía. Enfoque de Género: No	(% del total de accidentes atribuibles a condiciones de vía en año N-% del total de accidentes atribuibles a condiciones de vía año N+1)	%	NC	0,01	0,01	0,01	Si	100	

22 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2005 es igual o superior a un 95% de la meta.

23 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2005 en relación a la meta 2005.

Cuadro 12
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2006

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2006	Cumple SI/NO ²²	% Cumplimiento ²³	Notas
				2004	2005	2006				
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para red vial pavimentada. Enfoque de Género: No	(Km de red vial pavimentada en buen estado/ Total de Km de red vial pavimentada)*100	%	NC	59	77	50	Si	153	5
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para la red vial no pavimentada. Enfoque de Género: No	(Km de rev vial no pavimentada en buen estado/Total Km red vial no pavimentada)*100	%	NC	37	37	20	Si	185	6
Construcción de la infraestructura vial	Costo total de construcción por km de camino pavimentado en Zona Sur Enfoque de Género: No	(Inversión total anual en construcción vías pavimentadas en Zona Sur (M\$)/Nº Km de vías pavimentadas construídas en Zona Sur)	M\$	NC	172785	188774	180000	Si	95	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual a través de contratos de administración directa. Enfoque de Género: No	(Km de caminos en buen y regular estado conservados por Administración Directa/Km Total de caminos de la red)*100	%	NC	44	46	5	Si	928	7
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de recuperación de costos. Enfoque de Género: No	(Aportes de terceros en dinero o especies más recaudación de peajes, excluidos los de las concesiones/Gasto total anual del programa)*100	%	NC	6	6	2	Si	275	8
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial pavimentada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual. Enfoque de Género: No	(Km de red vial pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial pavimentada)*100	%	NC	91	90	90	Si	100	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial no pavimentada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual. Enfoque de Género: No	(Km de red vial no pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial no pavimentada)*100	%	NC	81	81	70	Si	115	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Costo total de conservación por Km de camino pavimentado en Zona Norte Enfoque de Género: No	Inversión total anual en conservación de vías pavimentadas en Zona Norte (M\$) /Nº de Km de vías pavimentadas conservadas en Zona Norte	M\$	NC	2553	3334	10000	Si	300	9

Cuadro 12
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2006

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2006	Cumple SI/NO ²²	% Cumplimiento ²³	Notas
				2004	2005	2006				
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Costo total de conservación por km de camino pavimentado en Zona Centro Enfoque de Género: No	Inversión total anual en conservación de vías pavimentadas en Zona Centro (M\$)/N° de Km de vías pavimentadas conservadas en Zona Centro	M\$	NC	3889	3991	10000	Si	251	10
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Costo total de conservación por Km de camino pavimentado en Zona Sur Enfoque de Género: No	Inversión total anual en conservación de vías pavimentadas en Zona Sur (M\$)/N° de Km de vías pavimentadas conservadas en Zona Sur	M\$	NC	4485	4512	12000	Si	266	11
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Costo total de conservación por Km de camino no pavimentado en Zona Centro Enfoque de Género: No	Inversión total anual en conservación de vías no pavimentadas en Zona Centro (M\$)/N° de Km de vías no pavimentadas conservadas en Zona Centro	M\$	NC	3607	2761	5000	Si	181	12
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Costo total de conservación por Km de camino no pavimentado en Zona Sur Enfoque de Género: No	Inversión total anual en conservación de vías no pavimentadas en Zona Sur (M\$)/N° de Km de vías no pavimentadas conservadas en Zona Sur	M\$	NC	2894	2529	8000	Si	316	13
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial de tuición de la DV saneada anualmente en confección de alcantarillas Enfoque de Género: No	(Total de operación de saneamiento efectuada en alcantarillas/Total de alcantarillas existentes)*100	%	NC	15	13	10	Si	135	14
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Cobertura de la conservación de señales Enfoque de Género: No	(Total de operaciones de señalética efectuadas anualmente/Total de elementos de señalización existentes)*100	%	NC	17	14	10	Si	137	15
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la señalética en buen o regular estado Enfoque de Género: No	(N° de señales en buen o regular estado/N° total de señales)*100	%	NC	80	80	70	Si	114	

Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio: 100 %
 Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas: 0 %
 Porcentaje de cumplimiento global del servicio: 100 %

Notas:

1. Incorporación de nueva red Contratos Globales
2. El sobrecumplimiento del indicador se debió a Mayor cantidad de contratos licitados que el año anterior.
3. Conservación de caminos existentes tratados con estabilizadores e incorporación de nuevos.
4. La Desviación estándar efectiva 2006 es de 18.66%, respecto de los porcentaje de variación mensuales entre el Gasto Ejecutado (ST 31) y el Gasto Programado año t-1 y en consecuencia la menor desviación corresponde a varios factores:1) Mayor coordinación con las unidades técnicas y las regiones para la programación de los contratos2) Celeridad en la preparación y envío de decretos por la DV y expedición en la Dipres para su despacho3) Dificultades administrativas en las recomendaciones de los proyectos persistentes en el tiempo que nos permitieron una mayor planificación.4) El impacto de incluir en nuestra inversión el proyecto Transantiago.
5. Indicador de origen bianual en donde el año impar corresponde realizar la inspección Visual de la Red Pavimentada y en el año par el procesamiento de datos y medición efectiva del indicador. Valores en kilómetros de caminos. Este indicador se obtiene de una inspección aleatoria de 11.200,8 km de la red vial nacional pavimentada no concesionada (red vial pavimentada a evaluar) y que es un subconjunto de los 13.774,7 km que representa el total de la red vial pavimentada no concesionada inspeccionable (red vial pavimentada inspeccionable).
6. El estado bueno de la red no-pavimentada se mantuvo en el mismo orden que el año 2005 con respecto a la misma meta (20%) de acuerdo a la actualización del inventario de conservación.
7. Aumento de repafilado de motoniveladoras. Implementación de sistemas de control y de evaluación del uso de los equipos.
8. Gestión satisfactoria principalmente en convenios con Municipalidades.
9. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles.
10. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles
11. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles
12. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles
13. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles
14. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles
15. Meta es un límite superior ideal, el presupuesto asignado no alcanza para lograr esos niveles

• Anexo 4: Programación Gubernamental

Cuadro 13 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2006			
Objetivo ²⁴	Producto ²⁵	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ²⁶
Mejorar red Austral	Mejoramiento Ruta 7 Sector La Zaranda -Bifurcación Acceso a puerto Cisnes. X Región(7,9 km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
	Mejoramiento Ruta 9 Sector Cueva del Milodón Cerro Castillo. XII Región (27,9 km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Alto Cumplimiento
Mejorar Rutas Internacionales	Mejoramiento Ruta 115-CH Puente Armerillo - Límite Paso Pehuenche. Sector Acceso Oriente Central Cipreses - Quebrada los Toros. VII Región. (10,8 km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Incumplido debido a que se desechó la adjudicación de la licitación y hubo que llamar a nueva licitación
Habilitar Ruta Costera	Mejoramiento Rutas B-710 y B-70, Sector Paposo-Varillas, II Región. (16,7km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
	Construcción camino costero Carrizal -Bahía Salada. III Región.(52,8 Km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
	Reposición Puente Boyeruca en Ruta I-524, Límite VII Región. (105 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Incumplido Debido a liquidación del contrato con cargo.
Habilitar Ruta Interlagos	Mejoramiento Ruta T-85 Lago Ranco - Riñinahue - Puente Calcarrupe. Obras en Puentes. X Región.(41 km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
	Reposición Construcción Puente Pilmaiquen en Ruta Interlagos, Sector Ruta T-981-U Chirre, X región. (120 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplimiento Medio
Mejorar Vialidad Urbana	Mejoramiento Costanera de Antofagasta II. II Región. (7,7km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplimiento Medio
	Mejoramiento Av.Salvador Allende, Antofagasta.II Región (812 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplimiento Medio
	Mejoramiento Ampliación Ruta 5 Sector: Coquimbo-La Serena. Enlace Cuatro Esquinas . IV Región. (2.250 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
	Mejoramiento Intersección Avenida Videla en Ruta 5. La Serena. IV Región.(845 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplimiento Medio
Reponer Rutas Nacionales	Reposición del pavimento de la Ruta 5 en varios sectores de la I Región: Sector Río Loa – Hilaricos, Sector Hilaricos - Pampa Soledad, Sector Ex-Oficina Lagunas - Pintados. I Región (30km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplido
Construir y Reponer Puentes	Construcción puente La Puntilla de Lonquén en Ruta G-46. Región Metropolitana. (697 m)	Construcción de la Infraestructura Vial	Incumplido debido a demoras en la licitación
Mejorar Rutas Regionales	Mejoramiento Ruta P-560, sector: Cañete-Cayucupil. VIII Región.(12,8km)	Construcción de la Infraestructura Vial	Cumplimiento Medio

24 Corresponden a actividades específicas a desarrollar en un período de tiempo preciso.

25 Corresponden a los resultados concretos que se espera lograr con la acción programada durante el año.

26 Corresponde a la evaluación realizada por la Secretaría General de la Presidencia.

• Anexo 5: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas Evaluadas²⁷

(01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006)

Programa/Institución: Programa de Conservaciones Viales
 Año Evaluación: 2004
 Fecha del Informe: Viernes, 25 de Mayo de 2007 12:12:13

Compromiso	Cumplimiento
2. Cuantificar indicadores de desempeño incluidos en la matriz de marco lógico del programa.	<p>Respecto a la observación de revisar el cálculo de indicadores, se revisó el medio de verificación obteniéndose resultados similares, concluyéndose que los resultados de Inversión promedio para caminos de tierra que fueron superiores a los de ripio y pavimentos se debió a la existencia en el año 2005 del Programa de Caminos Básicos 5000, lo que generó una fuerte inversión en los caminos de tierra, lo que no existía en el período 2001-2003, lo que también generó efectos de aumento de inversión en las obras de saneamiento en los caminos de tierra.</p> <p>Respecto a los resultados más importantes del Programa destacan los buenos resultados del Estado de los caminos pavimentados y no pavimentados lo que refleja la eficacia y calidad del Programa.</p> <p>Indicador1 Porcentaje de la red vial no-pavimentada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual. (Km. de red vial no-pavimentada en buen y regular estado año t / Total de Km. red vial no-pavimentada)*100 51.675 / 63.899 = 80,9% >70%</p> <p>Indicador2 Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para red vial no-pavimentada. (Km. Red vial no-pavimentada en buen estado / Total Km. Red vial no pavimentada)*100 23.748 / 63.899 = 37,2%>20%</p> <p>Respecto a los resultados más importantes del Programa a nivel de propósito destacan los buenos resultados del Estado de los caminos pavimentados (sobre el 90% en buen y regular estado) y no pavimentados (sobre el 80% en buen y regular estado) lo que refleja la eficacia y calidad del Programa.</p> <p>Durante el año 2005, se efectuaron cerca de 2200 kilómetros de Caminos Básicos con una inversión del orden de los 35.000 Millones de pesos, lo que es casi la cuarta parte de toda la inversión en conservación en el país, lo que explica el aumento sustancial en la inversión en los caminos de tierra por sobre los pavimentados y de ripio.</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006) Medios de Verificación: Mediante e-mail del 29 de Diciembre de 2005, del Ingeniero Sergio Vargas del Subdepartamento de Contratos de Conservación se remitió el Cálculo de los indicadores de desempeño incluidos en la Matriz de Marco Lógico del Programa.</p>

²⁷ Se refiere a programas/instituciones evaluadas en el marco del Sistema de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

<p>2. Elaborar informe ejecutivo con los resultados de los estudios para el modelo HDM-4 de calibración de los costos de operación y análisis de sensibilidad de parámetros,</p>	<p>Los resultados del Estudio "Actualización de la Metodología para la Estimación de los Costos de Operación Vehicular" consisten principalmente en la determinación del parque vehicular representativo actual y sus características físicas y técnicas promedio, Calibración del parámetro VDESIR (velocidad deseada) a partir de mediciones de velocidad en carreteras y Ajuste y calibración de otros parámetros tales como los consumos de combustible, neumáticos, lubricantes, repuestos, mano de obra y depreciación, a partir de mediciones en caminos de diversas características geométricas.</p> <p>Los resultados del Estudio "Análisis de sensibilidad de parámetros del Modelo HDM 4 y actualización de metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados" consisten, principalmente en determinar los parámetros más importantes del modelo HDM-4 que influyen en la evaluación de proyectos viales, elaborar un manual para el seguimiento y calibración de modelos de deterioro de pavimentos, actualizar la metodología para la determinación del estado y asignación de acciones de conservación y determinación de límites de deterioros admisibles para la red vial pavimentada.</p> <p>La importancia del estudio "Actualización de la Metodología para la Estimación de los Costos de Operación Vehicular", en la planificación de la conservación, es que uno de los aspectos que considera la metodología de evaluación social de proyectos viales para la planificación de inversiones, y en particular para la planificación de la conservación, es la determinación de los beneficios de los usuarios (vehículos) que transitan por las vías, cuyo modelo de costos de operación vehicular fue adaptado a las condiciones nacionales en 1990. En este contexto resulta fundamental calibrar y adecuar los parámetros del modelo de costos de operación vehicular (tales como los consumos de combustible, neumáticos, lubricantes, repuestos, mano de obra y depreciación), de manera de considerar en estas evaluaciones las variaciones de estos costos de las actuales condiciones y características del parque vehicular nacional.</p> <p>La importancia del estudio "Análisis de sensibilidad de parámetros del Modelo HDM-4 y actualización de metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados", en la planificación de la conservación radica principalmente en que, por un lado, permite enfocarse en los parámetros más relevantes que influyen en las evaluaciones y optimizar el uso de los recursos para su obtención, y, por otro, disponer de una metodología actualizada para la determinación del estado y asignación de acciones de conservación de acuerdo a los niveles de deterioros presentes y por ende una mejor planificación de la conservación, definiendo umbrales de deterioros admisibles para la red vial pavimentada.</p> <p>Detalles en Resúmenes "Análisis de Sensibilidad del HDM-4", "Metodología para la determinación del estado de caminos y bermas pavimentadas", "Límites de deterioros y metodología para la asignación de acciones de conservación", y "Principales Resultados Actualización de la Metodología para la Estimación de los Costos de Operación Vehicular" que se adjuntan, o en Informes Finales de los Estudios "Análisis de sensibilidad de parámetros del Modelo HDM-4 y actualización de metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados" y "Actualización de la Metodología para la Estimación de los Costos de Operación Vehicular" que se encuentran en dependencias del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad.</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006)</p> <p>Medios de Verificación:</p> <p>Mediante e-mail se remitió el Análisis de Sensibilidad de Parámetros del Modelo HDM-4 y la Actualización de la Metodología para la Determinación del Estado de Caminos Pavimentados, que contiene : Módulo A: Análisis de Sensibilidad de Parámetros del modelo HDM-4 y Actualización de la Metodología para la Estimación de los Costos de Operación Vehicular.</p>
<p>3. Aplicar el modelo HDM-4 mejorado en la priorización de acciones de conservación más importantes como sellos y recapados, definiendo la ponderación de este factor en la asignación de los recursos de conservación por tipo de red.</p>	<p>Se determinó el programa de sellos y recapado, por camino, según los resultados de la evaluación HDM-2006, con un cronograma de intervenciones 2007-2011, de todas las regiones, a excepción de la XII Región, que no dio intervenciones de este tipo.</p> <p>Respecto a la definición de la ponderación de este factor en la asignación de los recursos de conservación por tipo de red, se está usando lo que han arrojado las corridas del HDM correspondiendo un 38% de inversión en conservación para la Red Básica y un 62% para la Red Comunal.</p> <p>En años anteriores se usaba 50% para cada red, salvo cuando se hacían programas especiales de sellos y recapados los que se aplicaban preferentemente en la Red Básica.</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006)</p> <p>Medios de Verificación:</p> <p>Se remitió por e-mail reporte de programa de sellos y recapado, por camino, según los resultados de la evaluación HDM-2006, con un cronograma de intervenciones 2007-2011, de todas las regiones, a excepción de la XII Región, que no dio intervenciones de este tipo, preparado por el Departamento de Gestión Vial, Subdirección de Desarrollo - Dirección de Vialidad.</p>

<p>2. Definir las variables y sus valores que determinan las nuevas categorías de estado por tipo de camino pavimentado que surja como resultado del informe final de análisis de sensibilidad de parámetros.</p>	<p>En la nueva metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados se definen 5 categorías (muy bueno, bueno, regular, malo y muy malo), en donde se definió que el estado del pavimento estaría asociado a rangos de variación del Índice de Calidad del Pavimento (ICP), para lo cual se estableció una escala cuantitativa que varía entre 1 y 10, donde 1 representa el pavimento en muy malas condiciones y 10, un pavimento en muy buenas condiciones.</p> <p>Se definió determinar el estado de los pavimentos a partir de ecuaciones matemáticas obtenidas de un análisis estadístico de la opinión de un panel de expertos a una serie de escenarios.</p> <p>Se determinó que el estado del pavimento debe estar asociado a la clasificación del camino (nacionales, regionales y comunales) y al tipo de pavimento o carpeta de rodadura (pavimentos asfálticos, tratamientos superficiales y pavimentos de hormigón).</p> <p>Para cada tipo de carpeta de rodadura, se definió el índice ICP, que relaciona los deterioros representativos de cada tipo de pavimento, tales como IRI, agrietamiento, baches, ahuellamiento, escalonamiento, etc.</p> <p>Los ICP Planteados son:</p> <p>Pavimentos asfálticos $ICP = 10,5 - 0,56 \times IRI - 0,078 \times Ahuell. - 0,068 \times Baches - 0,052 \times Fatiga - 0,031 \times Exud. - 0,026 \times Lineales$</p> <p>Tratamientos superficiales $ICP = 10,7 - 0,64 \times IRI - 0,06 \times Ahuell. - 0,05 \times Baches - 0,045 \times Grietas - 0,02 \times Exud. - 0,01 \times P.Áridos$</p> <p>Pavimentos de hormigón: $ICP = 10,7 - 0,85 \times IRI - 0,057 \times Losas\ agrietadas - 1,0 \times Estado\ de\ juntas\ y\ Grietas$</p> <p>Límites del ICP para la asignación del estado de los pavimentos según clasificación de los caminos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Estado</th> <th>Nacionales y Regionales</th> <th>Comunales</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Muy Bueno</td> <td>10.0 a 8.5</td> <td>10.0 a 7.5</td> </tr> <tr> <td>Bueno</td> <td>8.5 a 6.0</td> <td>7.5 a 5.0</td> </tr> <tr> <td>Regular</td> <td>6.0 a 4.0</td> <td>5.0 a 3.5</td> </tr> <tr> <td>Malo</td> <td>4.0 a 2.5</td> <td>3.5 a 2.0</td> </tr> <tr> <td>Muy Malo</td> <td>2.5 a 1.0</td> <td>2.0 a 1.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Detalles en Resumen "Metodología para la determinación del estado de caminos y bermas pavimentadas", que se adjunta, o en Informe Final del Estudio "Análisis de sensibilidad de parámetros del Modelo HDM 4 y actualización de metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados" que se encuentra en dependencias del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad.</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006)</p> <p>Medios de Verificación: Mediante e-mail del 29 de Diciembre de 2005, el jefe del Departamento de Gestión Vial remitió el Análisis de Sensibilidad de Parámetros del Modelo HDM-4 y la Actualización de la Metodología para la Determinación del Estado de Caminos Pavimentados, que contiene: Módulo C - Actualización de Metodología para la Determinación del Estado de Caminos Pavimentados.</p>	Estado	Nacionales y Regionales	Comunales	Muy Bueno	10.0 a 8.5	10.0 a 7.5	Bueno	8.5 a 6.0	7.5 a 5.0	Regular	6.0 a 4.0	5.0 a 3.5	Malo	4.0 a 2.5	3.5 a 2.0	Muy Malo	2.5 a 1.0	2.0 a 1.0
Estado	Nacionales y Regionales	Comunales																	
Muy Bueno	10.0 a 8.5	10.0 a 7.5																	
Bueno	8.5 a 6.0	7.5 a 5.0																	
Regular	6.0 a 4.0	5.0 a 3.5																	
Malo	4.0 a 2.5	3.5 a 2.0																	
Muy Malo	2.5 a 1.0	2.0 a 1.0																	
<p>1. Desarrollar una metodología para determinar los límites de deterioro admisibles para la red pavimentada.</p>	<p>La metodología desarrollada para determinar los límites de deterioros admisibles para la red pavimentada consistió básicamente realizar un análisis de frecuencia estadístico, a partir de las opiniones de un panel de expertos recogidas en una encuesta que presentaba diferentes escenarios (o condiciones de estado) para cada tipo de pavimento.</p> <p>Este análisis de frecuencia, por tipo de carpeta de rodadura y categoría del camino, se realizó para la opinión del experto de cada uno de los escenarios planteados, definiendo como el estado del escenario a aquella respuesta que con más frecuencia era repetida por los expertos.</p> <p>Detalles en Resumen "Metodología para la determinación del estado de caminos y bermas pavimentadas", que se adjunta, o en Informe Final del Estudio "Análisis de sensibilidad de parámetros del Modelo HDM 4 y actualización de metodología para la determinación del estado de caminos pavimentados" que se encuentra en dependencias del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad.</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006)</p> <p>Medios de Verificación: Mediante e-mail del 29 de Diciembre de 2005, el jefe del Departamento de Gestión Vial remitió el Análisis de Sensibilidad de Parámetros del Modelo HDM-4 y la Actualización de la Metodología para la Determinación del Estado de Caminos Pavimentados, que contiene: Módulo B: Manual para el Seguimiento de Pavimentos y Calibración de Modelos de Deterioro.</p>																		

<p>2. Desarrollar metodología a través de la cual se determinará cuáles son los límites de deterioro admisibles para los caminos no pavimentados.</p>	<p>Respecto de la recomendación "1 DISEÑO", punto "4. Establecer límites de deterioro admisibles para distintos tipos de camino y niveles de tránsito", compromiso "2. Desarrollar metodología a través de la cual se determinará cuáles son los límites de deterioro admisibles para los caminos no pavimentados", informo lo siguiente:</p> <p>Actualmente se está desarrollando el Estudio Básico: Modelos de Deterioro de Caminos No Pavimentados, que está ejecutando el consultor "Dusan Dujisin Quiroz Ingeniero Consultor", cuyo inicio fue el 4 de agosto del 2006 y tiene fecha programada de término en diciembre del 2007.</p> <p>Este estudio tiene como uno de sus objetivos, definir una metodología para la determinación del estado de los caminos de la red vial no pavimentada, definiendo límites de deterioro admisibles o indicadores de estado para este tipo de caminos. El estudio está compuesto por seis etapas. Hasta la fecha se han entregado los informes correspondientes a las dos primeras etapas. La primera etapa corresponde a una "Recopilación de Antecedentes". En esta se entrega un resumen de información a nivel nacional e internacional respecto a distintas metodologías de determinación de estado de calzadas no pavimentadas. También se recopila información acerca de la modelación de deterioros y técnicas de conservación de los caminos no pavimentados. Además, se realiza una recopilación de datos de la red no pavimentada nacional, tanto en datos de inventario como de estado.</p> <p>En la segunda etapa denominada "Análisis de Antecedentes", se analizan metodologías de inspección de calzadas no pavimentadas. También se analizan metodologías de evaluación de estado, a partir de lo cual, se realiza una proposición de metodología de evaluación de estado. Finalmente se analizan actividades, políticas y estándares de conservación.</p> <p>Es en la cuarta etapa donde se contempla establecer umbrales de intervención para la realización de evaluaciones técnico-económicas de caminos no pavimentados. Esta etapa se llevará a cabo durante el primer semestre del 2007.</p> <p>En cuanto a la metodología para la determinación del estado de caminos no pavimentados, ésta se abordará principalmente en las etapas tres, cuatro y cinco del estudio. En la etapa tres, se propondrá una metodología que permita la obtención del estado de las calzadas no pavimentadas. En la cuarta etapa, se realizará una validación en terreno, donde se tomarán tramos representativos según tipo de carpeta de rodadura, tránsito y clima, y se realizarán ajustes de ser necesario. Finalmente, en la etapa cinco, se procederá a elaborar una rutina computacional de fácil interacción con el usuario que permita obtener el estado de las carpetas y, si corresponde, la acción de conservación recomendada.</p> <p>Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Queda pendiente informar los avances a junio 2007 del Estudio Básico: Modelos de Deterioro de Caminos No Pavimentados, que está ejecutando el consultor "Dusan Dujisin Quiroz Ingeniero Consultor".</p>
<p>3. Traducir los límites de deterioro admisible para caminos pavimentados en metas concretas de estado de los caminos.</p>	<p>Indicador 1 Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para red vial pavimentada. (Km. Red vial pavimentada en muy buen y buen estado / Total Km. Red vial pavimentada)*100 Meta = 50%</p> <p>Indicador 2 Porcentaje de la red vial pavimentada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual. (Km. de red vial pavimentada en muy buen, buen y regular estado año t/ Total de Km. red vial pavimentada) Meta = 80%</p> <p>Calificación: Cumplido (Junio 2006) Medios de Verificación: Se envía vía e-mail Informe con lo solicitado.</p>
<p>3. Actualizar e implementar las Proposiciones de Acciones de Mantenimiento para Caminos Pavimentados (PAM) producto de la mejoría en la toma de datos de la red pavimentada.</p>	<p>Se determinó el Programa de Sellos y Recapados para los años 2007 y 2008 y se comparó con lo propuesto por el Plan de Acciones de Mantenimiento para caminos pavimentados alcanzándose un 35% de coincidencia o implementación. Se enviará Cuadro con detalles por e-mail al Sr. Ernesto Gonzalez Z.</p> <p>Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Queda pendiente explicitar porque en las regiones I, II, III y IV el porcentaje de tramos coincidentes es de 0%, así como también que en las regiones X y VII el porcentaje de tramos coincidentes es bajo el 21%. Junto con lo anterior, queda pendiente informar las acciones que se llevan a cabo para que la distribución de los recursos sea más cercano a los requerimientos determinados en las Proposiciones de Acciones de Mantenimiento para Caminos Pavimentados (PAM).</p>

1. Identificar todas las acciones de conservación que se realizan en el programa anualmente y sus respectivos gastos, en particular en aquellos relativos a las maquinarias, personal e insumos para el caso de Administración Directa; de manera de hacer consistente la información del sistema SAFI con el sistema SAM y SIM.

Compatibilizar los registros de los sistemas de información SAFI, SAM y SIM; de modo de dar cuenta de los recursos asignados, tanto en el aspecto financiero como de obra física realizada

“El sistema SAM es un sistema de control de las obras realizadas sólo a través de la Conservación por Administración Directa, no es contable ni financiero, y proporciona una estimación de los costos para las operaciones de conservación, para poder generar la comparación con un contrato.

Los costos directos registrados en el SAFI, no concuerdan con los estimados en el Sistema SAM, debido a que se confunde la Conservación por Administración Directa con cualquier otra actividad que la Provincia realice con sus propios recursos de personal, maquinarias y equipos, registrando gastos que no es posible separar con el actual sistema de información financiero. Por otro lado, la ejecución de las obras abarca varios subtítulos, dentro de los cuales se incluyen gastos que no son propios de esta actividad. Sin embargo, y según el estudio de la consultora IGT Invertec, los precios estimados por el sistema SAM tienen una variación máxima de un 7%.

La valorización de la Mano de Obra, se realiza cuantificando las horas utilizadas por el personal, multiplicado por el costo hora correspondiente. Para los viáticos, se cuantifican y valorizan los viáticos registrados en los partes diarios, multiplicado por el valor del viático correspondiente a cada grado. Cabe destacar que los registros en los partes diarios son muy detallados respecto del personal, ya que se identifica a cada funcionario con su grado, y actualmente se trabaja en una actualización del sistema para separar este costo en viáticos y Costo MO. Sin perjuicio de lo anterior, no hay que perder de vista que sólo se registran los viáticos para las labores de Conservación por Administración Directa y que se encuentran avaladas por un Parte Diario.

La valorización de la Maquinaria se realiza suponiendo que la maquinaria se arrienda, y para ello, el Departamento de Maquinarias estima para cada tipo de maquinaria un costo hora, donde se consideran gastos de reparación, mantención y depreciación, el cual se multiplica por las horas de uso de la maquinaria. El Departamento de Maquinarias es el encargado de registrar los gastos en mantención y reparación de las maquinarias, así como también el consumo de combustibles.

El combustible se estima a partir de los rendimientos por hora de las maquinarias, multiplicados por las horas con el Motor Funcionando. El rendimiento es entregado por el Departamento de Maquinarias.

Los materiales se cuantifican según los costos facturados, sin embargo, los aportes de materiales, también se valorizan y se incluyen en este total.

Por otra parte, la Conservación por Administración Directa, trabaja con los Municipios mediante Aportes, los que pueden ser materiales, combustibles, dinero para viáticos, maquinarias o mano de obra. Estos ítems se valorizan y se ingresan en el sistema para el cálculo del costo de las operaciones que se ejecuten.”

MINUTA

Valorización de la Inversión de la Conservación por Administración Directa a Diciembre 2005 - Para Compromisos Institucionales

El sistema SAM no es un sistema contable ni financiero, sino que se trata de controlar las obras realizadas sólo a través de la Conservación por Administración Directa, proporcionando una estimación de los costos para las operaciones de conservación, para poder generar la comparación con un contrato.

Es claro que los costos directos contabilizados en el SAFI de la Conservación por Administración Directa, serán mucho más bajos que las Valorizaciones de la Inversión, debido a que el objetivo del sistema es establecer una comparación de costos contra un contrato (agente regulador de precios), contabilizando costos que en estricto rigor no se pagan.

La valorización de la inversión en la administración directa al mes de diciembre del 2005, es de \$32.485.818.929 (Costo Total Obras por Adm. Directa).

Este costo se desglosa en las componentes de Mano de Obra, Maquinarias, Combustible y Materiales, tal y como se indica a continuación en \$:

Mano de Obra	
Sueldos	Viáticos
5.015.490.487	2.791.761.393
MaquinariasCombustible	
10.614.957.939	3.875.319.733
Materiales	Total
10.188.289.377	32.485.818.929

La valorización de la Mano de Obra, se realiza cuantificando las horas utilizadas por el personal, multiplicado por el costo hora correspondiente. Para los viáticos, se cuantifican y valorizan los viáticos registrados en los partes diarios, multiplicado por el valor del viático correspondiente a cada grado. Cabe destacar que los registros en los partes diarios son muy detallados respecto del personal, ya que se identifica a cada funcionario con su grado.

La valorización de la Maquinaria se realiza suponiendo que la maquinaria se arrienda, y para ello, el Departamento de Maquinarias estima para cada tipo de maquinaria un costo hora, donde se consideran gastos de reparación, mantención y depreciación, el cual se multiplica por las horas de uso de la maquinaria.

El combustible se estima a partir de los rendimientos por hora de las maquinarias, multiplicados por las horas con el Motor Funcionando. El rendimiento es entregado por el Departamento de Maquinarias.

Los materiales se cuantifican según los costos facturados, sin embargo, los aportes de materiales, también se valorizan y se incluyen en este total.

Por otra parte, la Conservación por Administración Directa, trabaja con los Municipios mediante aportes, los que pueden ser materiales, combustibles, dinero para viáticos, maquinarias o mano de obra, que se valoriza y se incluye dentro del total. Durante el año 2005 se alcanzó la cifra de \$574.956.805.-

	<p>La información anterior, es superior a los M\$21.234.632, correspondiente a los códigos bip 27000035-0-004 al 27000047-0-004 acumulados al mes de diciembre, por el sistema SAFI, lo que corresponde a gasto real, no contable como lo hace el SAM, por lo que no los hace directamente comparables.</p> <p>Mediante e-mail se remitió las acciones de conservación ejecutadas durante el año 2005 y su valoración a precios de referencia según el SAM.</p> <p>Todas las acciones de conservación que se realizan y sus gastos asociados están plenamente identificados por lo que se tiene cuantificado en forma total la actividad del Programa de Conservación.</p> <p>En particular, en lo relativo a la Administración Directa, en lo que se refiere a los gastos relativos a maquinarias, personal e insumos, mediante el SAFI y los balances contables de la Dirección de Contabilidad y Finanzas se tiene absoluto conocimiento de ellos.</p> <p>Respecto al SIM (Sistema de Información del Mantenimiento) es una base de datos en Access que recoge la información de obra física de los contratos de conservación tradicional. Se ha cruzado esta base con el SAFI para asegurarse de que todos los contratos de conservación financiados por Vialidad estén presentes en el SIM. Contratos financiados con fondos no sectoriales como no aparecen en el SAFI no pueden cruzarse.</p> <p>En relación al SAM (Sistema de Administración del Mantenimiento) es una base de datos en Access que recoge la información de obra física de las operaciones de conservación que se ejecutan por Administración Directa lo que no puede cruzarse con el SAFI. Respecto a la estimación de costos que se hace en el SAM, se utiliza para valorar la producción de las operaciones de conservación hechas por Administración Directa, lo que incluye la estimación de costos de la maquinaria que no aparecen en el SAFI, como la depreciación de equipos, el costo de posesión de la maquinaria y otros costos contables que no son gastos que puedan aparecer en el SAFI porque no son desembolsos efectivos. Lo mismo ocurre con materiales, puesto que no necesariamente corresponden a los adquiridos durante el ejercicio presupuestario y puedan provenir de stock o de aportes, lo que no aparece en el SAFI.</p> <p>Calificación: Cumplido (Diciembre 2006)</p> <p>Medios de Verificación:</p> <p>Mediante e-mail del 29 de Diciembre del año 2005 el jefe del Subdepartamento de Conservación por Administración Directa entrega las valorizaciones que compatibilizan la información precedente del SAFI con la que emana del SAM.</p>
--	--

<p>3. Aplicar las distintas modalidades de conservación en las obras y situaciones que se determinen producto de las recomendaciones surgidas del estudio "Evaluación Económica de la Conservación de Caminos mediante Administración Directa", del Depto. de Conservación.</p>	<p>Eso se está haciendo desde incluso antes del informe de la Evaluación Económica pues coincidentemente los Contratos Tradicionales y los Contratos Globales se dirigen principalmente a los caminos de mayor tránsito, dejando para la Administración Directa la restante red no cubierta por contratos. Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Queda pendiente el envío de los medios de verificación que muestren la evolución en los últimos años de las distintas modalidades de conservación de acuerdo a los resultados del estudio "Evaluación Económica de la Conservación de Caminos mediante Administración Directa".</p>
<p>3. Implementar por parte del Laboratorio Nacional de Vialidad las opciones recomendadas para mejorar el levantamiento de información básica para la planificación de las labores de mantenimiento.</p>	<p>El año 2005 el Laboratorio Nacional de Vialidad auscultó un total de 9.757 km/pista y hasta Diciembre de 2006 ha medido 15.175 km/pista (sin considerar las mediciones efectuadas por externos), lo que representa un incremento en la cobertura de la red vial de más de un 50% respecto de lo medido el año anterior. Estos kilómetros consideran mediciones para controles receptivos, de explotación, tramos experimentales y mediciones para el Departamento de Gestión Vial en caminos Clase A, B y C principalmente. Se remitirá vía e-mail un informe más detallado preparado por el Laboratorio Nacional al Sr. Ernesto Gonzales Z. Calificación: Cumplido (Diciembre 2006) Medios de Verificación: INFORME LABORATORIO NACIONAL DE VIALIDAD - Diciembre 2006</p>
<p>3. Traspasar contratos globales a la modalidad por nivel de servicio siempre y cuando los recursos financieros para conservación vial se incrementen respecto del año anterior y permita viabilizar dicho traspaso. El cumplimiento de este compromiso requiere definir con MIDEPLAN un sistema de postulación específica para este tipo de proyecto.</p>	<p>"Se creó en la Dirección de Vialidad la División de Proyectos de Redes que tiene a su cargo la implementación de contratos de mantenimiento de Redes por estándares ocupando la Ley de Concesiones. Inicialmente se tienen contemplado 6 redes, de las que la primera en la IV Región se le están realizando los estudios de ingeniería y la segunda en la VI Región se encuentra ya adjudicado el Estudio de Ingeniería para su pronto inicio. Las otras 4 redes se encuentran en fases previas a los Estudios de Ingeniería. Por otra parte 5 Redes de Contratos Globales serán licitados por el Sistema de Contratos Mixtos por nivel de servicio a suma alzada y por precios unitarios lo que se encuentra en etapa de ficha EBI en Mideplan. A la fecha no se ha concretado el traspaso a nivel de servicio de ningún contrato global." Se está creando un Grupo de Trabajo que depende directamente del Director de Vialidad para gestionar los contratos por nivel de servicio de redes viales y se están estableciendo reuniones con MIDEPLAN para acordar un sistema de postulación específica para este tipo de proyecto. Además de la Concesión del Mantenimiento de la Ruta 5 Norte Tramo Acceso Norte a la Serena – Caldera que ya se encuentra licitado y se está en estos momentos haciendo algunos ajustes en su diseño, existen otras dos Redes que se encuentran en estudio para ser licitadas por nivel de servicio que corresponden la primera red a la IV Región y la segunda a la VI Región. En el caso de la IV Región, se está haciendo el "Estudio del Modelo del Negocio de Contratos de Concesión de Conservación de Redes Viales y su aplicación en la IV Región", próximo a terminarse, restando ahora los Estudios para definir las obras de Ingeniería. En cuanto a la VI Región, se cuenta con Estudios de Ingeniería de parte de la Red, restando hacer Estudios de Demanda y Evaluación Social y Estudios de Ingeniería del resto de la Red. Además, se está contratando una Asesoría vía propuesta Pública para que entre otras cosas ayude a definir estándares en la red no pavimentada. Se espera que estas dos redes estén licitadas en el curso del próximo año. Por lo tanto, se está implementando en la Dirección de Vialidad la contratación de redes por nivel de servicio con plazos prolongados. Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Queda pendiente informar los avances en el cumplimiento de este compromiso, señalando además, el porcentaje de número de contratos globales que se traspasaron a nivel de servicio respecto del total de contratos globales existentes; porcentaje de kilómetros según tipo de camino que se encuentran bajo la modalidad de servicio respecto del total de kilómetros según tipo de camino que se encuentran bajo la modalidad de contrato global, y porcentaje de kilómetros según tipo de camino que se encuentran bajo la modalidad de servicio respecto del total de kilómetros según tipo de camino que se encuentran bajo la tutela de la Dirección de Vialidad.</p>

<p>Incrementar el total de kilómetros de la red vial atendida por medio de contratos globales, siempre y cuando, los recursos financieros para conservación vial se incrementen respecto del año anterior.</p>	<p>El medio de verificación es el Cuadro que se adjunta en este mismo cumplimiento, más abajo. En el año 2005 se atendieron 31.490 Kms. por Contratos de Conservación Global, mientras que en el año 2004 por el sistema se atendieron 29.229 kms. El medio de verificación corresponde al Cuadro que se adjunta, que corresponde al detalle de zona por zona de los kilómetros atendidos por este sistema.</p> <table border="1" data-bbox="479 378 828 577"> <thead> <tr> <th>ZONA</th> <th colspan="3">red en km</th> </tr> <tr> <th></th> <th>pavim.</th> <th>no pav.</th> <th>total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NORTE</td> <td>4.378</td> <td>4.736</td> <td>9.114</td> </tr> <tr> <td>CENTRO</td> <td>3.487</td> <td>5.537</td> <td>9.024</td> </tr> <tr> <td>SUR</td> <td>2.638</td> <td>8.423</td> <td>11.061</td> </tr> <tr> <td>AUSTRAL</td> <td>531</td> <td>1.760</td> <td>2.291</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>11.034</td> <td>20.456</td> <td>31.490</td> </tr> </tbody> </table> <p>Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Para dar por cumplido el compromiso se solicita agregar al análisis la información de kilómetros atendidos durante el año 2006 por Contratos de Conservación Global y enviar un medio de verificación formal que valide lo informado.</p>	ZONA	red en km				pavim.	no pav.	total	NORTE	4.378	4.736	9.114	CENTRO	3.487	5.537	9.024	SUR	2.638	8.423	11.061	AUSTRAL	531	1.760	2.291	TOTAL	11.034	20.456	31.490
ZONA	red en km																												
	pavim.	no pav.	total																										
NORTE	4.378	4.736	9.114																										
CENTRO	3.487	5.537	9.024																										
SUR	2.638	8.423	11.061																										
AUSTRAL	531	1.760	2.291																										
TOTAL	11.034	20.456	31.490																										
<p>3. Evaluar el resultado de la aplicación de los Protocolos de Acuerdo para Administración Directa que incorporan metas de gestión respecto a kilómetros atendidos y medición del estado de la red.</p>	<p>Se efectuó la evaluación de los cumplimientos de los Protocolos resultando que para lo relativo a Metas Físicas se alcanzó un valor promedio nacional del 92%, un 100% en kilómetros atendidos y en cuanto a Estado de la Red un 100% de cumplimiento. Se enviará un detalle de los resultados de cumplimiento de cada región al Sr. Ernesto Gonzalez por e-mail. Calificación: Parcialmente cumplido Observación: Queda pendiente el envío de un medio de verificación formal que valide lo informado.</p>																												
<p>3. Elaborar informe con los resultados de la encuesta de origen – destino relacionadas con el nivel de satisfacción del usuario con la vía de tuición de la Dirección de Vialidad. Incorporando los indicadores respectivos a la MML revisada.</p>	<p>Se remitió a Dipres el Informe solicitado mediante correo electrónico de carlos.ruiz@moptt.gov.cl del día 28-07-2006 a 'Ernesto González Z.' (Si es necesario se puede remitir el mismo e-mail). Se incorporó en la MML el Resultado de la medición efectuada como promedio nacional de la evaluación de estado hecho en las regiones con medición. La fórmula de cálculo es "Nota Nacional es igual a la suma de las Notas promedios ponderada de las regiones medidas dividido por número de Regiones medidas". Se mide en los años impares y se entrega el valor medido al año siguiente. La relación encontrada, entre el nivel de satisfacción del usuario y la vía, se evaluó el estado de las rutas en las que se aplicó el Censo y se comparó con la nota entregada por el usuario de donde se obtiene como promedio general que la nota de estado de la vía resultó un 7,04% mayor que la nota entregada por el usuario. Calificación: Cumplido (Diciembre 2006)</p>																												

- Anexo 6: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2006**

Cuadro 15 Cumplimiento PMG 2006												
Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión								Prioridad	Ponderador	Cumple
		Etapas de Desarrollo o Estados de Avance										
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
Recursos Humanos	Capacitación									MEDIANA	8%	✓
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo									MEDIANA	7%	✓
	Evaluación de Desempeño									ALTA	12%	✓
	Gobierno Electrónico									MEDIANA	8%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión									ALTA	10%	✓
	Auditoria Interna									ALTA	14%	✓
	Gestión Territorial									MEDIANA	7%	✓
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público									ALTA	10%	✗
	Administración Financiero-Contable									MENOR	5%	✓
Enfoque de Género	Enfoque de Género									MENOR	5%	✓

Porcentaje Total de Cumplimiento: 90,00%

Cuadro 16 Cumplimiento PMG años 2003 – 2005			
	2003	2004	2005
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	85%	100%	100%

• Anexo 7: Iniciativas de Inversión²⁸

1. Nombre: Reposición ruta 5; sector ex-oficina Lagunas - Pintados tramo km 1751;140 – km 1781;140

Provincia de Iquique; I Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El mejoramiento de este tramo permitirá dar homogeneidad a la Ruta 5 la cual tiene el carácter de vía estructurante, permitiendo finalmente dar conectividad a las Provincias con el resto del País.

Beneficiarios: Los principales beneficiarios de este proyecto, además de los transportistas de carga y pasajeros, son los habitantes de las ciudades de Iquique, Pozo Almonte y pequeñas localidades emplazadas en las proximidades de la ruta.

2. Nombre: Ruta Andina Sector: Parinacota - Visviri: I Etapa CMT

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El objetivo de este camino es poder establecer una Vía de Desarrollo Regional y afianzar la Soberanía Chilena en una zona de difícil acceso.

Beneficiarios: Las comunidades aimaras que residen en las proximidades de la ruta, disminuirán su aislamiento, mejorándose su acceso a los servicios regionales y a las actividades económicas como el comercio.

3. Nombre: Mejoramiento Av Presidente Salvador Allende tramo 2 calle Sarmiento - Avenida Rendich II Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto tiene por objetivo, dar continuidad a los flujos de la Ruta 26 en el área urbana de Antofagasta, mediante el mejoramiento de la Av. Salvador Allende entre la Av. Costanera y la Av. Circunvalación Norte. El proyecto permite además, dotar a la ciudad de una vía adecuada al tránsito de camiones provenientes de la Ruta 5 Norte cuyo destino es el puerto de esta ciudad. La relevancia de este eje radica en el hecho de que es la principal vía de acceso de carga, hacia y desde el sector portuario, para los yacimientos mineros del interior de la región. Al regular el flujo de vehículos pesados con destino al puerto de Antofagasta por esta vía, se generará una disminución del riesgo de ocurrencia de accidentes, disminución de la congestión en otras vías de la ciudad, mejoramiento del sistema de transporte, lo que aportará en el ordenamiento de la ciudad. Dada las condiciones de alto riesgo frente a la ocurrencia de fenómenos aluvionales, esta vía actuará como una vía aluvional, concentrando en este sector las coladas de barro provenientes de la cordillera minimizando los daños a la población y a las edificaciones. Este proyecto responde a la Estrategia de Desarrollo Regional respecto de mejorar las conectividades regionales e internas de las ciudades.

Beneficiarios: Los habitantes de la ciudad de Antofagasta en su conjunto serán los beneficiarios de este proyecto. Estas obras se traducen en mayor seguridad para peatones y automovilistas, y en una mejora en la calidad del aire y de vida de la población en su conjunto al contar con un mejor ordenamiento de la ciudad.

²⁸ Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

4. Nombre: Mejoramiento Costanera Norte de Antofagasta: II Etapa II Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto, tiene como objetivo dar continuidad entre la Ruta 1 y el Puerto de Antofagasta, mejorando así las condiciones de accesibilidad del mismo, en especial a vehículos pesados, que trasladan sus cargas desde y hacia el puerto. Se requiere mejorar las condiciones de transitabilidad de esta importante arteria, que presenta alta demanda especialmente en horas punta, lo que se traduce en elevados niveles de congestión y bajo nivel de servicio. Este proyecto permite mejorar la calidad de vida de la población, disminuyendo los tiempos de espera, menores riesgos de accidentes y proporcionar un entorno a la vía mejorado paisajísticamente. Además, este proyecto responde a la Estrategia de Desarrollo Regional respecto a mejorar las conectividades regionales e internas de las ciudades.

Beneficiarios: Son los habitantes de la ciudad de Antofagasta y los transportistas. La distribución de los flujos y la existencia de paseo peatonal, mejoran la calidad de vida de la población pudiendo aprovecharse mejor el borde costero.

5. Nombre: Mejoramiento Ampliación Ruta 5 Sector: Coquimbo - La Serena - Cruce Videla - IV región.

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La Ruta 5, en su paso por Coquimbo y La Serena, cumple con la función de ser el principal eje de comunicación vial entre las comunas. Como consecuencia del creciente flujo urbano e interurbano que circula por la Ruta 5 en este sector, se han generado condiciones de circulación de vehículos y peatones inadecuadas y de inseguridad vial. Debido a la situación actual, se requiere mejorar las condiciones en el sector, para así conectar en forma expedita y segura los flujos vehiculares entre las dos ciudades. Además, se espera aumentar significativamente la conectividad transversal a la Ruta 5.

Beneficiarios Los Habitantes de Coquimbo y La Serena, los turistas que también sufren las consecuencias de la congestión, en consecuencia el sector turismo que se fomentará.

6. Nombre: Habilitación Nuevo Camino La Pólvora - Etapa III Sector Quebrada Las Ánimas

Puerto de Valparaíso, Vialidad Urbana

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El proyecto Camino La Pólvora o Acceso Sur a Valparaíso es parte importante de un sistema de desarrollo y cuenta con una serie de ventajas comparativas, algunas de las cuales son: Mejorar el acceso al principal puerto de nuestro país / Mejorar la gestión portuaria mediante la materialización de Puerto Seco y zonas extraportuarias de carga y descarga, generando beneficios directos a los operadores de carga (disminución costos operacionales y de tiempo de viaje) / Mejorar la calidad de vida y bienestar de la comunidad de Valparaíso, al descongestionar el casco urbano con reasignación de tráfico de cargas / Valorizar el borde costero y potenciar el desarrollo turístico en el sector sur de Valparaíso para futuros proyectos de inversión.

Beneficiarios Además del beneficio a los operadores de transporte de carga, son beneficiarios los habitantes y visitantes de la ciudad de Valparaíso, Ciudad Patrimonio de la UNESCO, al disminuirse la congestión, lo que incide en el mejoramiento de la calidad de vida de la población

7. Nombre: Mejoramiento ruta Q-852 sector Coronel - Patagual; tramo Km 0:00 al Km 17:9196, V Provincia de Concepción VIII región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El cambio de estándar de este sector permitirá la interconexión entre el by Pass a Coronel y la localidad de Patagual, obteniéndose beneficios por concepto de ahorro en costos de operación, conservación y tiempo de viaje, mejorando la transitabilidad y nivel de servicio que permita un flujo continuo y expedito por la Ruta O-852, además de beneficiar indirectamente a los ex-mineros de Lota, por la generación de mano de obra.

Beneficiarios Los principales beneficiarios son los habitantes de Coronel y Patagual

8. Nombre: Mejoramiento Ruta P-560 Cañete Cayucupil Tramo Km 0 - Km 12:80844 provincia de Arauco VIII Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El cambio de estándar de este sector permitirá la interconexión de la localidad de Cañete y Cayucupil, obteniendo beneficios por ahorro en los costos de operación, conservación y tiempo de viaje, mejorando la transitabilidad y serviciabilidad de la ruta P-560.

Beneficiarios Son principalmente las comunidades indígenas mapuches y población de origen mapuche que habitan en el sector. Los que mejorarán su accesibilidad a las ciudades para acceder a los servicios y efectuar la venta de sus productos.

9. Nombre: Mejoramiento Ruta W-80 Camino Cruce Longitudinal Sur - Huillinco; Provincia de Chiloé

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La ejecución de este proyecto permitirá facilitar el acceso al Parque Nacional Chiloé y conectar las localidades aledañas con la Ruta 5.

Beneficiario Los habitantes rurales de este sector de Chiloé, que pueden beneficiarse además de la mejor accesibilidad por el desarrollo de actividades turísticas.

10. Nombre: Pavimentación Rutas W-853 Teupa - Queilén Sector Santa María - Queilén Tramo Km 28:50 - Km 42:334 y W-635 Chonchi Puqueldón Km 0 al Km 8:90 X región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo El objetivo es consolidar un corredor longitudinal por el sector oriental de la Isla de Chiloé que potencie las actividades productivas de la zona, principalmente vinculadas a la industria pesquera y al turismo, además de conectar sectores poblados consolidados. En específico, el proyecto mejora las condiciones de conexión de la capital de la comuna de Queilén con 1.329 habitantes y la ciudad de Castro, pasando por el pueblo de Chonchi. Un objetivo contingente tiene que ver con la generación de mano de obra en una zona afectada recientemente por la llegada de la marea roja, con impactos negativos directos sobre los pescadores artesanales.

Beneficiario Los habitantes de Queilén, Puqueldón, y la población ampliamente dispersa en el entorno a la ruta. Se mejorará su calidad de vida por el mejor estándar de la ruta, al disminuir los tiempos y calidad del viaje. Además, de los sectores turismo y pesca.

11 Nombre: Mejoramiento Ruta 7, Sector La Zaranda - Bifurcación Acceso Puerto Cisnes - tramo Km 86:00 al Km 106:60:

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Las obras que se contemplan se insertan en el Convenio de Programación entre el MOP y el Gobierno Regional de Aysén. La Ruta 7 es la principal vía estructurante de la Región y el acceso y conexión terrestre con el resto del país, por lo tanto su mejoramiento facilita la comunicación dentro de la Región y hace expedito el transporte para las actividades económicas y de desarrollo.

Beneficiario Los habitantes de Puerto Cisnes, los turistas y en efecto, el sector turístico de la región, quienes se verán beneficiados por el acceso a zonas con significativo potencial turístico.

12.Nombre: Pavimentación ruta 9 sector bifurcación cueva del Milodón - cerro Castillo tramo Km 263:380 a km 291,300 Provincia de Ultima Esperanza .

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La pavimentación de este camino tiene por objetivo darle continuidad al pavimento de la Ruta 9 Norte, permitiendo potenciar un sector de alto tráfico turístico que permite llegar al Parque Nacional Torres del Paine y a la comuna del mismo nombre.

Beneficiarios : Los principales beneficiarios son los turistas nacionales y extranjeros que visitan la reserva de la Biosfera "Parque Nacional Torres del Paine". En consecuencia la industria turística se verá beneficiada por un mejor acceso al principal atractivo turístico a nivel internacional del país.

Cuadro 17
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2006

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁹ (1)	Ejecución Acumulada al año 2006 ³⁰ (2)	% Avance al Año 2006 (3) = (2) / (1)	Presupuesto Final Año 2006 ³¹ (4)	Ejecución Año 2006 ³² (5)	% Ejecución Año 2006 (6) = (5) / (4)	Saldo por Ejecutar (7) = (4) - (5)	Notas
Reposición ruta 5; sector ex-oficina Lagunas - Pintados tramo km 1751;140 - km 1781;140 Provincia de Iquique; I Región	3.986.621	2.944.730	74	2.944.800	2.944.730	100	1.041.891	
Ruta Andina Sector: Parinacota - Visviri; I Etapa CMT	2.360.000	2.210.000	94	1.850.000	1.850.000	100	150.000	
Mejoramiento Av Presidente Salvador Allende tramo 2 calle Sarmiento - Avenida Rendich II región	2.002.003	957.605	48	957.967	957.605	100	1.044.398	
Mejoramiento Costanera Norte de Antofagasta; II Etapa II Región	6.410.571	3.059.675	48	3.061.342	3.061.017	100	3.350.896	
Mejoramiento Ampliación Ruta 5 Sector: Coquimbo - La Serena - Cruce Videla - IV región Nuevo 2005	3.195.587	1.736.402	54	1.736.428	1.736.402	99	1.459.185	
Habilitación Nuevo Camino La Polvora - Etapa III Sector Quebrada Las Ánimas - Puerto de Valparaíso (Diferido 2004); Vialidad Urbana	39.743.198	31.488.709	79	10.984.100	10.983.620	100	8.254.489	
Mejoramiento ruta Q-852 sector Coronel - Patagual; tramo Km 0;00 al Km 17;9196 Provincia de Concepción VIII región	4.045.027	4.006.467	99	2.069.392	2.030.791	98	38.560	
Mejoramiento Ruta P-560 Cañete Cayucupil Tramo Km 0 - Km 12;80844 provincia de Arauco VIII Región	4.469.456	927.000	21	927.044	927.000	100	3.542.456	
Mejoramiento Ruta W-80 Camino Cruce Longitudinal Sur - Huillinco; Provincia de Chiloé	1.961.389	1.225.915	63	1.227.4.30	1.225.915	99	735.474	

29 Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.

30 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2006.

31 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2006.

32 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2006.

Cuadro 17
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2006

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁹ (1)	Ejecución Acumulada al año 2006 ³⁰ (2)	% Avance al Año 2006 (3) = (2) / (1)	Presupuesto Final Año 2006 ³¹ (4)	Ejecución Año 2006 ³² (5)	% Ejecución Año 2006 (6) = (5) / (4)	Saldo por Ejecutar (7) = (4) - (5)	No-tas
Pavimentación Rutas W-853 Teupa - Queilén Sector Santa María - Queilén Tramo Km 28;50 - Km 42;334 y W-635 Chonchi Pqueldón Km 0 al Km 8;90 X región	2.624.669	2.345.292	89	1.471.237	1.452.062	99	279.377	
Mejoramiento Ruta 7, Sector La Zaranda - Bifurcación Acceso Puerto Cisnes - tramo Km 86;00 al Km 106;60; Provincia de Aysen XI Región	5.455.853	1.460.895	27	1.460.896	1.460.895	100	3.994.958	
Pavimentación ruta 9 sector bifurcación cueva del Milodón - cerro Castillo tramo Km 263;380 a km 291,300 Provincia de Ultima Esperanza XII Región	8.196.703	3.122.919	38	2.523.572	2.523.572	100	5.073.784	

• Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 18 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³³		Avance ³⁴	Notas
		2005	2006		
Días No Trabajados Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12) / \text{Dotación Efectiva año } t$	1,18	1,95	60,5	Descendente
Razón o Tasa de Rotación de Personal Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	3,32	2,54	130,7	Descendente
Movimientos de Personal Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,00	0,00	100,0	Descendente
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,05	0,06	83,3	Descendente
• Retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	2,24	1,84	121,7	Descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de otros retiros año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	1,03	0,64	160,9	Descendente
• Tasa de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t$	0,33	0,56	169,7	Ascendente
Grado de Movilidad en el servicio Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos y promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	10,77	11,50	106,8	Ascendente
Grado de Movilidad en el servicio Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año } t) / (\text{Contrata Efectiva año } t) * 100$	22,41	4,98	22,2	Ascendente

33 La información corresponde al período Enero 2005 - Diciembre 2005 y Enero 2006 - Diciembre 2006.

34 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

Cuadro 18
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³³		Avance ³⁴	Notas	
		2005	2006			
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal	(N° funcionarios Capacitados año t/ Dotación efectiva año t)*100	100,04	103,0	102,9	Ascendente	
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.						
Porcentaje de becas ³⁵ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	N° de becas otorgadas año t/ Dotación efectiva año t) *100	0.13	0.04	30.8	Ascendente	
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	(N° de horas contratadas para Capacitación año t /N° de funcionarios capacitados año t)	2.45	2.01	82.04	Ascendente	
Grado de Extensión de la Jornada Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	(N° de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t/12)/ Dotación efectiva año t	6.05	5,35	113,1	Descendente	
Evaluación del Desempeño ³⁶	Lista 1 % de Funcionarios	98,82	98.9	100,1	Ascendente	
	Lista 2 % de Funcionarios	1,12	1	112,0	Descendente	
	Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 3 % de Funcionarios	0,06	0.1	60.0	Descendente
	Lista 4 % de Funcionarios	0	0	100,0	Descendente	

35 Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

36 Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.

• Anexo 9: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 19 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2006				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ³⁷	Incremento por Desempeño Colectivo ³⁸
Subdirección de Obras	195	7	90	4%
Subdirección de Mantenimiento	221	6	100	4%
Subdirección de Desarrollo	57	7	100	4%
Subdirección de presupuestos y Finanzas	44	4	100	4%
Subdirección de RRHH y Administración	99	9	100	4%
División de Ingeniería	88	6	100	4%
División de Gestión y Difusión, División Jurídica y Unidad de Auditoría Interna	48	4	100	4%
Dirección Regional I Región	238	8	100	4%
Dirección Regional II Región	138	8	90	4%
Dirección Regional III Región	128	8	90	4%
Dirección Regional IV Región	169	8	100	4%
Dirección Regional V Región	293	9	100	4%
Dirección Regional VI Región	226	8	100	4%
Dirección Regional VII Región	354	9	100	4%
Dirección Regional VIII Región	519	8	90	4%
Dirección Regional IX Región	437	9	90	4%
Dirección Regional X Región	465	9	100	4%
Dirección Regional XI Región	200	9	100	4%
Dirección Regional XII Región	166	9	100	4%
Dirección Regional Región Metropolitana	386	8	100	4%
TOTAL	4.471 ³⁹	153	*	

37 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

38 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

39 Este Total incluye la dotación efectiva (3.426 personas) y el personal a honorarios a suma alzada, obreros transitorios, operarios de faena a plazo fijo, indefinido y con cargo a Obras.(1.045 personas)