

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2008

MINISTERIO	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	PARTIDA	12
SERVICIO	DIRECCION DE VIALIDAD	CAPÍTULO	02

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Efectivo 2006	Efectivo a Junio 2007	Estimación 2012	Meta 2008	Ponderación	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
•Construcción de la infraestructura vial	<u>Eficacia/Producto</u> 1 Kms de Reperfilado de caminos no pavimentados por administracion directa. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Kms de caminos no pavimentados Reperfilado por administracion directa año t./Total de Kms de caminos no pavimentados a Reperfilado por administracion directa año t.)*100	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	0 %	100 % (125000/125000)*100	10%	<u>Formularios/Fichas</u> Formularios / informes Departamento de conservación <u>Reportes/Informes</u> Reportes / Informes Programa SAM nacional	1	1
•Construcción de la infraestructura vial	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2 Tasa de variación en construcción de Kilometros equivalentes de caminos <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	(Kilometros equivalentes de caminos Pavimentados ejecutados año t/Kilometros equivalentes de caminos Pavimentados Comprometidos año t)*100	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	0 %	100 % (200/200)*100	10%	<u>Formularios/Fichas</u> Informacion proveniente del sistema de administracion de contratos SDO - SAC	2	2
•Planificación de la infraestructura vial	<u>Eficacia/Proceso</u> 3 Variación Ejecución presupuestaria Mensual de Inversion <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</small>	Desviación estándar de los porcentajes de variación mensuales entre el gasto ejecutado (ST31) del año	0 %	22 % 22	19 % 19	S.I.	70 % 70	50 % 50	10%	<u>Reportes/Informes</u> Reportes generado por SDPyF en base del S.T. 31, Gasto Programado y	3	3

		t respecto del Gasto Programado año t-1								Gasto ejecutados de los años t y t-1		
•Construcción de la infraestructura vial	<u>Eficacia/Producto</u> 4 Porcentaje de desviación del Monto Final ejecutado respecto del Monto establecido en los contratos Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	((Sumatoria de Montos Finales contrato i) - (Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)/Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)*100	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.	0 %	15 % (20967346054/138106767473)*100	10%	<u>Formularios/Fichas</u> Base de datos de la Subdirección de Obras SAC y SAFI	4	4
•Construcción de la infraestructura vial	<u>Eficiencia/Producto</u> 5 Registro del Costo total de construcción por km de camino pavimentado (M\$) Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	Inversión total anual en construcción de vías interurbanas pavimentadas (M\$)/N° de km equivalentes de vías interurbanas pavimentadas ejecutadas en el año (KM)	N.C.	N.C.	N.C.	238824 M\$ 29853001/125	185714 M\$ 130000000/700	280702 M\$ 80000000/285	10%	<u>Formularios/Fichas</u> Departamento de Gestión de Contratos	5	5
•Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial -Programa: Conservaciones Viales Evaluado en: 2004	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 6 Porcentaje de la red vial nacional mantenida mediante contratos globales Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Km. de caminos conservados por contratos globales/Km. total de caminos)*100	36 % (28844/80121)*100	37 % (28853/78070)*100	38 % (30679/80121)*100	N.M.	30 % (24036/80121)*100	40 % (32049/80121)*100	10%	<u>Formularios/Fichas</u> Base de datos del Departamento de conservación. <u>Reportes/Informes</u> Información recopilada por el Subdepartamento de Conservación por Redes Viales obtenidas de	6	6

										las DRV.		
<p>•Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial -Programa: Conservaciones Viales Evaluado en: 2004</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>7 Porcentaje de la red vial que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual a través de contratos de administración directa</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Km de caminos en buen y regular estado conservados por Administración Directa/Km Total de caminos de la red bajo tuición de administración directa)*100</p>	N.C.	44 % (34199/78070)*100	46 % (37181/80121)*100	S.I.	30 % (24036/80121)*100	40 % (32049/80121)*100	10%	<p>Formularios/Fichas Departamento de Conservación</p> <p>Reportes/Informes Información recopilada por el Subdepartamento de Conservación por Administración Directa obtenida mensualmente de las regiones (SAM).</p>	7	7
<p>•Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial -Programa: Conservaciones Viales Evaluado en: 2004</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>8 Porcentaje de la red vial no pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Km de red vial no pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial no pavimentada evaluada)*100</p>	N.C.	81 % (34034/42084)*100	81 % (51340/63658)*100	S.I.	70 % (34852/49789)*100	75 % (37342/49789)*100	10%	<p>Formularios/Fichas Departamento de Conservación Vial</p> <p>Reportes/Informes Información recopilada por el Subdepartamento de Conservación por Administración Directa, obtenida del Inventario Vial que realizan actualmente las regiones.</p>	8	8

<p>•Planificación de la infraestructura vial</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>9 Porcentaje de la red vial pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Km de red vial pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial pavimentada evaluada)*100</p>	<p>N.C.</p>	<p>91 % (4739/5182)*100</p>	<p>90 % (10117/11201)*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>90 % (4500/5000)*100</p>	<p>90 % (10080/11200)*100</p>	<p>10%</p>	<p>Formularios/Fichas Departamento de Gestión Vial</p>	<p>9</p>	<p>9</p>
<p>•Planificación de la infraestructura vial</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>10 Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para red vial pavimentada.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	<p>(Km de red vial pavimentada en buen estado/Total de Km de red vial pavimentada)*100</p>	<p>N.C.</p>	<p>59 % (3063/5182)*100</p>	<p>77 % (8588/11201)*100</p>	<p>N.M.</p>	<p>50 % (2500/5000)*100</p>	<p>65 % (7280/11200)*100</p>	<p>10%</p>	<p>Formularios/Fichas Departamento de Gestión Vial.</p>	<p>10</p>	<p>10</p>

Notas:

- 1 Valor denominador formula de cálculo (125.000 Kms.) basado en resultado obtenido durante el año 2003.
- 2 Considerando los valores de construcción y presupuesto del año 2007, se estima comprometer 200 km equivalentes.
- 3 La desviación del indicador corresponde a los siguientes factores:
 - 1) Mayor coordinación con las unidades técnicas y las regiones para la programación de los contratos
 - 2) Celeridad en la preparación y envío de decretos por la DV y expedición en la DIPRÉS para su despacho
 - 3) Dificultades administrativas en las recomendaciones de los proyectos persistentes de manera de mejorar la planificación existente
 - 4) El impacto de incluir en nuestra inversión el proyecto Transantiago
- 4 Se define como monto final de la obra al valor del contrato actualizado con las modificaciones de obras aprobadas por resolución o SEI. El valor inicial es el ofertado por el contratista adjudicado y no considera los reajustes. Este indicador, sí se refiere a la variación porcentual entre los montos ejecutados y los contratados de las Obras, según lo indicado por Dipres.
 1. Este indicador corresponde a un promedio ponderado de las desviaciones de los costos de los contratos. El universo de contratos sobre los que aplica el indicador está formado por:
 - a. Contratos de obras y conservaciones específicas (no estudios)
 - b. Que terminan en el periodo de evaluación (año calendario)
 - c. La fecha de término enviada por el Inspector Fiscal mediante un documento formal a la autoridad correspondiente conforme al RCOP. Se ha considerado esta fecha como término efectivo pues la finalidad de este indicadores es evaluar la variación de los montos, las recepciones provisionales y/o definitivas presentan atrasos variables que no son parte de esta medición.
- 5 El valor propuesto como meta no puede ser comprometido por el Servicio en virtud de que depende fundamentalmente de las condiciones del mercado que se refleja en las ofertas de los contratistas y de los estándares con que se contratan los proyectos que constituyen un factor preponderante en el costo Kilómetro de las Obras Viales, por lo tanto, se propone cambiar este indicador,

por uno que de cuenta del registro estadístico de las obras de infraestructura Vial, respecto a los costos finales de ella. La meta año 2007 corresponde a 180.000 M\$ por Kms., y el año 2008 corresponde a 280.000M\$ que son datos referenciales de este cálculo.

6 El indicador como meta, consiste en asegurar al menos un 30% de cobertura de conservación de la Red Vial Nacional (sin considerar concesiones) a través de la modalidad de Contratos Globales la cual en términos simple se define como un contrato que incluye la conservación de una red de caminos, cuya longitud total alcanza, en general, entre 400 y 500 kms. Las operaciones, previamente definidas en cuanto a tipo y cantidades de obra por ejecutar, se contratan a serie de precios unitarios. El procedimiento se utiliza para que se realicen operaciones tanto rutinarias como periódicas y en caminos con diferentes tipos de carpeta de rodadura. Su plazo normal de ejecución es de 2 años. Como base de calculo, Km. total de caminos se refiere a la red vial informada anualmente por el departamento de gestión vial menos los Km. de Caminos concesionados. Es decir, La meta proyectada considera la red vial vigente del año 2006 que es de 80121 Kms.

7 Nota: La expresión “contratos de administración Directa” es errónea. Debe usarse “operaciones de conservación efectuadas por la Administración Directa”.

Se entiende por contratos de Administración Directa a las tareas de mantenimiento de caminos ejecutadas con personal y equipos de la Dirección de Vialidad. Estado bueno: Se agrupa en este estado a los caminos que sólo requieren de conservación rutinaria, es decir, aquellas operaciones que deben realizarse a lo largo del año, con el fin de mantener las condiciones de diseño y brindar un buen nivel de servicio. Por ejemplo: saneamiento, limpieza de faja, mantención de señales, etc. Con calificación según inventario vial de notas 4 o 5. Estado regular: Se agrupa en este estado a los caminos que requieren conservación periódica de la calzada, es decir, trabajos de mantenimiento preventivo en períodos mayores de un año, por ejemplo: sello granular, reposición de losas, etc. Con calificación según inventario vial de nota 3. Estado malo: Se agrupa en este estado a los caminos que requieren de conservación mayor, es decir, aquellas operaciones que mejoran la capacidad estructural del pavimento, tales como recapados, repavimentaciones o reconstrucciones de calzadas granulares. Con calificación según inventario vial de notas 1 o 2. Este indicador se construyó a partir de la propuesta del Panel de Expertos, por lo tanto, se comenzó a medir a partir del año 2005.

Se entenderá por red bajo tuición de Administración Directa, a aquella que no esté contratada o bajo tuición de concesiones, es decir será la Red Vial informada anualmente por el Departamento de Gestión Vial menos los kilómetros concesionados y los kilómetros contratados.

Como base de calculo, Km. total de caminos bajo tuición de administracion directa se refiere a aquella que no este contratada o bajo tuición de conceciones, es decir sera la red vial informada anualmente por el departamente de gestion vial menos los Km. de Caminos concesionados y Km. de caminos contratados, por lo tanto, la meta 2008 proyectada considera la red vial vigente del año 2006 que es de 80121 Kms.

8 Estado bueno: Se agrupa en este estado a los caminos que sólo requieren de conservación rutinaria, es decir, aquellas operaciones que deben realizarse a lo largo del año, con el fin de mantener las condiciones de diseño y brindar un buen nivel de servicio. Por ejemplo: saneamiento, limpieza de faja, mantención de señales, etc. Con calificación según inventario vial de notas 4 o 5. Estado regular: Se agrupa en este estado a los caminos que requieren conservación periódica de la calzada, es decir, trabajos de mantenimiento preventivo en períodos mayores de un año, por ejemplo: sello granular, reposición de losas, etc. Con calificación según inventario vial de nota 3. Estado malo: Se agrupa en este estado a los caminos que requieren de conservación mayor, es decir, aquellas operaciones que mejoran la capacidad estructural del pavimento, tales como recapados, repavimentaciones o reconstrucciones de calzadas granulares. Con calificación según inventario vial de notas 1 o 2. Para la toma de datos se requiere realizar inspección visual en terreno con personal de las regiones, procesamiento y validación de resultados. Esto significa un gran esfuerzo humano, técnico, presupuestario y logístico, que requiere un tiempo importante de dedicación, que Vialidad no está en condiciones de asumir anualmente. Por ello, siempre han existido indicadores con medición bianual. Año impar se determina la meta y se recoge la información y en el año par se realiza la medición efectiva del indicador de desempeño.

La clasificación cuantitativa de los caminos está dada por las notas 2 a 5, según TABLA DE CALIFICACION POR CONDICION DEL ELEMENTO: Nota y Concepto de Condición para la Calificación; Nota 5, CONDICION MUY BUENA : No existen realmente, necesidades de trabajo de conservación, a no ser algunas operaciones de conservación rutinaria muy puntuales. Nota 4, CONDICION BUENA : No existe necesidad de trabajo de conservación, a no ser operaciones de conservación rutinaria en pequeña escala. Nota 3, CONDICION REGULAR : El elemento funciona como está previsto, pero se estima que en un plazo máximo de un año, será necesario efectuar operaciones de conservación correctiva y/o preventiva, a fin de evitar el deterioro del elemento. Nota 2, CONDICION MALA : Parte del elemento no funciona como se espera. A fin de garantizar su funcionamiento, es necesario una reparación o mantenimiento correctivo, el cual debe ser efectivamente realizado al mínimo plazo. Nota 1, CONDICION PESIMA : El elemento no funciona como se espera, para que funcione, será necesario una reconstrucción o sustituirlo en toda su extensión. Se entiende por red no pavimentada evaluada a la cantidad de Km. de caminos no pavimentados que son inventariados y evaluados durante el año correspondiente.

Como base de calculo, Km. total de red vial no pavimentada evaluada, se refiere a la red vial obtenida anualmente en el mes de Diciembre del Inventario de Conservación Vial. En consecuencia la meta esta proyectada respecto del año 2006, que corresponde a 49789 Kms de red vial no pavimentada.

9 Meta esperada tomando como base el presupuesto año 2007, depende del presupuesto definitivo a ser aprobado el año 2008. Se tiene desarrollada una nueva metodología de evaluación del estado de los pavimentos, ICP (Índice de Condición del Pavimento), que incorpora 5 estado (Muy Bueno, Bueno, regular, malo y muy malo). Esta nueva metodología podría provocar una variación de ambos indicadores.

El valor usado en el denominador de la formula (11200 Km), es un valor referencial con base al año 2006, y que finalmente depende de la cantidad de kilometros realmente auscultado durante el año 2008.

Estado bueno: Se agrupa en este estado a los caminos pavimentados que sólo requieren de conservación rutinaria, es decir, aquellas operaciones que deben realizarse a lo largo del año, con el fin de mantener las condiciones de diseño y brindar un buen nivel de servicio. Por ejemplo: saneamiento, limpieza de faja, mantención de señales, etc.

Estado regular: Se agrupa en este estado a los caminos pavimentados que requieren conservación periódica de la calzada, es decir, trabajos de mantenimiento preventivo en períodos mayores de un año, con el fin de brindar un nivel de servicio específico. Por ejemplo: sello granular, reposición de losas, etc., según la inspección visual de la red pavimentada.

Estado malo: Se agrupa en este estado a los caminos pavimentados que requieren de conservación mayor, es decir, aquellas operaciones que mejoran la capacidad estructural del pavimento, tales como recapados, repavimentaciones o reconstrucciones, según la inspección visual de la red pavimentada.

Año impar: corresponde realizar la Inspección Visual de la red vial pavimentada, y la generación de base de datos de inspección visual de al menos para 5000 kms de caminos pavimentados durante el 2005 y a partir de esta información, se obtienen los datos del estado de los pavimentos, costos de operación y tiempo de viaje, patrimonio e inversión óptima, para la medición efectiva de los indicadores contemplada para el año 2006 (año par). Este indicador está vinculado a las áreas de Mantenimiento y Planificación, pero como esta última determina el estado se ha decidido que la responsabilidad se mantenga en el producto estratégico asociado a Planificación. Este indicador aplica sobre todos los caminos pavimentados de tuición de Vialidad sin diferenciar según jerarquías. Se entiende por red pavimentada evaluada a la cantidad de Km. de caminos pavimentados que son inventariados y evaluados durante el año correspondiente.

Debido al desfase en la obtención de la cantidad de Kilometros de red vial pavimentada a evaluar se obtiene al final del año 2007, se usa como base la última cantidad informada del año 2006

10 Meta esperada tomando como base el presupuesto año 2007, depende del presupuesto definitivo a ser aprobado el año 2008. Se tiene desarrollada una nueva metodología de evaluación del estado de los pavimentos, ICP (Índice de Condición del Pavimento), que incorpora 5 estado (Muy Bueno, Bueno, regular, malo y muy malo). Esta nueva metodología podría provocar una variación de ambos indicadores.

El valor usado en el denominador de la formula (11200 Km), es un valor referencial con base al año 2006, y que finalmente depende de la cantidad de kilometros realmente auscultado durante el año 2008.

Supuesto Meta:

1 Depende del presupuesto definitivo que esté disponible el año 2008 para las operaciones de conservación por Administración Directa y que se mantenga, pues se está planteando como mínimo MM\$ 25.000 para la Inversión total en Conservación por Administración Directa. Además, que los operadores que se desvinculen del Servicio sean efectivamente reemplazados oportunamente y que el invierno sea similar a los años anteriores sin períodos prolongados de emergencias por lluvia o nieve.

2 META: 200 KM.EQ. (ES UN VALOR REFERENCIAL)

SUPUESTOS	CUANTIFICACION
Incumplimiento:	
a) Ofertas seleccionadas por sobre el presupuesto Oficial.	
b) Fondos asignados por Hacienda menor al solicitado.	
c) Atraso en la Licitación y Adjudicación por diversos problemas.	
d) Atraso en la construcción por problemas de expropiación.	
Total	60 km. Eq. (30 %)
Sobre cumplimiento:	
a) Precios Oficiales acordes al mercado.	
b) Fondos solicitados aceptados por Hacienda.	
c) Contratista termine antes del plazo la construcción de la obra.	
Total	60 Km Eq. (30 %)

3 Factores externos: Condiciones climáticas normales, sin emergencias por desastres naturales, condiciones macroeconómicas estables en el presupuesto de La Nación, avance normal en el desarrollo del proyecto Transantiago, trámite de decretos en tiempos razonables, estabilidad financiera de caja en el sector público y en el MOP en concreto, estabilidad de estructura en organismos públicos asociados que visan trámites (Contraloría, M. Hacienda, Juzgados, Consejo Defensa del Estado, etc.). Estabilidad en contratistas, condiciones ambientales y de territorio estables (ej. Paralización por hallazgo de fósiles).

4 Incumplimiento:

Se entiende cuando el indicador está por sobre la meta, (sobre un 15%)

Problemas de proyectos (Ingeniería, Medio Ambiente, Expropiaciones, Requerimientos adicionales Autoridades)

Total ENTRE 1 Y 3 %

Sobre cumplimiento:

Por lo general las obras observan aumentos respecto de sus montos originales, por lo que la desviación siempre será positiva.

5 META: M\$ 80.000 / 285 KM. EQ. = 280.702 M\$/KM.EQ.

SUPUESTOS

CUANTIFICACION

Incumplimiento:

- a) Aumento considerable de los insumos. (incidencia en el reajuste)
- b) Menor competitividad en el mercado.
- c) Aumentos de costos por actualización de los proyectos (nuevos requerimientos técnicos, medio ambientales y de participación ciudadana).

Total MM\$ 100 (aprox. 1/3)

Sobre cumplimiento:

- a) No hay.

6 Depende del presupuesto definitivo que esté disponible el año 2008, pues se está planteando como mínimo MM\$ 108.000 para la Inversión total del Programa de Conservación Global incluyendo Contratos Globales Normales y Contratos Globales Mixtos, lo que debe cumplirse. Que el invierno sea similar a los años anteriores sin períodos prolongados de emergencias por lluvia o nieve. Que el Decreto para los Nuevos de Conservación Global 2008 ingrese a Contraloría no más allá de Marzo para que se pueda licitar normalmente y que en las licitaciones de los nuevos contratos globales participen suficientes empresas y que sus ofertas estén dentro de rangos aceptables. Que el personal relacionado con conservación global que se desvincule del Servicio sea reemplazado oportunamente. Que el comportamiento de las empresas en los contratos globales sea normal para que no sea necesario liquidar obras anticipadamente.

7 Depende del presupuesto definitivo que esté disponible el año 2008, para las operaciones de conservación por Administración Directa y que se mantenga, pues se está planteando como mínimo MM\$ 25.000 para la Inversión total en Conservación por Administración Directa. Que el invierno sea similar a los años anteriores sin períodos prolongados de emergencias por lluvia o nieve. Además, que el personal relacionado con la Administración Directa que se desvincule del Servicio sea reemplazado oportunamente.

8 Depende del presupuesto definitivo que esté disponible el año 2008, pues se está planteando como mínimo MM\$ 210.000 para la Inversión total del Programa de Conservación, lo que debe cumplirse. Que el invierno sea similar a los años anteriores sin períodos prolongados de emergencias por lluvia o nieve. Que el Decreto para los Nuevos de Conservación 2008 ingrese a Contraloría

no más allá de Marzo para que se pueda licitar normalmente y que en las licitaciones de nuevos contratos de conservación participen suficientes empresas y que sus ofertas estén dentro de rangos aceptables. Que el personal relacionado con conservación que se desvincule del Servicio sea reemplazado oportunamente.

9 1.- Variación de factores asociados a la Mano de Obra.(Factor Interno: Redistribución interna de estos recursos; Factor Externo:Reajuste o disminución de estos recursos por parte del Ministerio de Hacienda; % Incidencia: 100%).

2.- Disponibilidad, de Recursos financieros (Viáticos, pasajes, remuneraciones). (Factores internos:Redistribución interna, destrucción, robo, pérdida u obsolescencia de estos recursos; Factores externos: Disminución de estos recursos en el ítem presupuestario correspondiente por parte del Ministerio de Hacienda; % Incidencia: 100%).

3.- Disponibilidad de Equipos técnicos y/o logísticos (HDM, Computadores, Camionetas). (Factores internos:Redistribución interna de estos recursos, para afrontar emergencias climáticas, catástrofes naturales, problemas sociales como huelgas, disturbios en desmedro del logro de los objetivos de gestión; % Incidencia: 100%).

4.- Ocurrencia de Caso fortuito y/o Fuerza Mayor (Zona de Emergencia, Zona de Catástrofe. (Factor externo: Prioridad de la destinación de los recursos para afrontar las emergencias; % incidencia: 100%).

5.- Disminución en el Presupuesto de Vialidad (conservación no oportuna, no óptima y/o baja cobertura). (Factor externo: Disminución o reajuste del presupuesto por parte de otros organismos como por ejemplo DIPRES; % incidencia: 100%).

10 1.- Variación de factores asociados a la Mano de Obra.

Interno:

Redistribución interna de estos recursos

Externo:

Reajuste o disminución de estos recursos por parte del Ministerio de Hacienda

% incidencia: 100 %.

2.- Disponibilidad, de Recursos financieros (Viáticos, pasajes, remuneraciones).

Interno

Redistribución interna, destrucción, robo, pérdida u obsolescencia de estos recursos.

Externo

Disminución de estos recursos en el ítem presupuestario correspondiente por parte del Ministerio de Hacienda.

% Incidencia: 100%.

3.- Disponibilidad de Equipos técnicos y/o logísticos (HDM, Computadores, Camionetas).

Interno

Redistribución interna de estos recursos, para afrontar emergencias climáticas, catástrofes naturales, problemas sociales como huelgas, disturbios en desmedro del logro de los objetivos de gestión.

% Incidencia: 100%.

4.- Ocurrencia de Caso fortuito y/o Fuerza Mayor (Zona de Emergencia, Zona de Catástrofe

Externo

Prioridad de la destinación de los recursos para afrontar las emergencias.

% Incidencia: 100%.

5.- Disminución en el Presupuesto de Vialidad (conservación no oportuna, no óptima y/o baja cobertura).

Externo

Disminución o reajuste del presupuesto por parte de otros organismos como por ejemplo DIPRES.

% Incidencia: 100%.