

**BALANCE  
DE GESTIÓN INTEGRAL  
AÑO 2007**

**DIRECCION DE VIALIDAD**

**SANTIAGO DE CHILE**

**Morandé 59, Santiago. 4494000  
[www.vialidad.cl](http://www.vialidad.cl)**

# Índice

<b>1. Presentación .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Resultados de la Gestión 2007 .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Desafíos 2008 .....</b>	<b>16</b>
<b>4. Anexos .....</b>	<b>19</b>
Anexo 1: Identificación de la Institución.....	20
Anexo 2: Recursos Humanos.....	25
Anexo 3: Recursos Financieros.....	30
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2007.....	51
Anexo 5: Programación Gubernamental .....	54
Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas.....	56
Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2007.....	64
Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.....	65
Anexo 9: Proyectos de Ley.....	66

## Índice de Cuadros

Cuadro 1: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos.....	28
Cuadro 2: Recursos Presupuestarios 2007.....	30
Cuadro 3: Ingresos y Gastos años 2006 – 2007, Ley de Presupuestos 2008.....	31
Cuadro 4: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2007.....	32
Cuadro 5: Indicadores de Gestión Financiera.....	36
Cuadro 6: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2007.....	48
Cuadro 7: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2007.....	51
Cuadro 8: Otros Indicadores de Desempeño año 2007.....	53
Cuadro 9: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2007.....	54
Cuadro 10: Cumplimiento Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas.....	56
Cuadro 11: Cumplimiento PMG 2007.....	64
Cuadro 12: Cumplimiento PMG años 2004 – 2007.....	64
Cuadro 13: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2007.....	65

---

## Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2007 por tipo de Contrato (mujeres y hombres) .....	25
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2007 por Estamento (mujeres y hombres) .....	26
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2007 por Grupos de Edad (mujeres y hombres) .....	27

---

# 1. Presentación

La Dirección Nacional de Vialidad, perteneciente al Ministerio de Obras Públicas (MOP), es la encargada del diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial del país. Sus objetivos principales son potenciar el desarrollo económico, productivo y social del país, mantener y explotar la infraestructura vial, con el propósito de conservar el nivel de servicio que se espera de una obra construida y mejorar la conectividad entre los chilenos y con los países de la región.

Las funciones realizadas por la Dirección, abarcan todo el territorio nacional mediante sus cuatro mil quinientos nueve funcionarios<sup>1</sup>. A nivel directivo esta dirigida por un Director Nacional y quince Directores Regionales, quienes a su vez cuentan con subdirecciones y divisiones encargadas de realizar las tareas y funciones señaladas en su misión institucional.

Durante el año 2007 se contó con un presupuesto cercano a los 406 mil millones de pesos orientado a inversión en productos estratégicos<sup>2</sup>, y de aproximadamente 59 mil millones para su uso en productos de gestión interna, lo que a finales de año se tradujo en una alta ejecución presupuestaria que tuvo un gran énfasis en el mejoramiento de la inversión a nivel regional, dando cuenta del alto grado de compromiso y esfuerzo de los funcionarios de esta Dirección, en pos de los objetivos ya planteados.

Respecto a los proyectos realizados, se profundizó en el Programa de Concesión para el mejoramiento de redes viales regionales, mecanismo que posibilitará al sector privado a través de contratos a largo plazo, asumir labores de conservación de caminos, bajo el amparo de la Ley de Concesiones. Esta nueva forma de afrontar el mantenimiento de la red vial ha sido de gran interés para los inversionistas, porque brinda una ocasión muy propicia para activar la vialidad nacional con un conjunto de herramientas, procedimientos y equipos de control que avanzan hacia el objetivo de modernización propuesto hace unos años.

Es así como en el año 2008 se realizará el primer llamado a licitación de la red de Coquimbo, cuya área de influencia es La Serena, Ovalle, Vicuña, Monte Patria y Punitaqui. Para el año 2009, en tanto, continuará el proceso con la Región de O'Higgins.

Si bien con este programa se potencia el rol del sector privado en la manutención de la infraestructura, Vialidad también ha querido ahondar en el mantenimiento de caminos vía Administración Directa (con recursos y personal propios), impulsando a nivel nacional un proyecto que refuerza el área, y que en principio, abarcó las provincias de Antofagasta, Cautín, Valparaíso y Llanquihue.

En estas zonas se planificaron las líneas de acción de las operaciones de conservación, se nombró un Jefe de Conservación Provincial con dedicación exclusiva y se creó una Comisión Técnica para realizar

---

1 Incluye a funcionarios en calidad de planta, contrata, obreros permanentes y transitorios y honorarios.

2 Presupuesto no considera montos de inversión Transantiago, los cuales se encuentran considerados como presupuesto no distribuido por un monto aproximado a los 84 mil millones de pesos.

---

análisis y seguimiento de la implementación del Plan. Todo este esfuerzo radica en que el 50% de nuestra red es mantenida por administración directa, de ahí la importancia de vigorizarla y entregar el presupuesto destinado para su ejecución.

Además, la Dirección Nacional de Vialidad preocupada por el nivel de accidentabilidad de las carreteras del país, impulsó el año 2007 el Plan Extraordinario de Seguridad Vial, entre las regiones Coquimbo y Bío Bío, cuyo plan contempla ejecutar acciones entre los años 2007-2009, con una inversión cercana a los 11 mil millones de pesos. Estos recursos permitirán mejorar unos 1.950 kilómetros que serán reforzados con defensas camineras, remoción de elementos y más señalización.

El exitoso programa de Caminos Básicos no se ha quedado atrás y a la fecha ya llevamos cerca de 9.000 kilómetros abordados, tanto por administración directa como por contratistas, siendo ésta una solución muy valorada por las comunidades rurales del país.

En resumen, la inversión en mantenimiento y conservación de caminos durante el año 2007 ascendió a 226 mil millones de pesos, lo que representa más de un 50% de la inversión total realizada por la Dirección de Vialidad.

Uno de los desafíos planteados el año pasado fue impulsar los planes de conectividad, estratégicos para el Ministerio de Obras Públicas, con el fin de mejorar sustancialmente los ámbitos viales, marítimos y aeroportuarios de zonas con retraso relativo. Se trata del Plan Chiloé y Arauco, ubicados en las regiones de Los Lagos y Bío Bío, respectivamente.

Para el Plan Chiloé, Vialidad invertirá unos \$150 mil millones, entre los años 2007 al 2010 poniendo énfasis en la Ruta 5, con un mejoramiento por sectores, la conformación de la Ruta Costera y un conjunto de proyectos destinados a mejorar la accesibilidad a distintos sectores de carácter productivos y turismo.

Particularmente para la provincia de Arauco, se ha buscado potenciar esta zona en un eje de integración con los pueblos originarios de la región del Bío Bío, donde se destinarán unos 100 mil millones de pesos en proyectos a ser ejecutados entre los años 2007 al año 2012, lo que facilitara a estas comunidades el acceso a los servicios básicos, lo cual genera un impulso a la exportación de productos naturales.

En forma paralela, la Dirección lleva a cabo el desarrollo de la Ruta Interlagos y del Plan de conectividad Puerto Montt – Chaitén, los que están orientados a dar un impulso al turismo, conectar de manera apropiada a las comunidades aisladas de la región con el resto del territorio nacional cuidando de mantener armonía con el medio ambiente. Estos planes significan una inversión de 324 mil millones de pesos, siendo ambos proyectos iniciados durante año 2007, y se estima serán finalizados durante los años 2010 y 2016 respectivamente.

Además, se ha continuado con el mejoramiento de las rutas hacia los países vecinos, tal es el caso del inicio de obras para el Corredor Bioceánico, Huara - Colchane, Arica – Tambo Quemado y el mejoramiento del paso internacional Agua Negra, Pehuenche, Pino Hachado.

---

Igualmente, cabe destacar la histórica inversión de \$15 mil millones para el paso Los Libertadores, el más importante del país.

Como ha sido históricamente, la Dirección de Vialidad estuvo presente en la emergencia ocurrida en el norte de nuestro país, tras el terremoto que azotó a Tocopilla y sus poblados cercanos, además trabajó por aumentar la conectividad en las zonas australes, mejorando el tránsito con los países vecinos, aportando activamente al desarrollo productivo y turístico del país.

Para esto, durante el año 2008, la Dirección Nacional de Vialidad continuara trabajando en impulsar la ejecución de los proyectos emblemáticos ruta costera, Plan Chiloé, Plan Arauco, Ruta Interlagos y el plan de conectividad Puerto Montt-Chaitén.

Al respecto, se licitaran nuevamente los proyectos que componen el plan Chiloé, que fueron declarados desiertos durante el año 2007 por falta de oferentes.

Además se continuara desarrollando las acciones de Mantención, conservación y exploración de la infraestructura vial del país, que es parte de la misión de la Dirección de Vialidad. De ahí que es fundamental para el desarrollo del país asignar eficientemente la inversión de \$535 mil millones asignados al Servicio para el año 2008<sup>3</sup>.

Se mantiene el foco de trabajo en el mejoramiento de la gestión, ejecución y mantenimiento de la infraestructura vial, mediante por ejemplo el plan de mejoramiento de la administración directa y el Plan Extraordinario de Seguridad Vial, y se profundizara en el programa de concesiones para el mejoramiento de redes viales regionales.

Además se continuara llevando a cabo el exitoso Programa de Caminos Básicos, el cual permitirá la integración de las comunidades rurales a los principales centros productivos regionales.

Ya no hablamos sólo de hacer caminos, sino de un servicio de infraestructura vial de acuerdo a estándares de servicio, de calidad, con una gestión eficiente, que representen un compromiso de mejorar la calidad de vida de las personas, el transporte regional y las posibilidades de crecimiento económico del país.



**Carlos Rubilar Ottone**  
**Director Nacional de Vialidad**

---

3 Presupuesto total aprobado, excluye montos de inversión Transantiago

---

## 2. Resultados de la Gestión 2007

A continuación se presenta el detalle de los logros de gestión obtenidos durante el periodo. Estos se han ordenado según los lineamientos de inversión del Ministerio de Obras Públicas.

### **CONSERVACIÓN Y REPOSICIÓN INFRAESTRUCTURA EXISTENTE**

Se ha iniciado el diseño de un nuevo sistema de mantenimiento, el que consiste en abordar el Mantenimiento de Redes Viales Regionales mediante una modalidad contractual llamada Concesión para la Conservación por Estándares de Servicio, que considera plazos entre 10 y 20 años de operación sobre las redes viales atendidas. Las principales ventajas que presenta esta modalidad contractual, provienen de la contratación por niveles de servicio y 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.

Para los usuarios de dichos caminos, el principal beneficio que derivara de este tipo de contrato consiste en un aumento de la seguridad y el confort en las rutas concesionadas, y de una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de operación.

En el marco del fortalecimiento institucional, durante el año 2007 se realizaron Estudios de Diagnósticos de Gestión para las modalidades de Conservación por Administración Directa y Conservación por Contratos Globales, con el objetivo de detectar debilidades y obtener proposiciones que ayuden a mejorar la gestión de la conservación en cada una de ellas.

En el mismo sentido, y en forma paralela a la ejecución de los estudios, se implementó un Plan de Mejoramiento de Gestión para la modalidad de Conservación por Administración Directa en cuatro provincias del país (Antofagasta, Valparaíso, Cautín y Llanquihue). Este plan consiste en un cambio de visión en la planificación de la conservación de los caminos, involucrando a todos los actores que intervienen en esta tarea para aumentar la sinergia, aprovechando además los resultados de los estudios ya mencionados, para aplicar un esquema de gestión que responda a solucionar de manera más eficiente las necesidades de la red vial.

Para esto, se crearon comités técnicos de seguimiento y apoyo para el plan, donde se incorporo a las autoridades Nacionales, Regionales, Provinciales y Gremiales a participar, difundir, aportar ideas y soluciones para los solucionar los problemas de llevar al buen término el proyecto provincial de conservación por administración directa.

Se puede señalar además, que se encuentra en etapa de licitación el Programa de Conservación de Contratos Globales Mixtos.

---

En resumen se puede destacar como principales logros:

- Avance en estudios para licitación de Redes Viales Regionales mediante Concesiones
- Planes de Mejoramiento de la Administración Directa,
- Bases de licitación y llamado en el Programa de Conservación de Contratos Globales Mixtos en 5 redes viales.

Actualmente se cuenta con dos estudios de ingeniería en ejecución (región de Coquimbo y región de O'Higgins red norte, respectivamente) y otro estudio en licitación para la región de O'Higgins, red sur. Estos estudios permiten elaborar las bases técnicas en que se basará la concesión del mejoramiento, rehabilitación y conservación de cada red, por un plazo aproximado de 17 años y en torno a 500 kilómetros de camino por cada red vial contemplada.

La primera licitación de esta nueva modalidad de conservación (región de Coquimbo) está prevista para el último trimestre del presente año. Así mismo, para la red vial de la Región de Los Ríos, se están preparando las bases de licitación del Estudio de Ingeniería, el cual se encuentra ya con decreto presupuestario.

## **Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial**

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

En la siguiente tabla se puede observar la inversión en mantenimiento vial realizada por la Dirección de Vialidad en los años 2006 y 2007 expresada en moneda año 2007, según las distintas fuentes de financiamiento utilizadas. Esta inversión alcanzó en el Año 2007 a un total aproximado de 226 mil millones de pesos, considerando todas las fuentes de financiamiento utilizadas, si se considera sólo la relativa a los fondos sectoriales de Vialidad, esta alcanzó un total aproximado 207 mil millones de pesos, lo que representa un 57 % de la inversión total realizada por la Dirección de Vialidad.

Es importante destacar el papel que juegan los recursos de inversión provenientes de los Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) 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.

<b>Inversión en Mantenimiento Vial (MM\$ de cada año)</b>		
<b>Fuentes de financiamiento</b>	<b>MM\$ 2006</b>	<b>MM\$ 2007</b>
FONDOS SECTORIALES	150.394	207.955
FNDR Transferencias y aportes	13.976	18.987
TOTAL	164.318	226.942



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 la siguiente tabla se observa una estimación de la cobertura de conservación dada por cada una de las modalidades de gestión mencionadas en los años 2006 y 2007.

Se puede observar que durante el año 2006 se alcanzó una cobertura en la conservación de 58.052 kms. que representaron un 74,4% de la red vial total no concesionada, en tanto que durante el año 2007 se alcanzó una cobertura de conservación de 60.735 kms. de caminos que representaron un 77,8% de la red vial no concesionada. Se aprecia una menor cantidad de kilómetros mantenidos respecto a años anteriores, debidos a un aumento en las frecuencias y profundidad de la conservación en los caminos atendidos, lo que sumado al Programa de Sellos y Recapados, aumentan la inversión en forma considerable por kilómetro mantenido, pero aumentan su vida útil.

Cobertura de Conservación		
Modalidad de Gestión	Km 2006	Km 2007
Administración Directa	21.077	18.966
Contratos Tradicionales	6.090	6.593
Contratos Globales	30.740	35.176
<b>Total</b>	<b>58.052</b>	<b>60.735</b>

## CAMINOS BÁSICOS

Desde el año 2003, la Dirección de Vialidad a través del “Programa Caminos Básicos”, se propuso mejorar inicialmente 5.000 Km. de la superficie de rodadura de caminos rurales; Tierra o ripio, mediante la estabilización de la carpeta de rodadura o la aplicación de capas asfálticas delgadas, en pos de mejorar la calidad de vida de numerosas comunidades rurales. Dicha meta se cumplió en Octubre de 2005, es decir, con 5 meses de anticipación a la fecha programada.

No obstante haber cumplido anticipadamente con la meta impuesta, y con la evidencia de los beneficios logrados, este tipo de obras ha continuado realizándose. Durante el año 2007, se ejecutaron 277 proyectos en 134 comunas del país.

En términos de inversión, el monto total ejecutado el año 2007 alcanzó los MM\$ 29.009, lo que incluye MM\$ 1.271 aportados por el FNDR en la sexta región del Libertador General Bernardo O’ Higgins.

En la ejecución de este programa se empleó distintas modalidades de conservación; Administración Directa, Contratos Globales y Contratos Tradicionales, que fueron financiados con fondos sectoriales, fondos del FNDR y otros aportes públicos y privados.

---

En términos cuantitativos, durante el año 2007 se mejoraron 1.460 Km. de caminos básicos, lo que sumado a los 7.428 km acumulados a 2006, representan en lo que lleva el programa un avance de 8.888 Km., equivalente a un 178% del total comprometido originalmente.

El Ministro de Obras Públicas ha anunciado la continuación del Programa de caminos básicos, con el debido respaldo desde el punto de vista presupuestario para el año 2008, incorpora además este programa como un componente de los distintos programas estratégicos del MOP, específicamente en este caso, del relacionado con el Mejoramiento de la Calidad de Vida en el Mundo Rural.

## **SEGURIDAD VIAL**

Durante el año 2007 se dio inicio al Programa Trienal de Reposición de Señales y Elementos de Seguridad Vial, cuyo objetivo es mejorar el estándar de seguridad de los caminos que presentan estadísticas de una mayor tasa de accidentabilidad. Este plan comprende los caminos entre la región de Coquimbo y la región del Bío Bío.

Los contratos de ejecución comenzaron en la Región de Valparaíso en donde se mejoró significativamente el equipamiento de seguridad de 4 rutas de alto tránsito. Los proyectos incluyen mejoramiento en la señalización informativa, aumento del estándar de sistemas de contención y demarcación.

## **PROYECTOS EMBLEMÁTICOS**

En forma paralela, el Ministerio de Obras Públicas, a través de la gestión integrada de proyectos del Programa de Fortalecimiento Institucional, trabajo durante el año 2007 con un total de 25 proyectos, profundizando en áreas de planificación y control de gestión. Cuatro de ellos se encuentran bajo la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad, cuyo fin es mejorar la conectividad aportando al turismo y el desarrollo socioeconómico de las zonas donde se inserta cada uno.

El conjunto de obras es administrado por jefes de proyecto, quienes iniciaron sus funciones durante el año 2007. Ellos velarán por el buen desarrollo y ejecución de estos planes de conectividad vial.

Estos planes de carácter emblemáticos son:

- Plan Chiloé
- Plan Arauco Sector Vial
- Red Interlagos
- Plan conectividad Puerto Montt – Chaitén

---

A continuación se mencionan los principales logros de los planes ya mencionados.

- **PLAN CHILOÉ**

Durante el año 2007, en la Isla de Chiloé, Región de Los Lagos, se inició la reposición de pavimento en la Ruta 5 sur en el sector Castro – Chonchi, entre los kilómetros 1.188 y 1.205. El costo de estas obras es del orden de los 5.300 millones de pesos. También se inició la pavimentación de la ruta W-195, Quemchi - Tocoihue - Dalcahue, en sector Escuela Puchauran – Dalcahue. Estas obras tienen un costo de aproximadamente 3.000 millones de pesos.

Además, se terminó la pavimentación de 3,7 kilómetros de la ruta W-881, cruce longitudinal Oqueldan – Chaiguao, cuyo costo fue del orden de los 1.500 millones de pesos.

Dentro de Plan Chiloé, también se dio inicio a la reposición de los puentes Puntra y Butalcura, ubicados en el sector de la ruta 5 Degan - Mocopulli, por un costo de casi 3.000 millones de pesos.

Además, durante el año 2007, se licitaron las obras de pavimentación de la ruta W-853 en el sector Teupa - Santa María entre los kilómetros 7 y 29 las que tienen un costo de más de 3.500 millones de pesos.

El total de la inversión para este plan asciende a 150 mil millones de pesos, a ser ejecutado entre los años 2007 al 2010.

- **PLAN ARAUCO**

En Arauco, los proyectos viales de responsabilidad para la Dirección de Vialidad son las rutas que unen las localidades de Llico con Punta Lavapie; Arauco con Lebu; Curanilahue y Nacimiento; Tirúa con Tranapunte y la circunvalación de Lagos Llanahue-Lleu Lleu.

El total de la inversión es de 100 mil millones de pesos a ser ejecutada entre los años 2007 a 2012, con una población beneficiaria de 157 mil habitantes, de los cuales un 25% vive en zonas rurales y un 13% pertenecen a la etnia Mapuche.

- **RED INTERLAGOS**

El objetivo específico de la red Interlagos es la conformación de micro circuitos viales turísticos: Trayecto Araucanía Andina, Circuito Lagos Colinco-Caburga-Villarica; Lago Ranco y Lago Llanquihue, con una longitud total de 1880 kilómetros y una inversión de 64 mil millones de pesos, con una población beneficiaria de 450 mil habitantes. Esta inversión se materializará desde el año 2007 hasta el año 2010

En la Región de la Araucanía, durante el año 2007 se licitó el estudio de pre factibilidad “Mejoramiento Habilitación Troncal Ruta Interlagos”, ruta primordialmente turística, por un monto cercano a los 500 millones de pesos, que permitirá precisar con claridad su trazado y sus necesidades de mejoramiento y así potenciar su vocación turística, entregando un programa de inversiones. La idea es que la Ruta Interlagos logre transmitir un concepto similar al que en la actualidad transmite la Red Austral.

En la Región de Los Ríos, en la Ruta Interlagos se licitó la construcción del Puente las Huellas en el Sector Ñancul-Santa Laura por un monto del orden de los 1.069 millones de pesos. Además, en la Región de Los

---

Lagos, en la ruta Interlagos, durante el año 2007 se terminó de ejecutar la reposición del Puente Pilmaiquén de 120 metros, ubicado en la ruta T-981-U Chirre-Entrelagos con una inversión aproximada de 1.050 millones de pesos. Este puente da acceso a la localidad de Entrelagos, permite la conectividad al circuito del Lago Llanquihue que involucra una red de 300 kilómetros y da accesibilidad a los lagos de Puyehue, Rupanco y Llanquihue.

- **PLAN CONECTIVIDAD PUERTO MONTT – CHAITÉN**

En la Región de Los Lagos también se avanzó a las fases finales del Estudio de Preinversión Construcción Mejoramiento Conexión Vial Puerto Montt-Chaitén, cuyo objetivo es determinar la conveniencia de materializar una conexión adecuada en la zona Austral de Chile, que permita superar los problemas de nivel de servicio y tránsito que presenta actualmente los caminos, en el ámbito de la realización de una ruta de importante belleza escénica.

Los montos contemplados para la ejecución de este proyecto son 260 mil millones de pesos, a ser materializados entre los años 2007 al 2010, y beneficia directamente a más de 116 mil habitantes.

Ya en la Región de Los Lagos se dio inicio al mejoramiento de cuatro puentes menores emplazados en el tramo Hornopirén - Pichanco, además de las reparaciones y alargue de la rampa de Hornopirén que fueron terminadas oportunamente.

En la Región de Aysén, durante el año 2007 se inició la reposición de 191 metros lineales de puentes, en el sector de Río Bravo y Villa O'higgins, con una inversión de 1.500 millones de pesos.

Además, se licitó la pavimentación de la Ruta 7 Longitudinal Austral en el sector La Junta – Puyuhuapi en una longitud de 48 kilómetros y un costo del orden de 7.000 millones de pesos.

## **PASOS FRONTERIZOS**

Complementario a estos planes, y dentro del contexto de la Infraestructura para la Integración del Territorio, se destacan las obras relacionadas a los pasos fronterizos, de los cuales durante el año 2007 se concretaron las siguientes obras:

En la Región de Tarapacá, se dio inicio a la ejecución de las obras de reposición de pavimento en el corredor Huara-Colchane en la Ruta A-55 entre los kilómetros 50,0 al 67,5 involucrando un monto aproximado de 4.850 millones de pesos. Además en la Región de Coquimbo, en el Paso Aguas Negras, se iniciaron las obras de mejoramiento del Paso Aguas Negras, Ruta 41-CH, sector puente Las Ternerás-Juntas del Toro, obra que fue adjudicada con un presupuesto del orden de los 3.000 millones de pesos.

En la Región del Maule, se dio inicio a las obras de mejoramiento y construcción de la Ruta 115-CH Paso Pehuenche (Compromiso Presidencial) en el sector Acceso Oriente Central Cipreses-Quebrada Los Toros, del kilómetro 99 al 110, que involucra inversiones por un monto del orden de los 7.000 millones de pesos.

---

Además se inició el Estudio de Ingeniería para el mejoramiento de la Ruta 115-CH, en el sector Quebrada Los Toros-Paso Pehuenche, por un monto de 338 millones de pesos.

Los proyectos mencionados en los dos párrafos anteriores, tienen como objetivo principal dar conectividad a todo tipo de vehículo que transite por este camino Internacional, que une las localidades de Talca en Chile con Malargue de Mendoza Argentina, a través del actual paso fronterizo Pehuenche.

En la Región de la Araucanía, durante el año 2007 se inició la pavimentación de la Ruta 199-CH Curarrehue - Paso Mamuil Malal, entre el kilómetro 117 al 137. El monto de estas obras asciende a los 6.300 millones de pesos.

En la zona austral del país, en la región de Aisén, se terminó la pavimentación de la Ruta 265-CH, entre Chile Chico y el Paso Río Jeinimeni, cuyas obras tuvieron costo del orden de 1.300 millones de pesos.

Además durante el año 2007, la Dirección Nacional de Vialidad se ha preocupado de mejorar la calidad de vida de los habitantes mediante la ejecución de obras de conectividad Urbana e Interurbana a lo largo del país.

## **CONECTIVIDAD URBANA**

Respecto de las obras de conectividad urbana, en la Región de Antofagasta, se concluyeron las obras de mejoramiento de la costanera de la ciudad de Antofagasta, lo que ha significado un monto de inversión superior a los 13.000 millones de pesos.

En la Región de Atacama se inició la adjudicación del mejoramiento de la Ruta C-386, Sector Bifurcación Ruta 5 - Hacienda Toledo (By Pass Copiapó). Estas obras tendrán un costo de más de 13.000 millones de pesos.

Además, en la Región de Coquimbo se han entregado al uso público las obras del mejoramiento de la intersección de la Ruta 5 con Avenida Videla mediante un paso inferior y obras viales anexas, cuyo monto de inversión superó los 3.500 millones de pesos.

En la Ciudad de Valparaíso se ha puesto en servicio el nuevo Acceso Sur al Puerto de la Ciudad (Camino La Pólvora) que permite el acceso directo de las cargas al recinto portuario con el nuevo centro logístico administrativo (Zona de Extensión de Apoyo Logístico ZEAL). La inversión total que incluye la construcción de tres túneles y dos importantes viaductos, así como diversos dispositivos tecnológicos de gestión, superó los 70.000 millones de pesos.

En la Región del Bío Bío se avanzó sustantivamente en las obras de construcción del By-Pass Penco, cuya inversión total supera los 14.000 millones de pesos.

---

Por su parte, en la Región de la Araucanía se espera concluir las obras del nuevo Puente Rodrigo Bastidas y sus respectivos accesos en la ciudad de Villarrica. Asimismo, se encuentran licitadas y prontas a dar inicio las obras de mejoramiento y habilitación de la Costanera de esta ciudad. Además, en forma conjunta se han terminado las obras del mejoramiento de la pasada urbana de la Ruta 181-Ch por la ciudad de Victoria.

## **CONECTIVIDAD INTERURBANA**

En la región de Atacama, durante el año 2007 se adjudicó la reposición de pavimento de la Ruta C-17, en el sector Inca de Oro - Diego de Almagro, del kilómetro 60 al 124 en la Provincia Chañaral. El monto de estas obras es del orden de los 6.200 millones de pesos.

En la Región de Valparaíso se inició la adjudicación de las obras de reposición de pavimento de la Ruta E-35, camino Cruce Ruta 5 - Cabildo - Petorca, en el sector correspondiente entre el kilómetro 4 al 58, en la Provincia de Petorca. El costo aproximado de estas obras es de 6.700 millones de pesos.

En la Región Metropolitana de Santiago, se iniciaron las obras de construcción del Puente la Puntilla de Lonquén, puente de aproximadamente 700 metros de longitud y con un costo cercano a los 9.300 millones de pesos.

En la Región del Bío Bío se inició la reposición de la Ruta 126 Coelemu - Rafael - Tomé, del kilómetro 5 (Puente Burca) al kilómetro 14, con un monto aproximado de 6.200 millones de pesos.

En esta misma región, durante el año 2007 se adjudicó la pavimentación de la ruta N-102-M, sector límite regional (Tregualemu) – Cobquecura, con una longitud aproximada de 19 kilómetros y un costo del orden de 6.800 millones de pesos.

## **GESTIÓN**

Por medio del esquema de cofinanciamiento de obras viales bajo la circular 49 del Servicio de Impuestos Internos, durante el año 2007, en la Región del Bío Bío, se iniciaron las obras de pavimentación del camino Arauco-Lebu por Quiapo, comenzando por la licitación del sector Arauco-Puente Raqui por un monto aproximado de 8.600 millones de pesos.

Además, en la Región de la Araucanía se inició el proyecto mejoramiento de la ruta R-49 Collipulli-Termas de Pemehue, en el sector Curaco-Bifurcación Niblinto, por un monto aproximado de 3.200 millones de pesos.

---

## **PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO**

En el marco del Programa de Mejoramiento del Transporte Público de Santiago, denominado Transantiago, la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas actúa en calidad de financista, encargándose de decretar los fondos necesarios para la licitación y ejecución de los contratos, remitiéndose esta Dirección a cursar los estados de pago por encargo directo del ministerio de Hacienda, siendo el SERVIU Metropolitano el administrador de los contratos teniendo la responsabilidad de la proyección, licitación, ejecución y supervisión todos los aspectos de carácter técnico de los proyectos.

Bajo este contexto, y si bien la responsabilidad de decretar está en la Dirección de Vialidad, la programación de los recursos a usar es entregada por el SERVIU.

### **SOLUCIÓN DE EMERGENCIAS DEL AÑO 2006**

En la II Región de Antofagasta, en la Provincia de Tocopilla, Comunas de Sierra Gorda, María Elena y Antofagasta, se reconstruyeron los tramos de camino destruidos debido a las precipitaciones caídas en Febrero del año 2006, las cuales deterioraron la vía, producto de los cursos de agua que se formaron.

Con la reconstrucción de esta obra se beneficio directamente a las comunidades aledañas localizadas en Antofagasta, Calama, Tocopilla, María Elena, Quillagua y Sierra Gorda, además de beneficiar a las empresas de transporte de insumos y productos de la Gran Minería, que son un pilar fundamental para el desarrollo regional.

Otra de los frentes de acción atendidos por la Dirección de Vialidad tuvo origen en los violentos temporales que azotaron a la Región del Bío Bío, que afectaron la conectividad de puentes y caminos.

Una de las provincias más afectadas fue precisamente la de Bío Bío, especialmente los caminos de las comunas de Santa Bárbara y Alto Bío Bío. El problema más grave fue el hundimiento de la Ruta Q-61-R Santa Bárbara-Ralco, registrado a la altura del Km. 50, sector Rapa.

Esta emergencia interrumpió obviamente el tránsito vehicular, ante lo cual los usuarios han debido recurrir a la alternativa Quilaco-Loncopangue-Puente El Piulo para acceder a la zona de Alto Bío Bío. Para abordar las diferentes obras de emergencia en estos caminos de las comunas de Santa Bárbara y Alto Bío Bío, la Dirección Regional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas ejecutó un proyecto que permitió superar este problema, consistente en la construcción de un desvío de aproximadamente 1.000 metros de longitud. Con esta obra, se restauró la conectividad de Los Ángeles con las comunidades indígenas del Alto Bío Bío.

Además, en la Ruta 180 Los Ángeles – Coihue, sector La Suerte, el mayor problema se registró por la socavación del Puente Coihue sobre el río Bío Bío producto de la gran crecida de su aguas durante el violento temporal de julio de 2006, afectando la conectividad del sector y de la comuna de Los Ángeles con las comunas de Nacimiento y Negrete, Región del Bío Bío, y con las comunas de Renaico y Angol, Región de la Araucanía.

---

Como solución, la Dirección de Vialidad, mediante la contratación de empresas del área de caminos, abordó en forma oportuna esta emergencia, así como sucedió con todas las emergencias ocurridas en la Región del Bío Bío en ese entonces; Se trabajó arduamente, superando el problema y normalizando la conectividad hacia fines de octubre del año 2007.



---

## 3. Desafíos 2008

Tenemos la conciencia y convicción del importante rol que juega la Dirección de Vialidad en el desarrollo y progreso del país, así como la posibilidad que tenemos de contribuir efectivamente en la generación de oportunidades y equidad social a través de nuestras intervenciones a lo largo de nuestro territorio.

Es por eso que además de nuestras actividades habituales de mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura vial del país, también estamos comprometidos a continuar con los proyectos estructurantes del país reflejados en los compromisos adquiridos por el Ministerio para la celebración del Bicentenario de la República y con la eficiente inversión de los \$535 mil millones de pesos asignados al Servicio para este año<sup>4</sup>.

En este contexto, se fortalecerá la implementación del Plan de Mejoramiento de Gestión para la modalidad de Conservación por Administración Directa, consolidando el éxito logrado durante el año 2007 en las 4 provincias de Antofagasta, Valparaíso, Cautín y Llanquihue, donde fue aplicado en forma piloto, pasando a una meta de implementación de 15 provincias a lo largo del país para el presente año.

Además, durante el año 2008, se continuara profundizando en el Programa de Mantenimiento de Redes Viales Regionales, desarrollando los siguientes procesos:

- Finalización y aprobación del modelo económico-financiero.
- Finalización de la elaboración de las bases administrativas, técnicas y económicas de licitación para la conservación de redes viales por niveles de servicio.
- Licitación de la concesión del Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación Red Vial de la Región de Coquimbo.
- Finalización del estudio de ingeniería de la Red Vial de la Región del Libertador, 1ª Etapa y comienzo del proceso de licitación de la Concesión. Junto con ello y dando continuidad a este Programa, se dará comienzo a los estudios de ingeniería para las Redes Viales de la Región del Libertador 2ª Etapa y de la Región de los Ríos.

Conjuntamente, y en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional, se potenciará el desarrollo de los Jefes de Proyectos, en cuanto a la gestión integral de los proyectos de infraestructura, que permitan dar continuidad a los objetivos y fines de proyectos tan emblemáticos como son: Plan Arauco, Ruta Interlagos, Conectividad Puerto Montt - Chaitén y Plan Chiloé. Durante el primer semestre del año 2008, se considerara incorporar a esta metodología, 2 planes estructurantes, que por su relevancia o impacto pudiesen requerir de un tratamiento especializado.

Capítulo especial corresponde al Plan Chiloé, en donde ya se está trabajando en el mejoramiento de la conectividad de este importante territorio nacional, recursos que están orientados a la construcción y mejoramiento de su infraestructura vial, obras que serán ejecutadas de aquí al año 2012. Para este año se

---

4 Excluye montos asignados a Transantiago.

---

contempla una inversión de 25 mil millones de pesos para la ejecución de obras viales, con un beneficio directo a más de 150 mil habitantes.

Al respecto, se terminará la reposición de pavimento en la Ruta 5 sur en el sector Castro – Chonchi, entre los kilómetros 1188 y 1205, además de terminar la reposición de los puentes Puntra y Butalcura, ubicados en el sector de la ruta 5 Degan – Mocopulli. Además de estas inversiones, se finalizarán las obras de pavimentación de la ruta W-853 en el sector Teupa - Santa María entre los kilómetros 7 y 29.

En la Región de Los Lagos, bajo el contexto del Plan de Conectividad Vial Puerto Montt-Chaitén, se llamará a licitación la ejecución del mejoramiento del tramo Hornopirén – Pichanco, con la reconstrucción de 11 puentes además de la realización de un nuevo camino hasta la futura rampa en Pichanco. Durante el año 2008 se licitará el estudio de Ingeniería denominado Mejoramiento Ruta 7, sector Santa Lucía Límite Regional con la Región de Aysén.

En la Región de Aysén se iniciará la pavimentación de la Ruta 7 entre las localidades de Puyuhuapi y El Queulat, en una longitud de 34 kilómetros y con un monto aproximado de 6.000 millones de pesos, con un beneficio directo a 116 mil compatriotas.

Sobre la Red Interlagos, se tiene programado finalizar con la reposición de pavimento de la Ruta 225-CH Puerto Varas - Ensenada en el sector Puerto Varas- Bifurcación Colonia Tres Puentes por un monto aproximado de 3.575 millones de pesos, se destaca la incorporación de ciclovías, como un elemento fundamental en la concepción turística de este proyecto. Este tramo, le da conectividad al Circuito del Lago Llanquihue y da accesibilidad a los lagos Todos los Santos, Tagua-Tagua y a la Carretera Austral. Esta red beneficiará a una población de 450 mil habitantes de las regiones Araucanía, Los Ríos y Los Lagos.

Otro de los frentes de acción del Servicio, es la referida a las obras de Vialidad Urbana. Estas inversiones, requiere un trabajo muy especializado, por la alta complejidad que representa intervenir una ciudad, reflejada en la diversidad de agentes públicos y privados que intervienen en la toma de decisiones; así como desde un punto de vista social y económico, los enormes impactos y externalidades que se provocan. Es por ello, que durante el año 2007 se creó la División de Vialidad Urbana que tiene como desafíos próximos, concretar el diseño y ejecución de importantes intervenciones en proyectos urbanos de las regiones de Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Maule, Bío Bío, Araucanía y Los Lagos.

Es importante señalar el significativo aumento del presupuesto del año 2008 a ser invertido en esta categoría de obras, que se refleja en un incremento del 28,7% respecto del año anterior.

Respecto de la conectividad de las zonas australes, la Dirección Nacional de Vialidad cuenta con el apoyo del Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), quienes han ejecutando obras viales a lo largo y ancho del país por aproximadamente cinco décadas, generándose así una importante relación estratégica de cooperación que se ha traducido en la materialización de diversas rutas.

---

Estas rutas son todo un desafío de ingeniería, pues se desarrollan en zonas casi vírgenes de nuestro país, con geografías abruptas y desoladas. Si bien su costo de construcción es alto, es primordial para el Servicio lograr brindar conectividad a las chilenas y chilenos que viven en zonas de difícil acceso.

Dos obras emblemáticas de este trabajo conjunto es la continuación de la construcción de los tramos de la Ruta Andina, y del camino Estancia Vicuña – Yendegaia.

En la construcción de la Ruta Andina, se continuará trabajando durante el 2008 sobre el tramo Visviri-Parinacota, con un monto aproximado de 1000 millones de pesos, que permitirá estructurar un nuevo corredor turístico, que unirá y sacará del aislamiento a numeroso poblados andinos de las tres primeras regiones del país, como así mismo facilitará el transporte de los productos provenientes de varios proyectos mineros que se desarrollan en la zona. La longitud de esta ruta es de aproximadamente de 600 km.

Sobre la materialización del camino Estancia Vicuña – Yendegaia. Con una longitud de 138 km y una inversión prevista para el año 2008 de 1700 millones de pesos, con una penetración a sectores de una belleza escénica incomparable, permitirá conectar por vía terrestre más un trasbordo, la zona norte de Tierra del Fuego con la Isla Navarino y Puerto Williams. Esta obra es de suma importancia ya que dará total conectividad por territorio nacional, a toda la región de Magallanes.

A la fecha se encuentran contruidos 65 km, restando por construir 73 km, los que representan un gran desafío en la materialización de esta ruta, puesto que, en un tramo se debe cruzar la Cordillera de Darwin. Adicionalmente se avanza en una variante que conduce al seno Almirantazgo, cuya extensión es de 13 Km que se materializarán completamente en el segundo semestre del 2009.

Como un eje central, en todas las acciones y proyectos que emprende el Servicio, está la Participación Ciudadana. No obstante todos los avances ya logrados, y un creciente involucramiento de la comunidad en nuestros proyectos, hemos tomado el desafío de perfeccionar las metodologías de participación ciudadana, incorporando aspectos tales como temas étnicos, de género, etéreos, entre otros; en forma explícita de forma de recoger las reales necesidades de las comunidades involucradas. Para ello se contempla la incorporación de estos aspectos en todos los diseños de ingeniería a desarrollar el 2008.

Además, se incorporarán a las obras licitadas por el Nivel Central de Vialidad, procesos de Información Ciudadana. Estos incluyen información a la comunidad aledaña a las obras y a los usuarios de las mismas, lo cual se desarrolla a través de la entrega diversos materiales de difusión. En forma paralela, profesionales del servicio se encontrarán durante el año 2008 en proceso de perfeccionamiento y profundización de los temas de participación ciudadana y enfoque de genero, lo que permitirá tener resultados más efectivos.

Todos estos esfuerzos significan, a corto y largo plazo, contar con mejores carreteras, puentes y túneles con el objeto de mejorar la calidad de vida y facilitar el acceso a los servicios que requieren los habitantes a lo largo de nuestro país.

---

## 4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2007
- Anexo 5: Compromisos Gubernamentales
- Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2007
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
- Anexo 9: Proyectos de Ley

---

- **Anexo 1: Identificación de la Institución**

- a) **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:

- **Misión Institucional**

. Mejorar la conectividad entre los chilenos y chilenas 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 de vida, promoviendo la equidad social, resguardando la seguridad vehicular y peatonal, dando sustentabilidad al medio ambiente e incorporando sistemáticamente tecnologías innovadoras en el ámbito vial. y transporte.

- **Aspectos Relevantes Contenidos en Proyecto de Ley de Presupuestos-Año 2007**

Número	Descripción
1	Una mayor Inversión en Vialidad (excluido Transantiago) de 21,7 %, que permitirá el desarrollo de Programas más intensivos de Conservación Vial, Puentes y Seg. Vial.
2	Recursos para continuar y dar solución a todas las Emergencias-2006.
3	Abordar todos los compromisos asumidos para el Plan Inversiones Isla de Chiloé
4	Continuación de las grandes Obras de Transantiago.
5	Un nuevo programa de Obras Urbanas en varias Ciudades (Antofagasta, Viña del mar, Villarrica-Pucón, La Serena).

---

## - Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Desarrollar infraestructura vial de acuerdo a la planificación programada, con el fin de mejorar la competitividad de los factores productivos, la conectividad entre los chilenos y las chilenas, 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 con enfoque de género, en cada una de las etapas del ciclo de vida de los proyectos viales, con el objetivo de mejorar la calidad de estos.
4	Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial, con el propósito de conservar el nivel de servicio que se espera de una obra construida.
5	Asegurar la eficiencia de la inversión en los contratos de obras, mejorando la efectividad en la cadena de toma de decisiones.

## - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

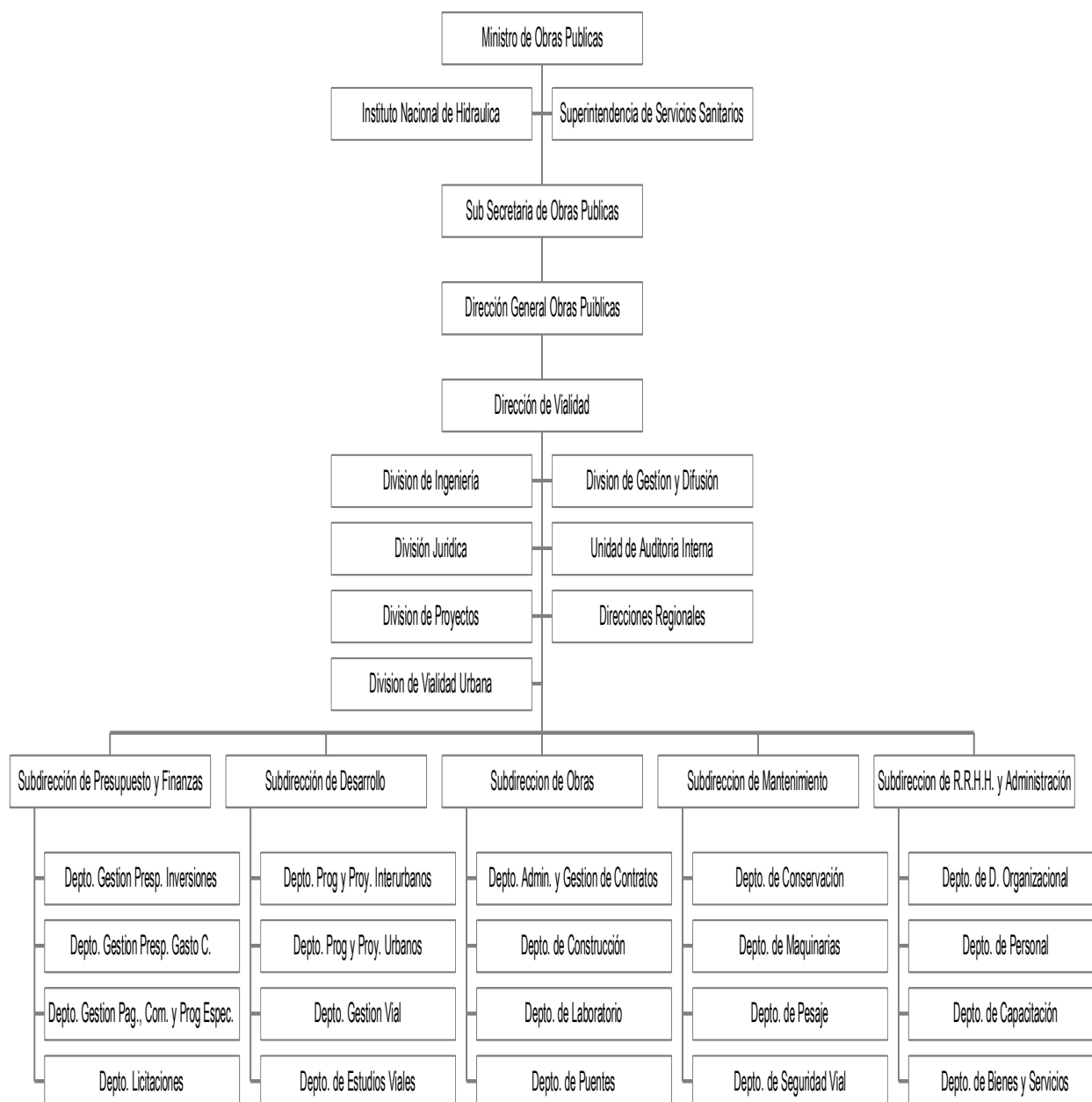
Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Planificación de la infraestructura vial	1,3
2	Construcción de la infraestructura vial	1,2,3,5
3	Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	1,2,4

---

- **Clientes / Beneficiarios / Usuarios**

Número	Nombre
1	Usuarios y usuarias, motorizados y no motorizados, de la Infraestructura vial.
2	Ciudadanía beneficiada por los efectos del desarrollo de la infraestructura
3	Comunidades organizadas
4	Sectores productivos y de servicios
5	Organismos del Estado (Municipios, Gobiernos Regionales, Ministerios, Otros)
6	Presidencia de la República

## b) Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio





---

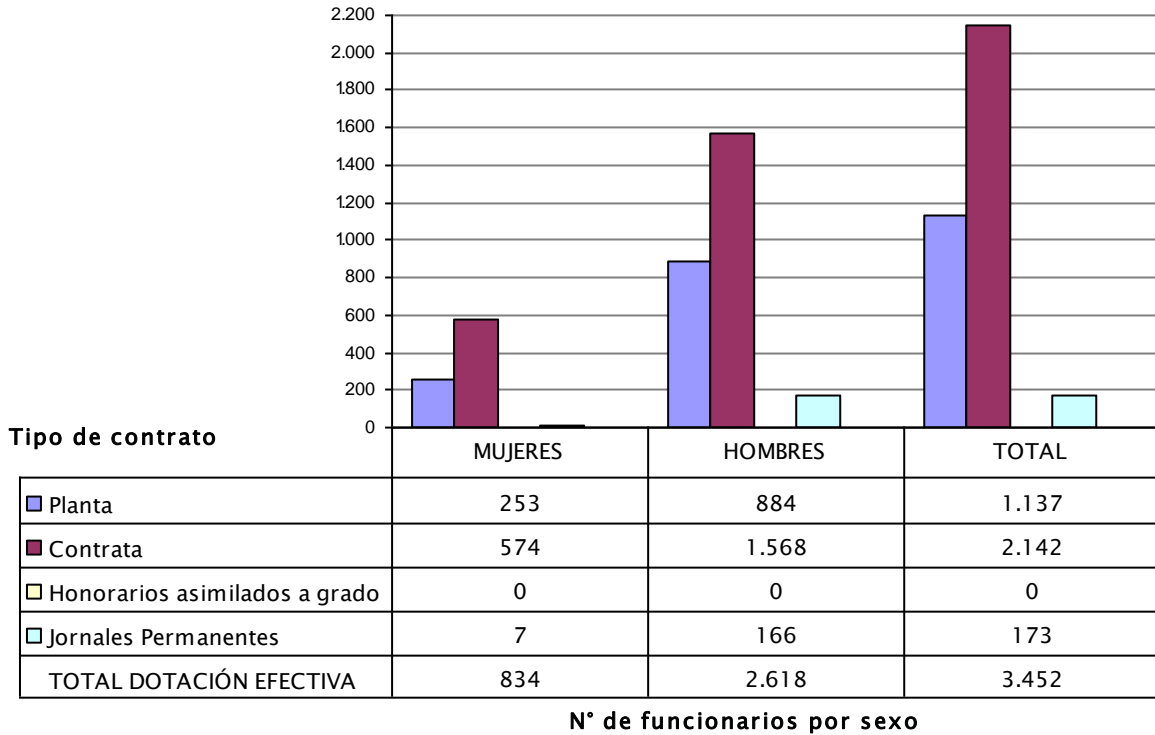
### c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Director Nacional	Carlos Rubilar
Subdirector(ra) De Desarrollo	Walter Bruning / Ximena Krause
Subdirector de Obras	Mario Fernández
Subdirector de Mantenimiento	Mario Anguita
Subdirectora de Presupuesto y Finanzas	Loreto Riccardi / Ximena Perez
Subdirectora de RRHH y Administración	Berta Carvacho
Director Primera Region	Guillermo Mesías
Director Segunda Region	Pablo Volta
Director Tercera Region	Raúl Cornejo Faúndez
Director Cuarta Region	Edgardo Townsend
Director Quinta Region	Mauricio Pinto
Director Sexta Region	Lester Poblete
Director Séptima Region	Juan Espinoza Pacheco
Director Octava Region	Miguel Carvacho Zapata
Director Novena Region	Jaime Torreblanca/Enrique Jimenez
Director Décima Region	Alvaro Alruiz Fajuri
Director Onceava Region	Rolando Toloza
Director Doceava Region	Eduardo Toloza
Director Region Metropolitana	Guillermo Fuenzalida

## • Anexo 2: Recursos Humanos

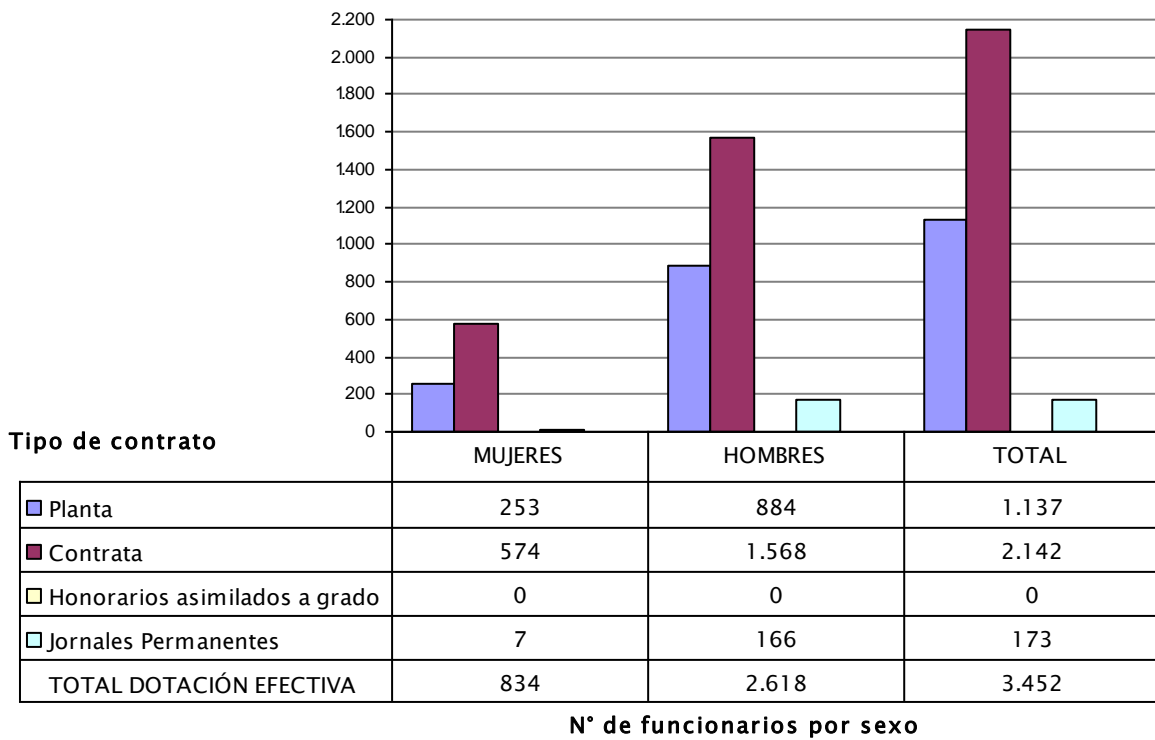
### a) Dotación de Personal

#### - Dotación Efectiva año 2007<sup>5</sup> por tipo de Contrato (mujeres y hombres)

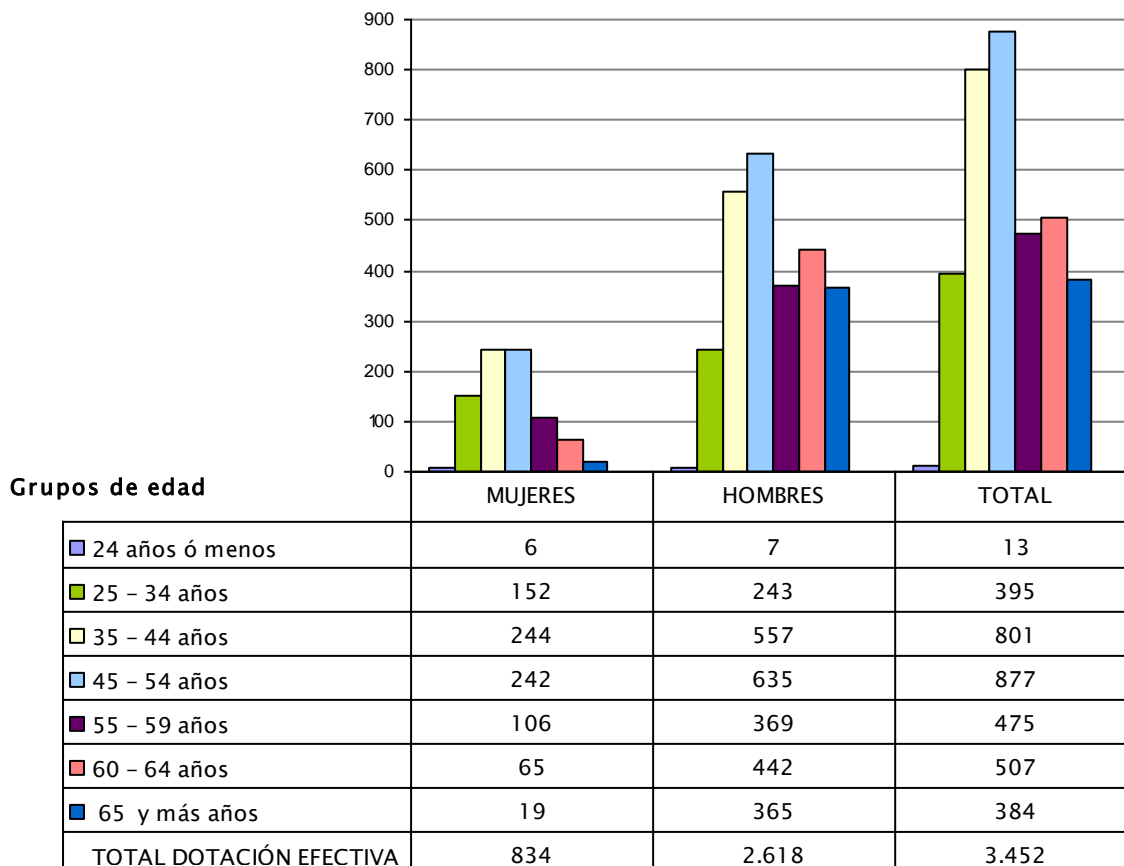


5 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilados a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2007, esto es 3452. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal. La diferencia de personal respecto del cuadro de convenio colectivo es de 865 obreros transitorios no incluidos en esta dotación efectiva por estar regidos por el código laboral del trabajo.

- Dotación Efectiva año 2007 por Estamento (mujeres y hombres)



- Dotación Efectiva año 2007 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

## b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>6</sup>		Avance <sup>7</sup>	Notas
		2006	2007		
<b>1. Días No Trabajados</b>					
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	2,00	1,10	171,70	descendente
<b>2. Rotación de Personal</b>					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	2,50	4,90	52,10	descendente
2.2 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	----	
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0,060	0,00	----	
• Retiros voluntarios					
○ con incentivo al retiro	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	1,30	3,50	272,90	ascendente
○ otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,60	1,00	56,30	descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0,60	0,40	169,90	descendente
2.3 Tasa de recuperación de funcionarios	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t)$	0,60	0,60	94,00	descendente

6 La información corresponde al período Enero 2006 - Diciembre 2006 y Enero 2007 - Diciembre 2007.

7 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 1**  
**Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos**

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>6</sup>		Avance <sup>7</sup>	Notas
		2006	2007		
<b>3. Grado de Movilidad en el servicio</b>					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	11,50	25,20	219,40	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Contrata Efectiva año t}) * 100$	5,00	19,80	397,40	ascendente
<b>4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal</b>					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	103,00	100,80	97,80	ascendente
4.2 Porcentaje de becas <sup>8</sup> otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,00	0,20	434,50	ascendente
4.3 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios capacitados año t})$	2,00	2,80	136,90	ascendente
<b>5. Grado de Extensión de la Jornada</b>					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	5,40	10,50	50,90	descendente
<b>6. Evaluación del Desempeño<sup>9</sup></b>					
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 1 % de Funcionarios	98,90	98,90		
	Lista 2 % de Funcionarios	1,00	1,10		
	Lista 3 % de Funcionarios	0,10	0,00		
	Lista 4 % de Funcionarios	0,00	0,00		

8 Considera las becas para estudios de pre grado, postgrado y/u otras especialidades.

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

---

- **Anexo 3: Recursos Financieros**

- a) **Recursos Presupuestarios**

<b>Cuadro 2</b>			
<b>Recursos Presupuestarios 2007</b>			
<b>Ingresos Presupuestarios Percibidos</b>		<b>Ingresos Presupuestarios Percibidos</b>	
Descripción	Monto M\$	Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	528.587.264	Corriente <sup>10</sup>	56.573.455
Endeudamiento <sup>11</sup>	0	De Capital <sup>12</sup>	493.623.459
Otros Ingresos <sup>13</sup>	21.710.650	Otros Gastos <sup>14</sup>	101.000
<b>TOTAL</b>	<b>550.297.914</b>	<b>TOTAL</b>	<b>550.297.914</b>

---

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

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

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

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

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

## b) Resultado de la Gestión Financiera

<b>Cuadro 3</b>				
<b>Ingresos y Gastos devengados años 2006 – 2007, y Ley de Presupuestos 2008</b>				
Denominación	Monto Año 2006 M\$ <sup>15</sup>	Monto Año 2007 M\$	Monto Ley de Presupuestos Año 2008 M\$	Notas
<b>INGRESOS</b>	<b>404.821.871</b>	<b>535.076.216</b>	<b>698.518.695</b>	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	30.780	0	0	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	87.440	88.533	88.570	
INGRESOS DE OPERACIÓN	9.353.082	10.012.590	9.830.629	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.524.099	2.666.593	2.136.100	
APORTE FISCAL	392.129.075	521.181.064	684.496.809	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	30.435	387.347	29.489	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL	666.960	740.089	1.837.098	
SALDO INICIAL DE CAJA			100.000	
<b>GASTOS</b>	<b>403.393.528</b>	<b>530.639.681</b>	<b>698.518.695</b>	
GASTOS EN PERSONAL BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	42.921.490	46.720.727	48.941.474	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	6.179.989	7.299.560	7.461.783	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	691.763	851.969	833.600	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	5.220.115	4.142.631	3.005.834	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	348.316.231	471.624.794	638.859.598	
PRESTAMOS			-684.594	
SERVICIO DE LA DEUDA	63.940		1.000	
SALDO FINAL DE CAJA			100.000	
RESULTADO	1.428.343	4.436.535		

15 Nota: La cifras están indicadas en M\$ del año 2007. Factor de actualización es de 1,044 para expresar pesos del año 2006 a pesos del año 2007. Las cifras de la Ley de Presupuestos 2008 están expresadas en M\$ del año 2008.0



## c) Comportamiento Presupuestario Año 2007

Cuadro 4								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2007								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>16</sup> (M\$)	Presupuesto Final <sup>17</sup> (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia <sup>18</sup> (M\$)	Notas
			INGRESOS	528.956.765	550.297.914	535.076.216	15.221.698	
5			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		35.411		35.411	
6			RENTAS DE LA PROPIEDAD	87.975	87.975	88.533	-558	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	9.128.700	9.128.700	10.012.590	-883.890	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.925.100	1.925.100	2.666.593	-741.493	
9			APORTE FISCAL	517.138.598	528.587.264	521.181.064	7.406.200	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	53.717	53.717	38.7347	-333.630	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	522.675	522.675	740.089	-217.414	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL					
			GASTOS	528.956.765	550.297.914	530.639.681	19.658.233	
21			GASTOS EN PERSONAL	42.047.530	47.249.190	46.720.727	528.463	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	6.134.081	7.300.136	7.299.560	576	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	1.181.695	2.024.129	851.969	1.172.160	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.041.969	4.144.769	4.142.631	2.138	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	476.450.490	487.478.690	471.624.794	15.853.896	
32			PRESTAMOS		2.000.000		2.000.000	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	
			RESULTADO			4.436.535	-4.436.535	
			INGRESOS	528.956.765	550.297.914	535076216	15.221.698	

16 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

17 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2007

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

**Cuadro 4**  
**Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2007**

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>19</sup> (M\$)	Presupuesto Final <sup>20</sup> (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia <sup>21</sup> (M\$)	Notas
			INGRESOS	528.956.765	550.297.914	535.076.216	15.221.698	
5			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		35.411		35.411	
6			RENTAS DE LA PROPIEDAD	87.975	87.975	88.533	-558	
7			INGRESOS DE OPERACIÓN	9.128.700	9.128.700	10012590	-883.890	
8			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.925.100	1.925.100	2.666.593	-741.493	
9			APORTE FISCAL	517.138.598	528.587.264	521.181.064	7.406.200	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	53.717	53.717	38.7347	-333.630	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	522.675	522.675	740.089	-217.414	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL					
			GASTOS	528.956.765	550.297.914	530.639.681	19.658.233	
21			GASTOS EN PERSONAL	42.047.530	47.249.190	46.720.727	528.463	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	6.134.081	7.300.136	7.299.560	576	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	1.181.695	2.024.129	851.969	1.172.160	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.041.969	4.144.769	4.142.631	2.138	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	476.450.490	487.478.690	471.624.794	15.853.896	
32			PRESTAMOS		2.000.000		2.000.000	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	
			RESULTADO			4.436.535	-4.436.535	
			INGRESOS	528.956.765	550.297.914	535.076.216	15.221.698	

19 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

20 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2007

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

**Cuadro 4**  
**Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2007**

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>22</sup> (M\$)	Presupuesto Final <sup>23</sup> (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia <sup>24</sup> (M\$)	Notas
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	53.717	53.717	387.347	-333.630	10
	3		Vehículos	43.367	43.367	160.340	-116.973	
	4		Mobiliario y Otros			104	-104	
	5		Máquinas y Equipos	10.350	10.350	225.309	-214.959	
	6		Equipos Informáticos			696	-696	
	99		Otros Activos no Financieros			898	-898	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	522.675	522.675	740.089	-217.414	12
	6		Por Anticipos a Contratistas				0	
	10		Ingresos por Percibir	522.675	522.675	740.089	-217.414	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL					13
	1		Del Sector Privado					
		1	Aportes Concesionarios para Expropiación					
			GASTOS	528.956.765	550.297.914	530.639.681	19.658.233	
21			GASTOS EN PERSONAL	42.047.530	47.249.190	46.720.727	528.463	21
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	6.134.081	7.300.136	7.299.560	576	22
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	1.181.695	2.024.129	851.969	1.172.160	23
	1		Prestaciones Previsionales	1.181.695	2.024.129	851.969	1.172.160	
	3		Prestaciones Sociales del Empleador	0	0	0	0	
		1	Indemnización de Cargo Fiscal				0	
		3	Fondo Retiro Funcionarios Públicos Ley N° 19.882				0	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.041.969	4.144.769	4.142.631	2.138	29

22 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

23 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2007

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

**Cuadro 4**  
**Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2007**

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>25</sup> (M\$)	Presupuesto Final <sup>26</sup> (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia <sup>27</sup> (M\$)	Notas
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	476.450.490	487.478.690	471.624.794	15.853.896	
	1		Estudios Básicos	454.135	479.620	398.795	80.825	
	2		Proyectos	475.996.355	486.999.070	471.225.999	15.773.071	
32			PRESTAMOS	0	2.000.000	0	2.000.000	
	6		Por Anticipos a Contratistas		2.000.000		2.000.000	
		2	Recuperación por Anticipos a Contratistas				0	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000	0	1.000	
	2		Amortización Deuda Externa				0	
	4		Intereses Deuda Externa				0	
	7		Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000	
			RESULTADO			4.436.535	-4.436.535	

25 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

26 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2007

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

## d) Indicadores de Gestión Financiera

Cuadro 5 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>28</sup>			Avance <sup>29</sup> 2007 / 2006	Notas
			2005	2006	2007		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$[\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{30} / \text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}] * 100$	%	52,7	89,4	95,7	93,3	
Promedio del gasto de operación por funcionario	$[\text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)} / \text{Dotación efectiva}^{31}]$	MM\$/Persona	12,6	14,3	15,6	90,8	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en Programas del subt. 24}^{32} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)}] * 100$		-	-	-	-	
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$[\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{33} / \text{Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)}] * 100$	%	644,5	709,3	873,0	81,2	

28 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,079 para 2005 a 2007 y de 1,044 para 2006 a 2007.

29 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.

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

31 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilados 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.

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

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

---

### **e) Transferencias Corrientes<sup>34</sup>**

La direccion de Vialidad no tiene transferencias efectuadas durante el año 2007 a otras entidades.

---

<sup>34</sup> Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

---

## f) Iniciativas de Inversión<sup>35</sup>

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 la ciudades de Iquique, Pozo Almonte y pequeñas localidades emplazadas en las proximidades de la ruta.

2. 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.

---

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

---

### 3. 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 y paisaje a la vía mejorado. 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.

### 4. 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 inadecuados 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.

### 5. 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.



---

6. **Nombre:** Mejoramiento ruta 60-CH; Villa Dulce Torquemada; etapa III; sector Rotonda Miraflores - Rotonda Santa Julia; tramo km 2;200 al km 4;292; Provincia de Valparaíso; V Región

**Tipo de Iniciativa:** Proyecto

**Objetivo:** Este proyecto, de categoría urbana, se enmarca en el objetivo general de optimizar esta ruta internacional, conducente al Paso Cristo Redentor, principal puerta terrestre del país. El sector señalado, entre las Rotondas Miraflores y Santa Julia corresponde al tramo central, que era estrecho y de menor estándar, porque los extremos ya se habían mejorados en etapas anteriores.

Las obras abordadas para el sector, correspondieron a la construcción de dos pistas por sentido separadas por una mediana, además una pista de servicio para cada lado, 2 puentes y tres pasarelas. Se destaca un sector central construido en trinchera, lo que permite disminuir impactos acústicos en zonas de alta densidad poblacional. Como todo proyecto urbano, incluyó veredas, luminarias, acceso vehicular a predios y paraderos de locomoción colectiva

**Beneficiarios:** Los beneficiarios son variados, especialmente al separar flujos vehiculares de paso y locales.

El sector transporte, especialmente de carga, alcanza una mayor fluidez y disminución de tiempos de viaje; por otro lado, los residentes del sector, mejoran plusvalía, calidad de vida y paisaje, al contar con calles laterales bien delimitadas y seguras, especialmente cuando el área presentaba uso intensivo de carácter habitacional, industrial, talleres de micro empresas, flujos locales motorizados, peatonales y otros.

7. **Nombre:** Mejoramiento Ruta I-512, Sector La Capilla - Lo Valdivia - Boyeruca, Tramo Km 0,00000 al Km 7,00499, VI Región (Nuevo 2006).

**Tipo de Iniciativa:** Proyecto

**Objetivo:** Este proyecto corresponde a la ejecución de obras de mejoramiento que implican la pavimentación, para el tramo de la Ruta Costera en la VI Región comprendido entre la localidad de Cahuil y el Límite con la VII Región, específicamente entre las localidades de Cahuil y Bucalemu (aproximadamente en una longitud de 22 km) y las localidades de La Capilla y Lo Valdivia (8 km de longitud aproximada).

Los principales objetivos de esta iniciativa son los siguientes:

- Integrar zonas aisladas.
- Generar ahorros de operación y tiempo para usuarios de origen y destino costeros.
- Ser una nueva vía longitudinal de integración nacional, de naturaleza estructurante, que complemente la red vial del país y constituirse en una alternativa a la Ruta 5 en situaciones de eventuales interrupciones en ella.
- Permitir desarrollar nuevas áreas de atractivo turístico, productivas y sociales.

**Beneficiario:** El mejoramiento de esta ruta elevará las actuales condiciones de seguridad vial y accesibilidad brindadas a los usuarios, en primer lugar a los habitantes de las localidades de Cahuil, La Capilla, Lo Valdivia, como a la población flotante, que transita en busca de acceder a los balnearios de la zona.

8. Nombre: Mejoramiento y Construcción Ruta 115-CH, Puente Armerillo - Paso Pehuenche, Sector Acceso Oriente Central Cipreses - Quebrada Los Toros, Tramo km 98,74200 al km 109,55693, Provincia de Talca, VII Región (Nuevo 2006).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto tiene por objetivo, optimizar la conectividad internacional, desde Talca hasta el Paso Pehuenche, con una adecuada pavimentación. El tema está inserto en los compromisos asumidos por los Gobiernos de Chile y Argentina en el Acta Sobre Integración Física y Declaración de Principios y Líneas de Acción Conjunta del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Actualmente se pavimenta la tercera etapa, denominada, Acceso Oriente Central Cipreses-Quebrada Los Toros. Está en licitación, para continuar avanzando en el nuevo sector, desde Quebrada Los Toros al Puente Lo Aguirre. Queda por ejecutar e último tramo, desde el Puente Lo Aguirre, hasta el límite fronterizo, donde actualmente se desarrolla el Estudio de Ingeniería.

Beneficiario : Los beneficiarios de este proyecto son múltiples, comunas como Talca y San Clemente, (353.000 y 37.000 habitantes respectivamente); numerosos asentamientos de menor tamaño, con desarrollo emergente, como El Alamo, Paso Nevado, Armerillo, Balneario El Médano, La Mina; además el Embalse Colbún, la Central Hidroeléctrica Los Cipreses, la Laguna del Maule etc. Destaca la integración territorial, de sectores de notable riqueza paisajística y valor ambiental, que estaban aislados.

Se facilitará el desarrollo de diversos sectores productivos, consolidados y emergentes, como agrícola, ganadero, turístico y un especial intercambio cultural entre Chile y Argentina.

9. Nombre: Mejoramiento Ruta J-810, Sector Licantén - Vichuquén, tramo Km. 0,000 - Km. 15,373, Provincia de Curicó, VII Región (Nuevo 2006)

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto tiene por objetivo, optimizar la conexión entre las Comunas de Licantén y Vichuquén, la única comuna de la región, que no contaba con vía de acceso pavimentada. Se contempla abordar la pavimentación de la Ruta J-810, desde el cruce de las calles Hospital y Luis Cruz en la localidad de Licantén hasta el acceso norte a la localidad de Vichuquén, donde se incluye el by pass Vichuquén.

Beneficiario: Las Comunas de Licantén y Vichuquén, concentran 6900 y 4900 habitantes respectivamente. Las obras beneficiarán especialmente a los habitantes de la Comuna de Vichuquén, dado que sus residentes recurren a Licantén, para proveerse de insumos y servicios variados, de salud y educación, entre otros.

10. Nombre: Reposición Ruta 126, Sector Coelemu - Rafael - Tome, Tramo Km 4,542 (Puente Burca) al Km 14,400, Provincia de Ñuble, VIII Región (Nuevo 2006).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La Ruta en análisis se caracteriza por ser una vía con importantes restricciones de velocidad debido a su trazado sobre terrenos con características montañosas, y deficiencias de seguridad por el estado del pavimento, carencia de bermas y geometría deficiente. La vía es utilizada en especial por vehículos pesados, para acceder a todo el sector costero de la Bahía de Concepción y por lo tanto al centro comercial e industrial de la región, eje del desarrollo económico.

Beneficiario: La realización del proyecto permitirá mejorar el nivel de servicio y tránsito de la ruta, y en especial la seguridad de la vía, obteniéndose beneficios por ahorro en costos de operación conservación y tiempo de viaje, así como disminución de accidentes.

---

**11. Nombre:** Construcción By Pass Penco; VIII Región

**Tipo de Iniciativa:** Proyecto

**Objetivo:** El objetivo de este proyecto es construir el by-pass Penco, que permite otorga una conectividad directa y expedita a la red vial ínter portuaria de la región y mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta comuna, al disminuir el tránsito comercial que reviste alto riesgo para los peatones y aminorar gastos de mantención de la vías urbanas, deterioradas rápidamente por el paso constante de camiones con carga pesada y maquinaria con destino al Puerto de Lirquén.

Se inicia en la Ruta 150, al norte del Cementerio y termina en el empalme con Autopista del Itata. Comprende la construcción del enlace Penco, un by pass superior y pasos inferiores, diversos cruces, sectores con dos y tres pistas, sector con terraplén, un puente de 190 m de largo, acceso a predios, etc.

**Beneficiario:** Al separar tráfico de paso y local, se beneficia la totalidad de la comuna, representada por 46.000 habitantes, con un 97 % de población urbana. El sector tiene uso local intensivo, presencia de viviendas, servicios variados, colegios, cementerio y locales comerciales, con tráfico vehicular y peatonal, entre otros. Se mejora el medio ambiente y la calidad de vida.

Además, se benefician las comunas aledañas de Concepción, Talcahuano y, principalmente Tomé, ya que sus habitantes verán tendrán una vía expedita de tránsito hacia el Gran Concepción, (216.000, 250.000 y 52.000 habitantes respectivamente).

**12. Nombre:** Mejoramiento Ruta P-40 Sector: Arauco - Quiapo - Millonhue, VIII Región (Nuevo 2007)  
Arauco – Puente Raqui.

**Tipo de Iniciativa:** Proyecto

**Objetivo :** Esta ruta conecta a la ciudad de Arauco con la capital provincial a través de un trazado costero más directo, produciéndose un ahorro de 30,0 kilómetros aproximadamente respecto a la actual conexión a través de la Ruta 160, constituyendo la única vía alternativa a la Ruta Q-60, favoreciendo a numerosas comunidades rurales e indígenas.

**Beneficiarios:** Este proyecto beneficiará principalmente a las comunidades indígenas mapuches y población de origen mapuche que habitan en el sector.

**13. Nombre:** Mejoramiento Ruta 199-CH, Curarrehue - Paso Mamuil - Malal, Sector Curarrehue - Puesco, Tramo Km. 116,800 - Km. 136,76523, Provincia de Cautín, IX Región (Nuevo 2006)

**Tipo de Iniciativa:** Proyecto

**Objetivo:** Este proyecto en el Paso Fronterizo Mamuil Malal, está considerado como proyecto Bicentenario. Además, se encuentra en los objetivos de Estrategia Regional, clasificado como una vía de consolidación de infraestructura necesaria para el desarrollo y la integración, inserta en la Integración a la Economía Global y Actualización Tecnológica para el Desarrollo productivo, perteneciente a Corredores Viales.

**Beneficiario:** Los beneficiarios de este proyecto son múltiples, comunas como Pucón, Curarrehue y la localidad de Puesco. Se destaca la integración territorial, de sectores de notable riqueza paisajística y valor ambiental. Además se facilitará el desarrollo de diversos sectores productivos, consolidados y emergentes, como el sector agropecuario, turístico y un especial intercambio cultural entre Chile y Argentina.

---

14. Nombre: Ampliación Reposición y Pavimentación, Ruta 5 Acceso Norte a Temuco, IX Región (Nuevo 2006)

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El objetivo de la obra de Ampliación, Reposición y Pavimentación de la Ruta 5 Acceso Norte a Temuco, es mejorar y optimizar la conectividad desde la Ruta 5 hacia el sector norte de la ciudad de Temuco, mediante la ampliación de la calzada simple existente, a una doble calzada proyectada.

Se inicia a la salida del peaje hacia Temuco de la Concesión Ruta 5 Sur Tramo Collipulli-Temuco y termina en el inicio del Eje Caupolicán de la ciudad de Temuco. Comprende la pavimentación de doble calzadas en una longitud de 7,2 Km., entre los Km. 0,500-7,784, con diversos perfiles, según si es tramo urbano o rural. Igualmente, se incluyen ciclovías, aceras peatonales, paisajismo, iluminación, semaforización, entre otros. Además, para la nueva calzada se contempla la construcción de un nuevo Puente Pumalal y obras de conservación para el puente Pumalal existente.

Beneficiario: Proporciona un acceso seguro y expedito a la ciudad de Temuco desde la Ruta 5 Norte, beneficiando a gran parte de la ciudad y a importantes comunas del norte de la Región como Vilcún, Lautaro, Perquenco, Galvarino, etc., que necesitan acceder a la ciudad para comercializar sus productos y abastecerse de insumos productivos.

15. Nombre: Mejoramiento Acceso al Puerto de Puerto Montt, Sector Avenida Parque Industrial, Tramo Ex Ruta 5 - Avda. Parque Industrial (1,2), Provincia de Llanquihue, X Región (Nuevo 2006)

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto tiene por objetivo descongestionar la ciudad de Puerto Montt de los vehículos de paso, habilitando una segunda calzada en la Av. Industrial (conexión de la ex Ruta 5 con la Ruta 5 ahora concesionada).

Beneficiario: Las obras de mejoramiento se traducen en el aumento de la calidad de vida principalmente de los habitantes de la Ciudad de Puerto Montt.

16. Nombre: Reposición Ruta 5 sur sector Castro - Chonchi Tramo Km 1187;58120 al KM 1205;200 Provincia de Chiloé X región (Plan Chiloé).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto se encuentra inserto dentro del Plan de Conectividad Chiloé. La importancia de este programa radica en que permitirá que los habitantes de la Isla, no sólo puedan contar con mejores condiciones de conectividad, ya que al ser un plan integral les otorgará beneficios en diversas áreas correlacionadas entre sí, las que persiguen un mismo fin que es brindar una mejor calidad de vida.

Beneficiario: La ejecución de este proyecto permitirá mantener el estándar del Longitudinal Sur, generando beneficios para los usuarios por concepto de ahorro en tiempos de viaje y costos de operación. Se mejorarán además, las condiciones de transitabilidad y seguridad de la Ruta.

17. 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

18. Nombre: Reposición puente Pilmaiquen; camino Chirre - Entrelagos Provincia de Valdivia; X Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El Plan de Inversiones de la Dirección de Vialidad considera abordar proyectos que den solución a problemáticas planteadas en la Zona Precordillerana, lo que ha sido enfrentado a través de un programa denominado Ruta Interlagos, para la zona sur del país, en las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. El trazado completo estimado para la Ruta Interlagos, se compone de un eje longitudinal, ejes transversales y caminos complementarios. En particular, para las provincias de Valdivia y Osorno, se contempla la ejecución de obras de un sector ubicado entre las localidades de Chirre y Entrelagos, que pretenden dar continuidad a un sector específico de la interconexión vial denominada Ruta Interlagos. Este proyecto se encuentra inserto dentro de este programa. Específicamente la construcción del Puente Pilmaiquén ubicado en el desagüe del lago Puyehue, el que se emplazará en el eje ferroviario con una longitud aproximada de 120 ml.

Beneficiario: Los principales beneficiarios corresponden a los habitantes de las localidades de Chire y Entrelagos, los que experimentarán, sin lugar a dudas, un incremento en la actividad turística producto de la continuidad de la Ruta. Además de una mejora en la calidad de vida de los habitantes de las pequeñas localidades aledañas al camino.

19. Nombre: Mejoramiento cruce longitudinal Oqueldan - Chaiguao Rol W-881 km 0 al km 37 Provincia de Chiloé (Plan Chiloé).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto corresponde a la pavimentación de la Ruta W-881 en el tramo comprendido entre el cruce con el Longitudinal Sur (Oqueldán) y la localidad de Chaiguao, con una longitud aproximada de 11 Km. El principal objetivo de este proyecto es otorgar a los usuarios una conexión expedita durante todo el año.

Beneficiario: Este sector se encuentra ubicado en una zona predominantemente rural y concentra en la localidad de San Antonio trabajos de recolección de algas. La importancia de invertir en este camino radica principalmente en un beneficio social para los lugareños, ya que su actividad económica es de subsistencia. Además el mejoramiento del camino favorece el turismo zonal y regional en la que se aprecia un paisaje de bosque con características propias del territorio con una panorámica al Océano Pacífico de especial belleza colorida.

---

20. Nombre: Reposición Puentes Puntra y Butalcura, Sector Ruta 5, Degañ - Mocopulli, Provincia de Chiloé, X Región (Plan Chiloé).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El proyecto consulta la reposición de los puentes Puntra y Butalcura, en los ríos del mismo nombre, ubicados en la Ruta 5 Sur, entre Castro y Ancud, que son las principales comunas de la isla de Chiloé con la mayor concentración de población urbana.

Beneficiario: Las industrias de la zona, especialmente las dedicadas a la crianza de salmones, al necesitar una cadena de frío continua, son una de las grandes beneficiarias de este proyecto, además de los habitantes de la zona. Por tratarse, de la vía más importante de Chiloé y del País, la continuidad hacia la capital regional y al resto del territorio nacional, siempre debe contar con un estándar de acuerdo a su categoría de ruta troncal.

21. Nombre: Mejoramiento ruta W-853; sector Teupa - Santa María; km 6;8 al km 28;5; Provincia de Chiloé (Plan Chiloé); X Región

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto permitirá terminar las obras de pavimentación de la Ruta W-853, que se extiende desde Huicha (km 6,8) hasta Queilén (km 42,33), lo cual otorgará una conexión vial expedita y continua a los habitantes de la zona con la Capital Provincial, Castro.

Beneficiario : Es importante destacar que este proyecto tiene un gran significado social y económico para la provincia de Chiloé, puesto que unirá dos centros poblados, Chonchi y Queilén, con grandes perspectivas de desarrollo a través de las actividades pesqueras, de servicios complementarios y en el área turística, como asimismo las actividades de acuicultura y salmones..

22. 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.

---

23. Nombre: Mejoramiento Ruta 265-CH Sector:Chile Chico-Paso Río Jeinimeni (frontera); tramo Dm 0;00al Dm 8;260 Comuna Chile Chico Provincia General Carrera Region de Aysén

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto corresponde al mejoramiento y ampliación de uno de los cinco principales puntos de ingreso a la región de Aysén. Es importante, ya que es el segundo camino pavimentado que llegará a la frontera Argentina y se conectará con otro camino pavimentado (lado Argentino), que posee un importante flujo vehicular, sobre todo en época turística tanto de ingreso como salida a la Región de Aysén.

Beneficiario: Existen numerosas localidades que se verán beneficiadas con el mejoramiento de esta ruta. La Comuna de Chile Chico, ciudad eminentemente fronteriza que se constituye en una puerta de entrada a la Región para el turista argentino a través de la localidad de Los Antiguos, distante a sólo 5 km.. El Lago General Carrera, motor regulador del clima y que permite incluso el desarrollo de una zona de microclima en el que se desarrolla una abundante y variada actividad hortifrutícola. Fachinal con sus accidentes topográficos, Paso de las Llaves y las posibilidades de acceso a numerosos Ventisqueros con excelentes posibilidades para el turismo aventura.

24. 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.

25. Nombre: Construcción Puente La Puntilla de Lonquén, Tramo Ruta G-46, Provincia de Maipo, Región Metropolitana (Nuevo 2006).

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivos: Este proyecto contempla la construcción del Puente La Puntilla de Lonquén y sus accesos, ubicado sobre el río Maipo en el kilómetro 11,0 de la Ruta G-46, Comuna Buin, Provincia del Maipo, Región Metropolitana. El nuevo puente tendrá una longitud de 697,4 metros. Las principales obras son infraestructura, superestructura, obras de acceso y obras varias. Además se considera la construcción de defensas fluviales con enrocados y un paso superior de ferrocarriles "La Puntilla". En total son 3.000 m. de nuevo trazado, desglosado en 1.311 m. en el Acceso Sur y 992 m. en el Acceso Norte y 697 m. del puente. Las pistas de circulación son de 3,5 m y ancho de bermas tratadas en 2,5 m. Se definió la estructura de pavimento una carpeta asfáltica, una base asfáltica y una base granular. Disponer de un puente vial que dé fluidez al flujo vehicular y que permita un tránsito interrumpido en este punto a esta importante Ruta. De esta forma se mejora la conectividad principalmente de la Ruta 5 con el Puerto de San Antonio, dado que la G-46 es prácticamente la única alternativa que tienen para desplazarse los flujos que vienen de sectores ubicados al norte de Lonquén y que tienen como destino todos los sectores aledaños a la Ruta 78. Actualmente en el lugar existe un puente ferroviario habilitado para uso vehicular que tiene una longitud de 750 m. con calzada simple de 4 m en tramos de 15 m. La línea férrea está utilizable y la Empresa de FFCC cobra un peaje por su uso. La circulación vehicular es controlada por un sistema de semáforo

---

Beneficiarios: Los principales beneficiarios son los habitantes de las Provincias de Maipo y Talagante (378.444 y 217.449 habitantes)

26. 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.



**Cuadro 6**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2007**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>36</sup>	Ejecución Acumulada al año 2007 <sup>37</sup>	% Avance al Año 2007	Presupuesto Final Año 2007 <sup>38</sup>	Ejecución Año 2007 <sup>39</sup>	% Ejecución Año 2007	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Reposición ruta 5; sector ex-oficina Lagunas - Pintados tramo km 1751;140 - km 1781;140 Provincia de Iquique; I Región	3.548.909	3.548.909	100,0	1.150.800	1.150.730	100,0	0,0	
Mejoramiento Av. Presidente Salvador Allende tramo 2 calle Sarmiento - Avenida Rendich II región	2.086.832	2.042.937	97,9	1.238.200	1.234.890	99,8	43.895	
Mejoramiento Costanera Norte de Antofagasta; II Etapa II Región	5.898.854	5.898.854	100,0	1.359.000	1.016.685	74,8	0,0	
Mejoramiento Ampliación Ruta 5 Sector: Coquimbo - La Serena - Cruce Videla - IV región	2.983.574	2.908.450	97,5	1.517.800	1.428.673	94,1	75.124	
Habilitación Nuevo Camino La Polvora - Etapa III Sector Quebrada Las Ánimas - Puerto de Valparaíso (Diferido 2004); Vialidad Urbana	39.520.114	39.052.831	98,8	13.526.500	10.362.050	76,6	467.283	
Mejoramiento ruta 60-CH; Villa Dulce Torquemada; etapa III; sector rotonda Miraflores - rotonda Santa Julia; tramo km 2;200 al km 4;292; provincia de Valparaíso; V región	7.996.287	2.205.054	27,6	2.740.800	2.266.493	82,7	4.926.585	

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

37 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2007.

38 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2007.

39 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2007.

**Cuadro 6**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2007**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>36</sup>	Ejecución Acumulada al año 2007 <sup>37</sup>	% Avance al Año 2007	Presupuesto Final Año 2007 <sup>38</sup>	Ejecución Año 2007 <sup>39</sup>	% Ejecución Año 2007	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Ruta I-512, Sector La Capilla - Lo Valdivia - Boyeruca, Tramo Km 0,00000 al Km 7,00499, VI Región (Nuevo 2006)	1.545.216	1.228.450	79,5	1.300.000	1.241.319	95,5	316.766	
Mejoramiento y Construcción Ruta 115-CH, Puente Armerillo - Paso Pehuenche, Sector Acceso Oriente Central Cipreses - Quebrada Los Toros, Tramo km 98,74200 al km 109,55693, Provincia de Talca, VII Región (Nuevo 2006)	6.157.807	2.123.414	34,5	2.195.500	2.190.222	99,8	4.034.393	
Mejoramiento Ruta J-810, Sector Licantén - Vichuquén, tramo Km. 0,000 - Km. 15,373, Provincia de Curicó, VII Región (Nuevo 2006)	5.088.731	1.410.001	27,7	1.476.000	1.454.694	98,6	3.320.919	
Reposición Ruta 126, Sector Coelemu - Rafael - Tome, Tramo Km 4,542 (Puente Burca) al Km 14,400, Provincia de Ñuble, VIII Región	5.913.987	1.797.480	30,4	1.803.000	1.802.999	99,9	2.691.536	

**Cuadro 6**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2007**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>36</sup>	Ejecución Acumulada al año 2007 <sup>37</sup>	% Avance al Año 2007	Presupuesto Final Año 2007 <sup>38</sup>	Ejecución Año 2007 <sup>39</sup>	% Ejecución Año 2007	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Construcción By Pass Penco; VIII Región	9.039.474	5.471.929	60,5	5.866.030	5.866.029	100,0	1.589.626	
Mejoramiento Ruta P-40 Sector: Arauco - Quiapo - Millonhue, VIII Región (Nuevo 2007) Arauco – Puente Raqui.	8.353.945	1.839.023	22,0	1.949.000	1.948.998	100,0	4.488.995	

## • Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2007

### - Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2007

Cuadro 7 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2007										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2007	Cumple SI/NO <sup>40</sup>	% Cumplimiento <sup>41</sup>	Notas
				2005	2006	2007				
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de comunas conectadas por camino pavimentado con su capital provincial en relación al total de comunas del país.	$((N^{\circ} \text{ de comunas conectadas por camino pavimentado con su capital provincial} / \text{Total de comunas del país}) * 100)$	%	87,0	87,0	89,0	87,0	Si	102,3	
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual	$((\text{Km de red vial pavimentada en buen y regular estado año t} / \text{Total de Km de red vial pavimentada evaluada}) * 100)$	%.	91,0	90,0	90,4	90,0	Si	100,4	
Planificación de la infraestructura vial	Cofinanciamiento en proyectos como resultado de una adecuada política de planificación multi-sectorial	$((\text{Sumatoria recursos FNDR y Otros aplicados en caminos (MM\$)} / \text{Inversión Total en caminos (MM\$)}) * 100)$ (Inversión total anual en construcción de vías interurbanas pavimentadas (M\$)/N° de km equivalentes de vías interurbanas pavimentadas ejecutadas en el año (KM))	%.	8,5	n.c	6,4	4,2	Si	153,0	
Construcción de la infraestructura vial	Registro del Costo total de construcción por km de camino pavimentado (M\$)	$((\text{Monto final obras terminadas año t} / \text{Monto inicial contratado t-1}) * 100)$	M\$	n.c.	n.c	258,9	185,7	NO	-40,0	
Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de variación en los montos de obras	$((\text{Monto final obras terminadas año t} / \text{Monto inicial contratado t-1}) * 100)$	%	12,8	10,0	11,1	15,0	SI	131,0	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial nacional mantenida mediante contratos globales	$((\text{Km. de caminos conservados por contratos globales} / \text{Km. total de caminos}) * 100)$	%.	37,0	38,0	43,9	30,0	SI	146,0	

40 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2007 es igual o superior a un 95% de la meta.

41 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2007 en relación con la meta 2007.

**Cuadro 7**  
**Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2007**

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2007	Cumple SI/NO <sup>40</sup>	% Cumplimiento <sup>41</sup>	Notas
				2005	2006	2007				
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	$((\text{Km de caminos en buen y regular estado conservados por Administración Directa}/\text{Km Total de caminos de la red}) * 100)$	%	44,0	46,0	42,5	30,0	SI	141,0	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial no pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual	$((\text{Km de red vial no pavimentada en buen y regular estado año t}/\text{Total de Km de red vial no pavimentada evaluada}) * 100)$	%	81,0	81,0	72,1	70,0	SI	103,0	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial de la DV saneada anualmente en alcantarillas	$((\text{Total de operación de saneamiento efectuada en alcantarillas (ml)}/\text{Total de alcantarillas existentes (ml)}) * 100)$	%	15,0	13,0	13,8	8,0%	SI	173,0	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la señalética en buen o regular estado	$((\text{N}^\circ \text{ de señales en buen o regular estado}/\text{N}^\circ \text{ total de señales}) * 100)$	%	80,0	80,0	91,5	70,0	SI	130,0	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Realización de especificaciones técnicas para los niveles de servicio en contratos de conservación de redes	$((\text{N}^\circ \text{ de ejemplares de especificaciones técnicas para contratos de conservación de redes realizadas}/\text{Total contratos de conservación de redes}) * 100)$	%	n.c.	n.c.	100,0	100,0	SI	100,0	

Porcentaje global de cumplimiento: 90 %

- **Otros Indicadores de Desempeño**

Cuadro 8							
Otros indicadores de Desempeño año 2007							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2005	2006	2007	
Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial nacional mantenida mediante contratos globales	(Km. de caminos conservados por contratos globales/Km. total de caminos de la red)*100	%	37,0 %	38,0 %	43,9 %	
Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de avance de la Ruta Costera	(Km. de ruta costera mejorados año t/km. programados de ruta costera)*100	%	13,3 %	13,3 %	106,0 %	
Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de avance Ruta Interlagos	(Km. de Ruta Interlagos mejorados año t/kms programados de Ruta Interlagos)*100	%	20,8 %	16,9 %	104,0 %	
Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de Proyectos nuevos presentados a Mideplan dentro de los plazos establecidos	(Nº de proyectos presentados en plazo/Nº de proyectos que la Dirección determine presentar a Mideplan, al 31 de Enero del 2005)*100.	%	97,8 %	98,0 %	98,9 %	

## • Anexo 5: Programación Gubernamental

Cuadro 9 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2007			
Objetivo <sup>42</sup>	Producto <sup>43</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación <sup>44</sup>
Mejoramiento Ruta 9 Sector Cueva del Milodón Cerro Castillo. Sector del Kms. 263,38 al 291,3. XII Región	Mejoramiento de 27,9 km eq. de camino	1,4,5	Cumplido
Mejoramiento ruta 115-ch puente armerillo - límite paso pehuenche. Sector acceso oriente central cipreses - quebrada los toros. VII región(10,8 Km.)	Mejoramiento de 10,8 Km eq. De camino	1,4,5	Bajo, Proyecto retrasado
Reposición, construcción puente Pilmaiquén en ruta interlagos, sector ruta T - 981 - U Chirre, X región. (120m)	Reposición de 120 m. De puentes	1,4,5	Cumplido
Mejoramiento de costanera Antofagasta II (7,7 Km.)	Mejoramiento de 7,7 km eq. de camino	1,4,5	Cumplido
Mejoramiento Avenida Salvador Allende Antofagasta(812m)	Mejoramiento de 812 m de camino	1,4,5	Medio
Mejoramiento intersección Avda. Videla en ruta 5. La Serena (845 m)	Mejoramiento de 845 m De camino	1,4,5	Cumplido
Mejoramiento ruta 60-CH; Villa Dulce Torquemada; etapa III; sector rotonda Miraflores - rotonda Santa Julia; tramo Km. 2;200 al Km. 4;292; provincia de Valparaíso; V región (2.092 m)	Mejoramiento de 2,092 m eq.	1,4,5	Medio, Se ha ejecutado el 51,75 % del compromiso.

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

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

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

**Cuadro 9**  
**Cumplimiento Programación Gubernamental año 2007**

<b>Objetivo<sup>42</sup></b>	<b>Producto<sup>43</sup></b>	<b>Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula</b>	<b>Evaluación<sup>44</sup></b>
Reposición del pavimento de la ruta 5 en varios sectores de la I región. Sector Quillagua - Hilaricos, Km. 1651 al 1675 (24,0 Km.)	Reposición de 24,0 Km De pavimento	1,4,5	Alto
Reposición del pavimento ruta 5 en varios sectores de la I región. Sector Ex Oficina Laguna - Pintados, Km. 1751 al 1781(30,0 Km.)	Reposición de 30,0 Km. De pavimento	1,4,5	Cumplido
Construir puente La Puntilla de Lonquén en ruta G - 46. RM (697m)	Construcción de puente con un largo de 697 m	1,4,5	Alto, El avance total corresponde al 85,28 % del compromiso.
Mejoramiento ruta T - 65 cruce ruta 5 (Paillaco - Itropulli cruce ruta T - 695) X región (10,3 Km.)	Mejoramiento de 10,3 Km De camino	1,4,5	Cumplido
Reposición ruta F - 30 E, sector Zapallar - La Laguna V región (13,4 Km.)	Reposición de 13,4 Km De camino	1,4,5	Alto, El avance total corresponde a un 77% del compromiso.
Mejoramiento ruta P - 560 sector Cañete - Cayucupil VIII región (12,8 Km.)	Mejoramiento ruta 12,8 Km	1,4,5	Cumplido
Reposición puentes Puntra y Butalcura en Ruta 5 km 1.145,84 y 1.205,20 (170 m)	Reposición puentes, con un total de 170 m	1,4,5	Bajo, Se ha ejecutado solamente un 43,55 % del compromiso de 110 m equiv.
Reposición Ruta 5 Sur, sector Castro -Chonchi, tramo Km. 1.187,58- 1.205,20(17,6km)	Reposición de 17,6 km De camino	1,4,5	Medio, El compromiso total para el año no ha sido cumplido (17,6 Km) registrando un avance menor.
Mejoramiento Ruta W-853, sector Teupa -Santa María, km 6,8 - 28,5 (21,7km)	Mejoramiento de 21,7km de camino	1,4,5	Cumplido
Mejoramiento Ruta I-512, Sector La Capilla - Lo Valdivia - Boyeruca, Tramo Km. 0,000 al Km. 7,00499; VI Región (7,0 Km.)	Mejoramiento de 7,0 Km de camino	1,4,5	Alto



● **Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas<sup>45</sup>**  
(01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007)

**Programa/Institución:** Programa de Conservaciones Viales  
**Año Evaluación:** Ministerio de Obras Públicas  
**Fecha del Informe:** Dirección de Vialidad

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 2007 alcanzándose un 97% de cumplimiento respecto a Metas Físicas, un 84% en kilómetros atendidos y un 97% respecto a los compromisos de estado de la red.

En el Cuadro 11 se detallan los compromisos adquiridos y su cumplimiento.

<b>Cuadro 10</b>	
<b>Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas</b>	
Compromiso	Cumplimiento
<b>Compromiso</b>	<b>Cumplimiento</b>
2. Desarrollar metodología a través de la cual se determinará cuáles son los límites de deterioro admisibles para los caminos no pavimentados.	<p>Respecto de la recomendación "I 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 marzo del 2008.</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 deterioros admisibles o indicadores de estado para este tipo de caminos.</p> <p>El estudio está compuesto por seis etapas más el informe final. A la fecha se han entregado todos los informes del estudio, y se está en etapa de revisión del informe final.</p> <p>En cuanto a la metodología para la determinación del estado de caminos no pavimentados, ésta se aborda principalmente en las etapas tres, cuatro y</p>

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

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

### Compromiso

### Cumplimiento

cinco del estudio.

Etapa Tres Informe:

En la etapa tres, se propone una metodología que permite la obtención del estado de las calzadas no pavimentadas. La metodología propuesta está basada en ecuaciones matemáticas obtenidas a partir del análisis estadístico de la opinión proporcionada por un panel de expertos. Estas ecuaciones determinan un indicador de estado denominado ICNP (Índice de Condición de caminos No Pavimentados). Además, se desarrolla un "Instructivo de Inspección Visual de Caminos No Pavimentados" con el fin de poder aplicar la metodología de determinación de estado, a partir de mediciones de deterioros tomadas en terreno.

Etapa Cuatro Informe:

En esta etapa, se realiza una validación en terreno y se realizan los ajustes necesarios. A partir de la validación en terreno se determinaron las ecuaciones definitivas tanto para una inspección sin equipos de auscultación (que determinan el valor del IRI) o con equipos de auscultación. Las ecuaciones se muestran a continuación.

Ecuación sin equipos de auscultación

$$\text{ICNP} = 10 - 1,15 \cdot (1,01 \text{ Calamina} + 1,96 \text{ Baches} + 1,28 \text{ Erosión} + 0,29 \text{ Ahuellamiento} + 1,36 \text{ Camino Pedregoso} + 1,37 \text{ Bombeo})$$

Ecuación con equipos de auscultación

$$\text{ICNP} = 11,64 - 0,41 \text{ IRI} - 1,60 \text{ Erosión} - 0,40 \text{ Ahuellamiento} - 1,79 \text{ Camino Pedregoso} - 1,57 \text{ Bombeo}$$

A partir del mismo panel de expertos a partir del cual se desarrollaron las ecuaciones de ICNP, se determinaron límites para la Asignación del Estado de los Caminos No Pavimentados. Estos límites están clasificados según tipo de carpeta de rodadura, ya sea "ripio" o "tierra", y por tipo de clima, considerando climas "seco", "mediterráneo" y "húmedo". Dichos límites se validan en terreno y son mostrados a continuación.

Límites de Asignación de Estado para Caminos de Ripio.

ESTADO	SECO	MEDITERRÁNEO	HÚMEDO
MUY BUENO	10 a 8,0	10 a 8,0	10 a 8,0
BUENO	7,9 a 5,0	7,9 a 5,5	7,9 a 7,0
REGULAR	4,9 a 4,0	5,4 a 4,5	6,9 a 5,0
MALO	3,9 a 2,0	4,4 a 2,5	4,9 a 3,5
MUY MALO	1,9 a 1,0	2,4 a 1,0	3,4 a 1,0

Límites de Asignación de Estado para Caminos de Tierra.

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

ESTADO	SECO	MEDITERRÁNEO	HÚMEDO
MUY BUENO	10 a 7,5	10 a 8,0	10 a 8,0
BUENO	7,4 a 4,5	7,9 a 5,5	7,9 a 6,5
REGULAR	4,4 a 3,0	5,4 a 4,0	6,4 a 4,5
MALO	2,9 a 2,0	3,9 a 2,0	4,4 a 3,0
MUY MALO	1,9 a 1,0	1,9 a 1,0	2,9 a 1,0

Además, se determinaron valores de estado a partir de valores extremos de deterioros, los cuales son mostrados en la siguiente tabla.

Estados definidos para valores máximos extremos de deterioros.

Deterioro	Valor	Estado del Camino
IRI (m/km)	Mayor a 12	Muy Malo
IRI (m/km)	Menor a 4	Muy Bueno
Calamina (cm)	Mayor a 3	Muy Malo
Baches (m <sup>2</sup> m totales por km)	Mayor a 2	Muy Malo
Ahuellamiento (cm)	Mayor a 4	Muy Malo
Erosió Ancho (cm)	Mayor a 5	Muy Malo

Se envió por e-mail al SR. ERNESTO GONZALEZ Z.

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 de 2006 y tiene fecha programada de término en diciembre de 2007.

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 los caminos no pavimentados.

El estudio está compuesto por seis etapas. Hasta la fecha se han entregado los informes correspondientes a las cuatro 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.

En la segunda etapa denominada "Análisis de Antecedentes", se analizan metodologías de inspección de calzadas no pavimentadas, lo cual no se pidió en las bases de concurso, sin embargo, se consideró necesario para el desarrollo del estudio. 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.

En la tercera etapa cuyo nombre es "Proposición Metodológica para la

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>Determinación del Estado de Caminos no Pavimentados”, se presenta la estructura de un instructivo de inspección visual, el cual es esencial para la aplicación de la metodología de determinación del estado de los caminos no pavimentados, para la cual también se determina la encuesta a expertos que se aplicará para lograr desarrollar dicha metodología.</p> <p>En la cuarta etapa llamada “Definición y asignación de acciones, estándares y políticas de conservación y validación de metodología para la determinación del estado”, se entrega un completo análisis de sensibilidad de los modelos del programa HDM-4 para caminos no pavimentados, donde se determinan las variables más incidentes en el deterioro de caminos no pavimentados. Asimismo, se desarrollo un análisis comparativo de diferentes políticas y estándares aplicados a distintos escenarios. Además, se presentan los análisis de las encuestas a expertos realizados para la determinación de las ecuaciones que entregan el estado de las calzadas no pavimentadas según la metodología propuesta.</p> <p><b>Calificación: Cumplido (Diciembre 2007)</b></p>

4. Traducir los límites de deterioro admisible para caminos no pavimentados en metas concretas de estado de los caminos.

Se determinaron valores de estado a partir de valores extremos de deterioros, los cuales son mostrados en la siguiente tabla.

Estados definidos para valores máximos extremos de deterioros.

Deterioro	Valor	Estado del Camino
IRI (m/km)	Mayor a 12	Muy Malo
IRI (m/km)	Menor a 4	Muy Bueno
Calamina (cm)	Mayor a 3	Muy Malo
Baches (m*m totales por km)	Mayor a 2	Muy Malo
Ahuellamiento (cm)	Mayor a 4	Muy Malo
Erosión Ancho	Mayor a 5 cm	Muy Malo

Fuente: 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 marzo del 2008.

**Calificación: Parcialmente cumplido**

Observación: Se deja constancia que si bien se han definido los valores máximos extremos de deterioro, éstos no se han convertido en metas concretas de estado de los caminos no pavimentados.

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento												
<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.</p> <p>Las razones que explican las diferencias entre lo propuesto por el PAM y lo ejecutado por las regiones I, II, III, IV, VII y X se deben fundamentalmente a que el PAM es una proposición de acciones de conservación basado en los resultados de la campaña de inspección visual que se realiza cada dos años y que trabaja en función de unidades de muestreo, cuyo criterio es que para los caminos de asfalto, se inspecciona cada 250 m, los primeros 10 m y para los de hormigón, la unidad de muestreo es por kilómetro, inspeccionando sólo las 10 primeras losas.</p> <p>Además, cuando se realiza la campaña de inspección visual por parte de cada Dirección Regional de Vialidad, esta no se efectúa en los caminos que están siendo conservados o que prontamente se intervendrán en algún grado superior como Conservaciones Periódicas. Por lo anterior, es probable que en las regiones que existieron diferencias, hayan definido con anterioridad los tramos a intervenir, no concordando con lo señalado en el PAM.</p> <p>Las acciones que se han tomado para inducir el uso del PAM es generar programas especiales de Sellos y Recapados y sugerir que los proyectos que se realicen consideren el PAM si coincide con la realidad del momento para generar las obras. Esto se hizo el año 2007 y 2008. Se envió Cuadro con detalles por e-mail al Sr. Ernesto González Z.</p> <p><b>Calificación: Parcialmente cumplido</b></p> <p>Observación: Se insiste que esta pendiente enviar los medios de verificación que permitan verificar 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). Se deja constancia que se cuenta con el INFORME PROGRAMA DE SELLOS, RECAPADOS Y CEPILLADOS.</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.</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>Como medio de verificación de lo aseverado anteriormente, se puede revisar la evolución que ha tenido en los últimos años la cobertura en conservación de la Red Comunal, que es la red de menor tránsito, por parte de la Administración Directa y los Contratos Tradicionales, que es lo siguiente:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Año</th> <th style="text-align: center;">A. Directa (Kms)</th> <th style="text-align: center;">C. Tradicionales (Kms)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2004</td> <td style="text-align: center;">14.749</td> <td style="text-align: center;">2.483</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2005</td> <td style="text-align: center;">16.585</td> <td style="text-align: center;">2.308</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2006</td> <td style="text-align: center;">17.467</td> <td style="text-align: center;">2.266</td> </tr> </tbody> </table>	Año	A. Directa (Kms)	C. Tradicionales (Kms)	2004	14.749	2.483	2005	16.585	2.308	2006	17.467	2.266
Año	A. Directa (Kms)	C. Tradicionales (Kms)											
2004	14.749	2.483											
2005	16.585	2.308											
2006	17.467	2.266											

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

### Compromiso

### Cumplimiento

Es decir, en los últimos años la Administración Directa ha aumentado su presencia en la Red Comunal, mientras que los Contratos Tradicionales se han mantenido constantes, lo que comprueba la aseveración inicial.

#### Calificación: Cumplido (Junio 2007)

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 .

Por otra parte 5 Redes de Contratos Globales fueron licitados por el Sistema de Contratos Mixtos por nivel de servicio a suma alzada y por precios unitarios encontrándose en estos momentos en el proceso de Adjudicación. Corresponde al 4,5% del total de Contratos Globales actualmente en ejecución (111), a un 3,2% de la red vial pavimentada y a un 2,8% de la red bajo tuición de la Dirección de Vialidad. No existe nivel de servicio en la red no pavimentada. El medio de verificación de esta información es el Informe Mensual de Enero 2008 del Subdepartamento de Conservación de Redes.

“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.

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

### Compromiso

### Cumplimiento

Por lo tanto, se está implementando en la Dirección de Vialidad la contratación de redes por nivel de servicio con plazos prolongados.

A junio 2007 aún no se ha iniciado ningún contrato por nivel de servicio. Se continúa trabajando en los dos contratos de la IV y VI región donde se realizan los Estudios de Ingeniería. Se espera poder licitar el primer contrato a principios del próximo año.

Se trabaja paralelamente en 5 Contratos Mixtos, por nivel de servicio y a precios unitarios, cuyas fichas EBI ya están presentadas a MIDEPLAN Y EL Decreto que aprueba las nuevas Bases ya se encuentra en Contraloría para su V° B°

**Calificación: Cumplido (Diciembre 2007)**

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.

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.

ZONA red en km

	<b>pavim.</b>	<b>no pav.</b>	<b>total</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>11.034</b>	<b>20.456</b>	<b>31.490</b>

Los kilómetros atendidos durante el año 2006 por Contratos de Conservación Global fueron:

<b>zona</b>	<b>pavim.</b>	<b>no pav.</b>	<b>total</b>
NORTE	4.141	4.367	8.508
CENTRO	4.062	5.639	9.701
SUR	2.344	7.832	10.175
AUSTRAL	531	1.763	2.294
<b>TOTAL</b>	<b>11.077</b>	<b>19.601</b>	<b>30.679</b>

El medio de verificación es el archivo respaldo para el cálculo de los indicadores SIG.

Cabe consignar que el valor de 31.490 kms. informado para el año 2005 corresponde al medido en diciembre de ese año, siendo el valor medio del año igual a 28.867 kms. Este último valor resulta inferior al medido el año 2004 (29.229 kms), lo que se explica por la disminución de presupuesto del año 2005 con respecto al 2004.

## Cuadro 10 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

El año 2006 existió un incremento en la inversión lo que permitió aumentar la cobertura con respecto a los años anteriores.

En el año 2007 se contabilizó lo siguiente en kilómetros atendidos a Diciembre 2007.:

ZONA	PAV.	NO PAV.	TOTAL
NORTE	4.767	4.630	9.397
CENTRO	4.530	5.945	10.475
SUR	2.912	10.151	13.063
AUSTRAL	550	1.690	2.240
<b>TOTAL</b>	<b>12.759</b>	<b>22.417</b>	<b>35.176</b>

**Calificación: Cumplido (Diciembre 2007)**

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.

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 envió un detalle de los resultados de cumplimiento de cada región al Sr. Ernesto Gonzalez por e-mail.

**Calificación: Cumplido (Junio 2007)**



- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2007 (Programa de Mejoramiento de la Gestión, Metas de Eficiencia Institucional u otro)**

Cuadro 11 Cumplimiento PMG 2007															
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	IX	X				
Recursos Humanos	Capacitación							○					ALTA	12%	✓
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo					○							MEDIA	7%	✓
	Evaluación de Desempeño					○							MEDIA	8%	✓
Calidad de Atención a Usuarios	Sistema Integral de Atención a Cliente(a)s, Usuario(a)s y Beneficiario(a)s									○			ALTA	14%	✓
	Gobierno Electrónico					○							MEDIA	7%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión										○		ALTA	10%	✗
	Auditoría Interna						○						ALTA	14%	✓
	Gestión Territorial				○								MEDIA	8%	✓
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 Dirección Nacional de Vialidad: 90%**

Cuadro 12 Cumplimiento PMG años 2004 – 2007				
	2004	2005	2006	2007
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	100%	100%	90%	90%

## • Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2007				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas <sup>46</sup>	Incremento por Desempeño Colectivo <sup>47</sup>
División Ingeniería	96	8	100%	6%
Subdirección de Obras	177	7	90%	6%
Subdirección de Mantenimiento	211	7	100%	6%
Subdirección de Desarrollo	49	9	100%	6%
Subdirección de Presupuesto y Finanzas	41	5	100%	6%
Subdirección de RRHH y Administración	99	7	100%	6%
Dirección Regional I Región	239	9	100%	6%
Dirección Regional II Región	149	8	100%	6%
Dirección Regional III Región	122	9	100%	6%
Dirección Regional IV Región	170	7	100%	6%
Dirección Regional V Región	269	9	100%	6%
Dirección Regional VI Región	216	8	100%	6%
Dirección Regional VII Región	333	10	100%	6%
Dirección Regional VIII Región	491	8	100%	6%
Dirección Regional IX Región	443	7	100%	6%
Dirección Regional X Región	447	10	100%	6%
Dirección Regional XI Región	184	10	100%	6%
Dirección Regional XII Región	167	9	100%	6%
Dirección Regional Región Metropolitana.	367	9	100%	6%
Áreas Asesoras: División de Gestión y Difusión, División de Jurídica, Unidad de Auditoría Interna.	47	6	100%	6%

La dotación total de 4317 personas consideradas para el convenio de desempeño, incluye a funcionarios en calidad de planta, contrata, obreros permanentes y transitorios.

<sup>46</sup> Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

<sup>47</sup> Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.

---

## **Anexo 9: Proyectos de Ley**

No Existen Proyectos de Ley relacionados al quehacer de la Direccion Nacional de Vialidad.