

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2012

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

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2008	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo a Junio 2011	Estimación 2012	Meta 2012	Ponderación	Medios de Verificación	Supuestos	Notas
•Institucional	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>1 Porcentaje de Hallazgos Cerrados en plazo en el año t, respecto del Número Total de Hallazgos levantados en auditorías de contratos de obras efectuadas en el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(Número de Hallazgos Cerrados en plazo en el año t/Número Total de Hallazgos levantados en auditorías de contratos de obras efectuadas en el año t) *100</p>	0.00 %	N.M.	73.00 % (73.00/100.00)*100	0.00 % (0.00/240.00)*100	75.00 % (180.00/240.00)*100	75.00 % (180.00/240.00)*100	10%	<p><u>Base de Datos/Software</u></p> <p>Reporte del Sistema de Administración de Contratos de la subdirección de obras con el listado de contratos de obras administrados por el nivel central, adjudicados entre octubre del año t-1 a abril del año t.</p> <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Oficio de envío de Informe de auditoría e informe de hallazgos realizados por la Unidad de Calidad de la SDO.</p> <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Oficio de aprobación,</p>	1	1

										<p>por parte de la Unidad de Calidad, de las Acciones correctivas propuestas.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Oficio de verificación del cierre de hallazgos por parte del Inspector Fiscal y/o Auditor de Calidad de la Unidad de Calidad de la SDO.</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Minuta Resumen con el resultado del indicador al año t emanado por la Unidad de Calidad</p>		
•Institucional	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>2 Porcentaje de Km de caminos básicos productivos terminados al año t, respecto del total de Km de caminos básicos productivos considerados terminar en el período 2010-2014.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	(N° de Km de caminos básicos productivos terminados al año t/N° de Km de caminos básicos productivos comprometidos a terminar en el período 2010 - 2014.)*100	0 %	S.I.	20 % (500/2500)*100	24 % (605/2500)*100	41 % (1035/2500)*100	62 % (1550/2500)*100	10%	<p><u>Formularios/Fichas</u> Información de las regiones consolidada y emitida por ORD del Subdirector de Mantenimiento al Director de Vialidad.</p>	2	2
•Institucional	<p><u>Eficacia/Producto</u></p>	(N° de Km del Plan de Caminos	0.00 %	N.M.	100.00 % (455.00/455.00)*100	30.06 % (51.40/171.00)*100	100.00 % (171.00/171.00)*100	100.00 % (570.00/570.00)*100	5%	<p><u>Reportes/Informes</u></p>	3	3

	<p>3 Porcentaje de Km del Plan de Caminos Indígenas terminados en el año t, respecto del total de Km comprometidos a terminar en el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>Indígenas Terminados en el año t /N° de Km comprometidos a terminar en el año t)*100</p>			0			0		<p>ORD del Subdirector de Mantenimiento al Director de Vialidad adjuntando consolidado de Certificados de Jefe Regional del Depto. de Conservación o de Contratos que indica la cantidad de Km de Caminos Indígenas terminados en el período</p>		
<p>•Servicios de mantenimiento y explotación de infraestructura vial. -Servicios de Mantenimiento de la infraestructura vial.</p>	<p><u>Calidad/Resultado Intermedio</u></p> <p>4 Porcentaje de Kms de la red vial nacional pavimentada, de tuición de vialidad, que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual, respecto del total de Kms de la red vial nacional pavimentada, de tuición de vialidad, evaluada en el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Kms de la red vial nacional pavimentada, de tuición de vialidad, que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual/N° total de Kms de red vial nacional pavimentada, de tuición de vialidad, evaluada en el año t)*100</p>	0.00 %	N.C.	90.70 % (10268.81 /11321.95)*100	N.C.	0.00 %	80.00 % (9057.56/11321.95)*100	5%	<p><u>Formularios/Fichas</u> Informe "Proposiciones de Acciones de Mantenimiento y Estado de la Calzaday Bermas para Caminos Pavimentados de la Red Vial Nacional" Año 2012 editado y publicado en página web: http://www.vialidad.gov.cl/areas_de_vialidad/geost_vial/estudios.asp</p>	4	4
<p>•Servicios de Infraestructura de conectividad vial Interurbana.</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>5 Porcentaje de Kms de la Ruta Interlagos terminados al año T, respecto del total de Kms contemplados en el Plan Ruta Interlagos.</p>	<p>(N° de Kms de la Ruta Interlagos terminados al año T/N° total de Kms contemplados en el Plan Ruta Interlagos)*100</p>	6.25 % (25.00/40.00)*100	0.00 % (0.00/0.00)*100	28.98 % (115.90/400.00)*100	38.68 % (154.70/400.00)*100	40.00 % (160.00/400.00)*100	56.75 % (227.00/400.00)*100	10%	<p><u>Formularios/Fichas</u> Acta de Directorio con Alcance de la Ruta Interlagos.</p>	5	5

	Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	0								<u>Formularios/Fichas</u> Decreto de Adjudicación tramitado por la Contraloría. <u>Formularios/Fichas</u> Minutas de obras del I.F. <u>Formularios/Fichas</u> Actas de recepción provisoria o unica anual (contratos globales). <u>Formularios/Fichas</u> Minuta Resumen Jefe de Proyecto Red Interlagos.		
•Servicios de Infraestructura de conectividad vial Interurbana.	<u>Eficacia/Producto</u> 6 Porcentaje de kms de caminos del Plan de Conectividad Austral habilitados para el tránsito al año t, respecto del total de Kms de caminos a habilitar para el tránsito considerados en el Plan de Conectividad Austral. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	(Sumatoria de km de caminos habilitados para el tránsito del Plan de Conectividad Austral al año t /N° total de kms de caminos a habilitar considerados en el Plan de Conectividad Austral)*100	S.I.	S.I.	0.20 % (0.30/150.00)*100	0.67 % (1.00/150.00)*100	4.00 % (6.00/150.00)*100	18.67 % (28.00/150.00)*100	5%	<u>Reportes/Informes</u> Informe realizado por el Jefe de Proyecto en la última quincena de cada año con el avance logrado en cada tramo identificado en el cuadro de las definiciones # 10, avalado por los Directores Regionales y Seremis MOP respectivos.	6	6

<p>•Servicios de Infraestructura de conectividad vial de integración externa.</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>7 Porcentaje de obras viales del Proyecto Arica - Tambo Quemado, Huara Colchane terminadas al año T, respecto del total de Obras que tiene a cargo la Dirección de Vialidad en el Proyecto Arica - Tambo Quemado, Huara Colchane.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Obras viales que tiene a cargo la Dirección de Vialidad en Proyecto Arica - Tambo Quemado, Huara Colchane (Caminos Internacionales con Bolivia), terminados al año T/N° total de Obras viales que tiene a cargo la Dirección de Vialidad en el Proyecto Arica - Tambo Quemado, Huara Colchane (Caminos Internacionales con Bolivia))*100</p>	<p>S.I.</p>	<p>8.33 % (1.00/12.00)*100</p>	<p>0.00 % (0.00/0.00)*100</p>	<p>56.25 % (9.00/16.00)*100</p>	<p>62.50 % (10.00/16.00)*100</p>	<p>68.75 % (11.00/16.00)*100</p>	<p>10%</p>	<p><u>Reportes/Infor mes</u> Acta de Directorio con Alcance de Proyecto emblemático Arica - Tambo Quemado, Huara Colchane (Caminos Internacionales con Bolivia). Establecida durante año 2010</p> <p><u>Reportes/Infor mes</u> Acta de Recepción Provisoria de los Contratos de Obra y/o Oficio del Inspector Fiscal del Contrato, notificándole a la Autoridad del término del Contrato de Obra.</p> <p><u>Reportes/Infor mes</u> Actas de Sesión de Directorio, en las cuales se denoten acuerdos de modificación de los alcances y/o programación asociada a los Contratos de Obra en</p>	<p>7</p>	<p>7</p>

										ejecución		
										<u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Minuta Resumen de Jefe de Proyecto Arica-Tambo Quemado y Huara- Colchane, que detalle alcances y programación de los Contratos de Obra.		
•Institucional	<u>Eficacia/Producto</u> 8 Porcentaje de obras viales del plan de emergencia y reconstrucción 2010-2014 terminadas al año T, respecto del total de obras viales consideradas en el plan de emergencia y reconstrucción 2010-2014 de la Dirección de Vialidad. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	(N° de de Obras viales del plan de emergencia y reconstrucción 2010-2014 terminadas al año T /N° total de Obras viales consideradas en el plan de emergencia y reconstrucción 2010-2014 de la Dirección de Vialidad)*100	S.I.	S.I.	0.00 % (0.00/0.00)*100	81.76 % (139.00/170.00)*100	86.47 % (147.00/170.00)*100	92.35 % (157.00/170.00)*100	10%	<u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Listado de Contratos de emergencia y reconstrucción reprogramado y validado por el Director Nacional de Vialidad al 31-12-2011 <u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Certificado u oficio del Inspector Fiscal señalando término del contrato <u>Reportes/Infor</u> <u>mes</u> Informe de la D.V. sobre el cumplimiento de la meta.	8	8

<p>•Servicios de mantenimiento y explotación de infraestructura vial.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>9 Tiempo promedio que la Dirección de Vialidad demora en restituir la conectividad en las carreteras, luego de ocurrida una emergencia que destruya puentes de entre 30 y 60 metros lineales.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(Sumatoria (días de demora en restituir la conectividad en las carreteras luego de ocurrida una emergencia que destruya puentes de entre 30 y 60 metros lineales)/N° de emergencias ocurridas en el año t, que destruyan puentes de entre 30 y 60 metros lineales)</p>	<p>N.M.</p>	<p>0 días (0/0)</p>	<p>69 días (966/14)</p>	<p>S.I.</p>	<p>20 días (20/1)</p>	<p>20 días (20/1)</p>	<p>10%</p>	<p><u>Formularios/Fichas</u> Formularios/Fichas Autorizaciones de atención de emergencias dadas por el Director Nacional o Subdirector de Obras mediante Correo electrónico u Oficios.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Informe del Jefe del Departamento de Puentes al Sub Director de Obras y/o Director Nacional, mediante Correo electrónico u Oficios, indicando el resultado de la atención a la emergencia.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Email, memorándum, oficio u otra comunicación por parte del Jefe de Dpto. de Puentes informando el comienzo de las faenas de instalación del mecano.</p>	<p>9</p>	<p>9</p>
---	--	---	-------------	---------------------	-------------------------	-------------	-----------------------	-----------------------	------------	--	----------	----------

<p>•Servicios de Infraestructura de conectividad vial Urbana.</p> <p>•Servicios de Infraestructura de conectividad vial Interurbana.</p>	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>10 Porcentaje de Obras viales terminadas al año T, respecto del total de Obras viales que tiene a cargo la Dirección de Vialidad en el marco del Plan Chiloé.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Obras viales del plan Chiloé terminadas al año T /N° total Obras viales a cargo de la Dirección de Vialidad determinadas en el Plan Chiloé)*100</p>	<p>8.20 % (5.00/61.00)*100</p>	<p>0.00 % (0.00/0.00)*100</p>	<p>29.51 % (18.00/61.00)*100</p>	<p>32.79 % (20.00/61.00)*100</p>	<p>32.79 % (20.00/61.00)*100</p>	<p>36.51 % (23.00/63.00)*100</p>	<p>10%</p>	<p><u>Formularios/Fichas</u> Acta de recepción provisoria</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Acta de Directorio con Alcance del Plan Chiloé.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> Minuta resumen Jefe de Proyecto Plan Chiloé.</p>	<p>10</p>	<p>10</p>
<p>•Servicios de mantenimiento y explotación de infraestructura vial.</p> <p>-Programa: Conservación Vial: Modalidad de Administración Directa Evaluado en: 2010</p>	<p><u>Eficacia/Proceso</u></p> <p>11 Porcentaje de Kms de caminos no pavimentados reperfilados durante el año t, respecto del total de Kms de caminos no pavimentados programados reperfilados durante el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Kms de caminos no pavimentados e reperfilados durante el año t/N° total de Kms de caminos no pavimentados programados reperfilados durante el año t.)*100</p>	<p>104 % (129865/125000)*100</p>	<p>116 % (144718/125000)*100</p>	<p>99 % (140437/141277)*100</p>	<p>40 % (49982/125000)*100</p>	<p>100 % (125000/125000)*100</p>	<p>100 % (140000/140000)*100</p>	<p>10%</p>	<p><u>Formularios/Fichas</u> Formularios / informes Departamento de conservación</p> <p><u>Reportes/Informes</u> Reportes /Informes Programa MQ&CAD.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u> DocumentoProtocolo de Acuerdo CAD vigente año</p>	<p>11</p>	<p>11</p>
<p>•Servicios de Infraestructura de conectividad vial Interurbana.</p>	<p><u>Economía/Producto</u></p> <p>12 Porcentaje de desviación</p>	<p>((Sumatoria de Montos Finales contrato i) - (</p>	<p>15 % (1550905/8862/10044270628</p>	<p>13 % (9368776/519/72896616722)</p>	<p>10 % (6724781/318/65966333509)</p>	<p>11 % (36216796/78/34227012959)*100</p>	<p>12 % (11262440/580/93853671501)*10</p>	<p>12 % (9647886/684/80399055702)</p>	<p>5%</p>	<p><u>Formularios/Fichas</u> Base de datos de la</p>	<p>12</p>	<p>12</p>

	del Monto Final ejecutado, respecto del Monto Establecido en los contratos originales de obras viales. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)/Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)*100	3)*100	*100	*100		0	*100		Subdirección de Obras SAC y SAFI		
--	---	---	--------	------	------	--	---	------	--	----------------------------------	--	--

Notas:

1 El objetivo de estas Auditorias es la fiscalización a las empresas contratistas en el cumplimiento de los requisitos establecidos en las bases de licitación y el cumplimiento de las especificaciones técnicas de los contratos de Obra, a través de la auditoria a los Planes de Aseguramiento de la Calidad, implementados bajo la norma ISO 9001.

Los hallazgos cerrados se considerarán los críticos y mayores.

La auditorías son a los contratos de obras, administrados por el nivel central, que consideren Plan de Calidad con más de 10% de avance de obra, al 01 de Octubre del año t.

El plazo para emitir Oficio de cierre de Hallazgos verificados por el Inspector Fiscal, será definido por la Unidad de Calidad de la Subdirección de Obras y dependerá del tipo de hallazgo, éste plazo rige a contar del envío del informe de aprobación del plan de acciones correctivas por parte de la Unidad de Calidad SDO.

El valor de los operandos para la meta corresponde a una estimación considerando un promedio de 15 hallazgos por contrato y un total de 16 contratos auditados, los valores definitivos dependera del numero de contratos licitados en el año y en numero de hallazgos levantados.

2 La información consolidada se obtiene durante enero del año siguiente. Los Caminos Básicos están asociados a la aplicación de estabilizadores o capa de protección asfáltica. Se estima que la meta de 700 Km está subvalorada (no hay historia respecto a la calificación de caminos productivos antes del 2011). Para los valores provisionales se está evaluando los valores reales por la nueva forma de contabilizar el avance (caminos productivos es una nueva clasificación recién planteada).

3 La información consolidada se obtiene durante enero del año siguiente. Se considera los datos del Plan de Infraestructura para Comunidades Indígenas en Territorios Rurales ejecutados con fondos sectoriales. El Plan Indígena comprende las Regiones de Biobío, Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. El valor del denominador del indicador anual se establece el año anterior (t-1) acorde con la ley de presupuesto del año t y se declara según lo indicado en los Medios de Verificación.

El valor definitivo se establecerá a través de Oficio del Jefe del SubDpto de caminos Básicos dirigido al Subdirector de Mantenimiento incluyendo la programación anual de Km para el año t

4 Para la medición del indicador en el año 2012, el denominador corresponde al total de Kms. de red vial nacional pavimentada que es inspeccionado y evaluado bajo tuición de la Dirección de Vialidad y el numerador a lo que efectivamente resulte evaluado como adecuado con la Metodología ICP, es decir con Estado Muy Bueno, Bueno y Regular. Para obtener el valor del denominador para el cálculo del indicador, al valor total de Kms. pavimentados de la red vial pavimentada se le restan aquellos Kms. de caminos que se encuentran explotados por empresas privadas mediante contratos de concesión y fiscalizadas por la Coordinación General de Concesiones, aquellos Kms. de caminos que no se evalúan porque están intervenidos o tienen contemplado ser intervenidos por obras en los futuros 6 meses, modificando su estado de mantenimiento a un estado de mejor calidad y también se le restan los caminos con menos de 1 km pavimentado.

Para el año 2010, se obtuvo como red evaluada un total de 11.321,95 kms., número que será usado como denominador o universo para efectos de cálculo de la meta asociada a este indicador para efectos de la formulación presupuestaria, lo que será corregido para el cálculo real del año 2012 según lo que efectivamente se consiga para dicho año. Debe precisarse que durante el 2012, el indicador se medirá de acuerdo a lo efectivamente medido y evaluado, lo cual se obtendrá al final del proceso, por lo tanto el numerador y denominador para la meta año 2012 corresponderá al levantamiento real en los kilómetros de la Red Evaluada.

5 Este indicador tiene como objetivo medir la tendencia en el avance de los mejoramientos de los caminos que conforman la red interlagos, teniendo como meta de largo plazo (en el periodo 2008 al 2013), alcanzar 400 kms intervenidos.

Como Consolidado se entienden las siguientes Obras viales descritas en el manual de carreteras de la Direccion Nacional de Vialidad:

PAVIMENTACIONES NUEVAS : PAVIMENTOS BASICOS , PAVIMENTACIONES

CAMBIO DE ESTÁNDAR DE TIERRA A RIPIO

REHABILITACION DE CAMINOS PAVIMENTADOS : PAVIMENTO SOBRE PAVIMENTOS EN MAL ESTADO, SELLOS Y RECAPADOS.

Definición de la ruta interlagos: la ruta interlagos es una red, que tiene una longitud de 1.900 kilómetros, divididos en un eje troncal, caminos transversales y complementarios que conforman circuitos a los lagos.

6 Este indicador, solo contempla las rutas incluidas en la solución multimodal Coihaique Puerto Montt a través de la Ruta 7.

Se define que la Ruta 7 estará habilitada para el tránsito en el ámbito de que sea un corredor de transporte, cuando posee por lo menos un estándar definido como consolidado y/o con la etapa de obras básicas terminadas, en ambos casos se permite el tránsito de cualquier tipo de vehículos sin restricción de carga ni gálibo, salvo las restricciones consideradas en la Leyes o normas respectivas.

Camino Consolidado. Camino que a lo menos tiene un ancho de plataforma mayor o igual a 6 m, radios de curvas mínimos de 30 m, pendientes máximas del 9% y pavimento de afirmado pétreo mayor o igual a 5 m de ancho.

Etapas de Obras Básicas. Corresponde a un camino o a un tramo de camino en el cual se han ejecutado todos los movimientos de tierra según la geometría establecida en el diseño para su pavimentación y se han materializado las estructuras y el sistema de saneamiento. Para el rodado, se ha colocado parte de la subbase en un ancho mínimo de 6. La etapa siguiente es la de pavimentación propiamente tal, cuyo alcance es la colocación de la estructura del pavimento, el pavimento, el sistema de saneamiento superficial, señalización y la construcción de las obras anexas.

Conectividad multimodal: se busca iniciar la conectividad multimodal Coihaique Puerto Montt a través de la Ruta 7 a fines del año 2012 o a mediados del año 2013. Para esto, es necesario establecer una condición mínima para toda la Ruta 7 ya sea con tramos consolidados o bien con su etapa de obras básicas terminadas.

7 Para el año 2011 se medirán la totalidad de Contratos de Obra terminados. Lo anterior considerando las Obras incluidas en los Alcances del Proyecto. Este indicador tiene como objetivo medir los cumplimientos a los compromisos asociados a los términos de los Contratos de Obra que conforman el Proyecto Arica-Tambo Quemado y Huara-Colchane. El horizonte de la medición es hasta el año 2013. 2. Solo se consideran obras interurbanas de Construcción, Conservación y Reposición, administradas por la Dirección de Vialidad Nivel Central o Regional (Regiones de Tarapacá y Arica y Parinacota). 2. El universo de contratos (denominador), puede verse alterado debido a que pueden existir obras o contratos con término programado en el año t, sufren demoras o aumentos de obras que extienden su fecha de término. Lo anterior se irá revisando en las instancias anuales de medición de la meta. 3. Este indicador tiene base en los compromisos gubernamentales impulsados por el gobierno. Los financiamientos de los Contratos de Obra puede ser Sectorial (MOP-DV), o con aportes externos (FNDR y otros).

8 Este indicador mide el avance de la recuperación de los daños en la infraestructura vial causados por el terremoto del 27 de febrero del 2010, basándose en los contratos de obras de emergencia y reconstrucción contenidos en el programa de emergencia y reconstrucción 2010-2014, excluyéndose asesorías de inspección fiscal, consultorías, estudios de ingeniería y modificaciones de contratos en ejecución.

Los valores del Numerador y Denominador fueron estimados con fecha 13 de Julio de 2011, No obstante el universo de los contratos de emergencia y reconstrucción a considerar, puede variar según el resultado de la Ley de Presupuestos año 2012, el listado definitivo será validado por el Director Nacional de Vialidad a más tardar con fecha 31 de Diciembre de 2011.

9 La meta 2012 es de un máximo 20 días, y dado que no se conoce el número de emergencias a ocurrir se define como (20/1).

A la fecha de la formulación no existe stock disponible para cubrir una emergencia

Para la medición de este indicador sólo se considerará la restitución de la conectividad vial producto de las emergencias ocurridas en puentes mayores (desde de 30 metros lineales) y menores o iguales a 60 metros lineales, mediante la instalación de puentes mecanos (desmontables), el plazo máximo para puentes de 60mt es de 22 días y el máximo para puentes de hasta 30 metros es de 14 días y dado a que la mayoría de las emergencias ocurren en la zona Sur y en puentes de entre 40 y 60 metros, se define el promedio como 20 días.

La operación de restitución de la conectividad vial contempla: Evaluación de un especialista, nivelación de la rasante, preparación de fundaciones y carguío de camiones. Además, se debe considerar el grado de dificultad que presente la ruta de desplazamiento para llegar al sector afectado (posible corte en la ruta). Por lo tanto, la fecha de inicio comienza cuando es recibida la instrucción para restituir la conexión vial y la fecha final cuando se completa la instalación de un puente mecano.

La meta consiste en contar con una estadística para mejorar la gestión del Tiempo promedio que la Dirección de Vialidad demora en restituir la conectividad en las carreteras luego de ocurrido una emergencia entre las regiones de Arica-Parinacota hasta Los Lagos (excluyendo islas y regiones XI y XII).

Para la medición se consideran los días de las emergencias que pudieron ser atendidos hasta el 30 de noviembre de 2012.

10 Meta esperada tomando como base presupuesto año 2011, depende del presupuesto definitivo a ser aprobado para el año 2012.

El plan Chiloé contempla la construcción de 61 obras viales en el periodo 2006-2013, el tiempo promedio de término de las obras es de 2 años.

Las Obras estimadas a terminar el año 2009 son 12, acumulativo de 17.

Las Obras estimadas a terminar el año 2010 es 1, lo que implica un estimado acumulativo de 18.

Las Obras estimadas a terminar el año 2011 es 2, lo que implica un estimado acumulativo de 20.
Debido a la desagregación de proyectos, se aumenta el denominador a 63 para el año 2012 y las Obras estimadas a terminar el año 2012 es 3, lo que implica un estimado acumulativo de 23.

11 Este indicador sólo considera los km de reperfilados ejecutados mediante la modalidad de Conservación por Administración Directa (CAD), es decir, con personal de Vialidad.

El valor del denominador de la fórmula de cálculo, se realiza en el mes de Marzo de cada año, una vez conocido y decretado el marco presupuestario y su distribución, de acuerdo a las necesidades de conservación de la red vial, disponibilidad de la maquinaria y capacidades de producción.

Cuando las condiciones climáticas lo permiten o el uso intensivo lo requiere, es posible que un mismo camino se reperfile en más de una oportunidad

Las posibles emergencias no modifiquen el plan de trabajo

La Meta del indicador es cumplir un porcentaje igual o mayor a 100%, de lo programado a marzo de cada año, según metas de los Protocolos de Acuerdo Administración Directa (CAD) con regiones.

El valor de la base de cálculo variará de acuerdo a las condiciones señaladas en los supuestos.

La formula de calculo en la que se basan la meta año 2012, corresponde a:

$(\text{Kms de reperfilados ejecutados} / \text{Kms de reperfilado programados}) * 100$ para los caminos no pavimentados programados en el Protocolo de Acuerdo CAD vigente durante el año t.

12 Se Excluyen las obras de emergencia.

El monto en el denominador corresponde a una estimación según el proyecto de ley de presupuesto año 2011, el monto definitivo se conocerá una vez aprobada la ley de presupuesto 2012.

Se define como monto final de la obra al valor del contrato actualizado con las modificaciones de obras aprobadas por resolución o SEI. El valor inicial es el ofertado por el contratista adjudicado y no considera los reajustes. Este indicador, sí se refiere a la variación porcentual entre los montos ejecutados y los contratados de las Obras, según lo indicado por Dipres.

Este indicador corresponde a un promedio ponderado de las desviaciones de los costos de los contratos. El universo de contratos sobre los que aplica el indicador está formado por:

-Contratos de obras y conservaciones específicas (no estudios)

-Que terminan en el periodo de evaluación (año calendario)

-La fecha de término enviada por el Inspector Fiscal mediante un documento formal a la autoridad correspondiente conforme al Reglamento de Contratos de Obras Publicas.

Se ha considerado esta fecha como término efectivo pues la finalidad de este indicador es evaluar la variación de los montos, las recepciones provisionales y/o definitivas que presentan atrasos variables que no son parte de esta medición.

El desfase entre el diseño y ejecución de un proyecto usualmente genera diferencias por obras no contempladas en la etapa de diseño.

Además, pueden presentarse aumentos de obras producto de obras extra ordinarias, estas obras se definen en el Art. 4 del DS MOP N° 75, en el punto 34 como: Las obras que se incorporen o agreguen al proyecto para llevar a mejor termino la obra contratada, pero cuyas características sean diferentes a las especificadas o contenidas en los antecedentes que sirven de base al contrato

Supuesto Meta:

1 Liquidación anticipada del contrato, por causa del contratista.

2 1. Existe presupuesto anual acorde con las metas.

2. No hay variaciones de condiciones que impidan cumplir requisitos impuestos por DIPRES y MIDEPLAN.

3. Que no existan variaciones respecto a políticas de aplicación del Programa

4. Sin inflación especial en precios del área

5. Hay suficientes contratistas para no tener propuestas desiertas dado el alto número de licitaciones.

3 1. Existe presupuesto anual acorde con las metas.

2. No hay impedimentos del tipo social étnico que retrasen los proyectos.

3. Que se mantenga la Glosa respectiva en la Ley de Presupuesto.

4. No hay inflación especial en precios del área,

5. Hay suficientes contratistas para no tener propuestas desiertas dado el alto número de licitaciones

4 La obtención del Indicador supone la ejecución de las tareas de Inspección Visual de deterioros en la red vial pavimentada factible de ser medida. La inspección visual se realiza por medio de tres modalidades: ejecución por personal de las Direcciones Regionales de Vialidad, ejecución por las Empresas ejecutoras de Contratos Globales de Conservación y ejecución a través de Estudios Básicos de Análisis de Evaluación e Inspección Visual de la Red Vial Nacional Pavimentada que se licitan vía propuesta pública y se adjudican a Empresas Consultoras. La medición efectiva del Indicador supone que se obtendrán datos de las tres modalidades antes señaladas en cantidad suficiente de kilómetros para obtener una representatividad de al menos el 50% de la red inspeccionable, de lo contrario no se medirá el Indicador, lo que podría deberse a que las Direcciones Regionales de Vialidad o las Empresas de los Contratos Globales o las Empresas Consultoras que se contraten por cualquier razón no cumplan su cometido y no puedan efectuar adecuadamente el trabajo programado, ya sea por problemas inherentes a dichas empresas o a las Direcciones Regionales de Vialidad o por causas ajenas a su voluntad.

5 Incumplimiento si: Contratistas, tienen retrasos en la ejecución producto de insolvencia económica o quiebra. Alguna licitación sin oferentes declarándose desierto el proceso. La tramitación de las Bases de Licitación y/o Decreto de adjudicación en la Contraloría, demora más de 45 días. Existe cambio de Prioridades de la Autoridad Presidencial y Ministerial. Decretos de asignación de recursos por parte del Min. de Hacienda demoran más de 60 días. Las respuestas de Mideplan demoran más de 30 días. Se producen cambios de la economía que haga variar los presupuestos. Producto de alguna situación imprevista, no sea posible la participación de todos los integrantes de la comisión recepción. Durante recepción y por razones externas, se generen ampliaciones de plazos de la Recep. El universo 400 km puede alterarse producto de cambios en las prioridades ministeriales y /o gubernamentales o producto del resultado del estudio de ingeniería un proyecto debe continuarse en 2 o más Obras.

6 Contratistas, tienen retrasos en la ejecución producto de insolvencia económica o quiebra. Alguna licitación sin oferentes. La tramitación de las Bases de Licitación y/o Decreto de adjudicación en la Contraloría, demora más de 45 días. Existe cambio de Prioridades de la Autoridad Presidencial y Ministerial. Decretos de asignación de recursos por parte del Min. de Hacienda demoran más de 60 días. Las respuestas de Mideplan demoran más de 30 días. Se producen cambios de la economía que haga variar los presupuestos. Producto de alguna situación imprevista, no sea posible la participación de todos los integrantes de la comisión recepción. Durante recepción y por razones externas, se generen ampliaciones de plazos de la Recep. El universo de Obras puede alterarse producto de cambios en las prioridades ministeriales y /o gubernamentales. Condiciones climáticas adversas en el año. Liquidación anticipada de algún(os) contratos.

7 Contratistas, tienen retrasos en la ejecución producto de insolvencia económica o quiebra. Alguna licitación sin oferentes. La tramitación de las Bases de Licitación y/o Decreto de adjudicación en la Contraloría, demora más de 45 días. Existe cambio de Prioridades de la Autoridad Presidencial y Ministerial. Decretos de asignación de recursos por parte del Min. de Hacienda demoran más de 60 días. Las respuestas de Mideplan demoran más de 30 días. Se producen cambios de la economía que haga variar los presupuestos. Producto de alguna situación imprevista, no sea posible la participación de todos los integrantes de la comisión recepción. Durante recepción y por razones externas, se generen ampliaciones de plazos de la Recep. El universo de 12 obras puede alterarse producto de cambios en las prioridades ministeriales y /o gubernamentales. Condiciones climáticas adversas en el año. Liquidación anticipada de algún(os) contratos.

8 Contratistas, tienen retrasos en la ejecución producto de insolvencia económica o quiebra. Alguna licitación sin oferentes. La tramitación de las Bases de Licitación y/o Decreto de adjudicación en la Contraloría, demora más de 45 días. Existe cambio de Prioridades de la Autoridad Presidencial y Ministerial. Decretos de asignación de recursos por parte del Min. de Hacienda demoran más de 60 días. Las respuestas de Mideplan demoran más de 30 días. Se producen cambios de la economía que haga variar los presupuestos. Producto de alguna situación imprevista, no sea posible la participación de todos los integrantes de la comisión recepción. Durante recepción y por razones externas, se generen ampliaciones de plazos de la Recep. El universo de obras puede alterarse producto de cambios en las prioridades ministeriales y /o gubernamentales. Condiciones climáticas adversas en el año. Liquidación anticipada de contratos. Modificaciones de contratos que postergan la fecha de término.

9 Este indicador puede presentar incumplimiento: 1.Si para la instalación de un Mecano se requiere de obras previas que demoren más de 5 días como lo ocurrido a causa de los daños generados por el terremoto del año 2010, por ejemplo: terraplenes con enrocado, cajas piloteadas, castillos de pilotes, doblando, esta situación no es posible de prever y depende exclusivamente de cada emergencia.

2. Ocurren emergencias cuando no existe disponibilidad de mecanos, considerando eventualmente, que la totalidad de estos podrían estar cubriendo otras emergencias, es decir, ya instalados.

3. La ocurrencia de emergencias simultaneas que sobrepasen la capacidad de contar en forma inmediata con camiones para el traslado de puente mecanos y de mano de obra capacitada disponible para la instalación de puentes en la región de la emergencia. Factores climáticos que impidan atender la emergencia. Más de un corte en una misma ruta.

10 Incumplimiento si: Contratistas, tienen retrasos en la ejecución producto de insolvencia económica o quiebra. Alguna licitación sin oferentes declarándose desierto el proceso. La tramitación de las Bases de Licitación y/o Decreto de adjudicación en la Contraloría, demora más de 45 días. Existe cambio de Prioridades de la Autoridad Presidencial y Ministerial. Decretos de asignación de recursos por parte del Min. de Hacienda demoran más de 60 días. Las respuestas de Mideplan demoran más de 30 días. Se producen cambios de la economía que haga variar los presupuestos. Producto de alguna situación imprevista, no sea posible la participación de todos los integrantes de la comisión recepción. Durante recepción y por razones externas, se generen ampliaciones de

plazos de la Recep. El universo 61Obras puede alterarse producto de cambios en las prioridades ministeriales y /o gubernamentales o producto del resultado del estudio de ingeniería un proyecto debe continuarse en 2 o más Obras.

11 Si durante el año el nivel de precipitaciones es alto, se espera una disminución en la cantidad de Km. reperfilados, de esta misma forma, si en nivel de precipitaciones es bajo, la cantidad de kilómetros posible de repavimentar es mucho mayor debido a que los caminos (de tierra o ripio) están secos, lo que incluso permite repavimentar mas de una vez un mismo camino.

La meta propuesta considera años con climas normales y que no existan reducciones/aumentos presupuestarias para la administración directa.

Como consecuencia de emergencias (terremoto) podría verse afectado el presupuesto asignado y prioridad a otras operaciones.

12 Este indicador puede presentar incumplimiento si se producen aumentos de obras por concepto de obras extraordinarias que superen en un 3% el monto del presupuesto oficial asignado al contrato.