
**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2008**

DIRECCION DE VIALIDAD

SANTIAGO DE CHILE

Morandé 59, Santiago. 4494000
www.vialidad.cl

Índice

1. Presentación	2
2. Resultados de la Gestión 2008	4
3. Desafíos 2009	18
4. Anexos	23
• Anexo 1: Identificación de la Institución.....	24
• Anexo 2: Recursos Humanos.....	30
• Anexo 3: Recursos Financieros.....	35
• Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2008.....	52
• Anexo 5: Programación Gubernamental	56
• Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas.....	60
• Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2008.....	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.....	33
Cuadro 2: Recursos Presupuestarios 2008.....	35
Cuadro 3: Ingresos y Gastos años 2007 – 2008, Ley de Presupuestos 2009.....	36
Cuadro 4: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2008.....	37
Cuadro 5: Indicadores de Gestión Financiera.....	39
Cuadro 6: Transferencias Corrientes.....	40
Cuadro 7: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2008.....	49
Cuadro 8: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2008.....	52
Cuadro 9: Otros Indicadores de Desempeño año 2008.....	55
Cuadro 10: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2008.....	56
Cuadro 11: Cumplimiento Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas.....	60
Cuadro 12: Cumplimiento PMG año 2008.....	64
Cuadro 13: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2008.....	65

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2008 por tipo de Contrato (mujeres y hombres)	30
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2008 por Estamento (mujeres y hombres).....	31
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2008 por Grupos de Edad (mujeres y hombres).....	32

1. Presentación

La Dirección Nacional de Vialidad, perteneciente al Ministerio de Obras Públicas, es un servicio ejecutor que se encarga de la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial del país, principalmente en obras interurbanas. Entre sus objetivos principales destaca potenciar el desarrollo económico, productivo y social; así como mantener y explotar la infraestructura vial con el propósito de conservar los niveles de servicio de ésta y mejorar la conectividad entre los chilenos y los países de la región

Las funciones desarrolladas por la Dirección, comprenden todo el territorio nacional mediante sus cuatro mil trescientos seis funcionarios¹. Es 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 2008 la Dirección de Vialidad contó con un presupuesto de MM\$ 552.408 orientado a inversión de productos estratégicos², lo que se tradujo en una alta ejecución presupuestaria que tuvo gran énfasis en el mejoramiento de la inversión a nivel regional, dando cuenta del alto grado de responsabilidad y esfuerzo de los funcionarios de esta Dirección, en pos de los objetivos ya antes planteados.

Además, durante el 2008 la Dirección de Vialidad continuó trabajando en los planes de conectividad de carácter estratégico, los cuales han sido impulsados por el Ministerio de Obras Públicas. Además estos planes se encuentran bajo el marco del Programa de Modernización del MOP y abordados mediante la modalidad Gestión Integral de Proyectos (GIP). Esta modalidad de Gestión GIP tiene contempladas la actividades de: Formalización de Directorios y Jefes de Proyecto, Planificación y cumplimiento de Hitos del Programa, Administración de Riesgos, Asimilación de conocimientos y practicas relacionadas con la Gestión de Proyectos, incluyendo aspectos relacionados con Participación Ciudadana, Gestión Documental e Implementación de herramientas tecnológicas.

Es así, como la Dirección bajo la modalidad GIP ya tiene formalizado Directorios y Jefes de Proyectos para los siguientes Planes: Chiloé, Arauco, Red Interlagos, plan de conectividad Puerto Montt – Chaitén, Ruta 7 (Chaitén – Coyhaique); Rutas Internacionales (Arica- Tambo Quemado y Huara Colchane) y los proyectos en los puentes San Pedro, Algarrobo y Cau- Cau, lo que se traduce en que vialidad hace un total de siete proyectos bajo esta modalidad.

Asimismo debemos mencionar el desafío anunciado por la Presidenta durante el 2008 que es el Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas, en territorios rurales y que cuyo compromiso apunta a mejorar 3.000 kilómetros de red vial en cinco años, inversión que se centrará en las regiones del Bío Bío; Araucanía; Los Ríos y Los Lagos.

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

2 Presupuesto no considera montos de inversión Transantiago, los cuales se encuentran considerados como presupuesto no distribuido por un monto aproximado a los MM\$ 92.

Cabe destacar que durante las emergencias producidas en la zona de Chaitén tras la erupción del volcán así como el fuerte temporal que azotó a la región de la Araucanía, la Dirección de Vialidad actuó de manera oportuna con el fin de mantener la conectividad de las zonas comprometidas.

Otro punto importante a destacar, es que el 2009 la Dirección de Vialidad jugará un papel preponderante en el desarrollo y progreso del país, por los montos involucrados en presupuesto del año 2009, el cual supera con creces, a los presupuestos de años anteriores, esto se traducirá en un fuerte apoyo en la generación de empleos de forma directa o indirectamente.

Además, Vialidad para el año 2009 tiene el compromiso de dar cumplimiento al Plan de Implementación de la Ley N° 20.285 de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado, la cual entra en vigencia a partir del 20 de abril del mismo año.

Seguiremos construyendo, manteniendo y explotando la infraestructura vial del país, asumiendo el desafío estratégico de conectar y entregar a Chile un servicio de infraestructura vial de acuerdo a estándares de servicio que colaboren con el desarrollo de una mejor calidad de vida y posibilite el crecimiento social y económico del país. En este sentido, destacamos las Obras Bicentenario de la República.



Carlos Rubilar Ottone
Director Nacional de Vialidad

2. Resultados de la Gestión 2008

La Dirección de Vialidad, comprometida con los ejes estratégicos del Ministerio trabajó durante el 2008 en la entrega y mantención de servicios viales que impulsan el bienestar y desarrollo país. Al mismo tiempo dio conectividad vial para la integración con los demás países vecinos. Todo este esfuerzo, se logró mediante patrones de eficiencia de clase mundial en el uso de los recursos de inversión y operación.

A continuación, se presentan los resultados más significativos de la gestión de la dirección de Vialidad alcanzados durante el año 2008.

2.1 Presupuestario

El Servicio, a través de la ley de Presupuestos, estableció recursos para iniciativas de inversión (st. 31) por un monto total de M\$ 638.859.598, acorde al siguiente cuadro:

Ley 2008	
Obras Vialidad	M\$ 535.875.612
Transantiago	M\$102.983.986
Total	M\$638.859.598

Durante el ejercicio presupuestario del año 2008, se realizaron ajustes dentro de los recursos de inversión los que generaron variaciones respecto de los fondos inicialmente asignados; esto significó un aumento de un 3 % de los fondos destinados a proyectos viales, los que fueron utilizados en obras de emergencia y programas de conservación por administración directa.

En el recuadro adjunto se detalla la situación inicial y final del presupuesto al 31 de Diciembre de 2008.

	Ley 2008 M\$	Presupuesto Final M\$	Variación en M\$	% Variación
Obras Vialidad	\$ 535.875.612	\$ 552.408.082	\$ 16.532.470	3%
Transantiago	\$ 102.983.986	\$ 92.984.016	-\$ 9.999.970	-10%
Total	\$ 638.859.598	\$ 645.392.098	\$ 6.532.500	1,0%

Cabe destacar que la ejecución presupuestaria correspondiente a las iniciativas de inversión (st. 31), al mes de Diciembre asciende a MM\$ 568.049. Esto significó un 88% de cumplimiento respecto de los fondos autorizados.

Como se observa el ejercicio presupuestario año 2008, registra un saldo por ejecutar de MM\$ 77.342 de los cuales MM\$ 21.305 corresponden a obras del Transantiago y MM\$ 56.037 corresponden a obras de Vialidad. Sin embargo, se debe señalar que la solicitud de decreto presupuestario de cierre no fue tramitada durante el ejercicio 2008.

Destino	Ley 2008 M\$	Presupuesto Final M\$	Ejecución a Diciembre M\$	Saldo por Ejecutar M\$	% Ejec/Ppto. Final	% Ejec/Ley
Obras Vialidad	\$ 535.875.612	\$ 552.408.082	\$ 496.370.505	\$ 56.037.577	90%	93%
Transantiago	\$ 102.983.986	\$ 92.984.016	\$ 71.678.865	\$ 21.305.151	77%	70%
Total	\$ 638.859.598	\$ 645.392.098	\$ 568.049.370	\$ 77.342.728	88%	89%

De esta manera la ejecución presupuestaria quedó como se presenta en la siguiente tabla:

Distribución	Ejecución a Diciembre M\$
• Obras Específicas	\$ 225.806.373
• Obras de Conservación (inc. Emergencias)	\$ 223.093.796
• Diseños y Estudios	\$ 8.203.722
• Expropiaciones	\$ 6.771.980
• Administración Directa	\$ 32.494.634
Total Obras Vialidad	\$ 496.370.505
Transantiago	\$ 71.678.865
Total Vialidad + Transantiago	\$ 568.049.370

Cabe destacar que en el marco del Programa de Mejoramiento del Transporte Público de Santiago, la Dirección Nacional de Vialidad actúa en calidad de financista, encargándose de decretar los fondos necesarios para la licitación y ejecución de los contratos, remitiéndose a cursar los estados de pago. Por lo tanto, corresponde al Serviu Metropolitano administrar los contratos, asumiendo la responsabilidad de la proyección, licitación, ejecución y supervisión de todos los aspectos de carácter técnico de los proyectos.

2.2 Servicios de Mantenimiento y Explotación de la infraestructura Vial

El servicio en el 2008 continuó desarrollando su plan estratégico basado en el negocio de vialidad dando énfasis al Diseño y Construcción de infraestructura de conectividad Vial a través de su Plan director, el cual toma como producto, la formulación del proyecto de ley y su posterior ejecución presupuestaria.

Para ello, es preciso realizar una serie de actividades, de las cuales a continuación se mencionan las más importantes:

- Dos años antes de la ejecución presupuestaria: reunirse con cada uno de los Directores Regionales más sus encargados de Planificación con el objetivo de definir el listado calendarizado de proyectos factibles de ser considerados en un período de al menos 6 años. De esta nómina, es posible extraer los proyectos a considerar en la Ley de Presupuesto del año correspondiente. Estas reuniones son extendidas, además, a todos los Subdirectores y Jefes de Departamento a fin de definir los proyectos de carácter permanente del servicio: conservación de caminos, plazas de peajes, pesaje, túneles, seguridad vial, estudios de prefactibilidad, etc.

En el 2008 se realizaron reuniones con las autoridades regionales y Subdirectores y Jefes de Departamento para elaborar Ley de Presupuesto del año 2010

- Un año antes de la ejecución presupuestaria: elaborar las correspondientes fichas EBI y enviar los respectivos antecedentes a MIDEPLAN/SERPLAC para obtener las recomendaciones favorables a estos proyectos. Elaboración del proyecto de ley presupuesto, con los proyectos antes seleccionados de acuerdo a su factibilidad técnica, a las políticas ministeriales y gubernamentales y al marco presupuestario entregado por Hacienda.

En el 2008 se confeccionaron las fichas EBI para ley de presupuesto del año 2009.

- Año de la ejecución presupuestaria: ejecución presupuestaria.

En el 2008 se elaboró la Ley de Presupuestos del año 2009.

Para la ejecución Presupuestaria de la Ley del año 2008, se puede mencionar que el Plan Director permitió conformar un presupuesto MM\$ 535.875 para la Dirección de Vialidad, el cual fue aprobado por el Congreso.

Finalmente dentro del Plan estratégico, se encuentra el Servicio de Mantenimiento y Explotación de la Infraestructura Vial, gestión basada en consolidar la transitabilidad de los caminos a través de la ejecución de obras de reposición y mantenimiento de la infraestructura vial con especificaciones descritas en los Manuales de Carreteras, aumentando la cobertura de conservación, acentuando entre su quehacer los siguientes hitos relevantes.

1. El Fortalecimiento de la implementación del Plan de Mejoramiento de Gestión para la modalidad de Conservación por Administración Directa, que a las 4 provincias donde fue aplicado en forma piloto el año 2007, se le sumaron 11 provincias durante el 2008, totalizando 15 provincias a lo largo del país.

En el análisis de los resultados del año 2008, se debe destacar que el promedio nacional de Cumplimiento de Programa Anual fue muy superior al del año 2007, lo que se traduce en un eficiente uso de los medios con que cuenta esta modalidad de conservación

2. En la gestión de Conservación durante el año 2008, la componente de Seguridad Vial continuó con el Programa 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, en una primera etapa, los caminos entre la región de Coquimbo y la región del Bio Bío.

Durante el año 2008 se logró un significativo avance en los caminos intervenidos mejorando la señalización, acorde con la normativa vigente. Por otra parte, se han perfeccionado los estudios de ingeniería, considerando la normativa vigente y criterios modernos de seguridad vial.

3. El Programa Caminos Básicos - que comprende la intervención de la superficie de rodadura con diferentes tipos de soluciones básicas, que permiten mejorar la calidad de vida tanto de los usuarios del camino como del entorno a éste - continuó realizando en las diversas regiones del país.

Así durante el 2008, se intervinieron 983 kilómetros correspondientes a este programa. Las obras consideraron soluciones con estabilizadores de la carpeta de rodadura y capas de protección asfáltica, llegando a un registro cercano a los 10.000 Km. a fines del año 2008.

La inversión total del año 2008 alcanzó los MM\$ 30.000, la que incluye MM\$ 2.530 aportados por el fondo nacional direccional regional (FNDR) en la región del Libertador General Bernardo O' Higgins.

Durante el 2007 fue presentado el Programa de Caminos Básicos en la ciudad de La Paz, Bolivia, en una reunión de países andinos. El 2008, el Programa fue presentando en reuniones similares organizadas por la Corporación Andina de Fomento (CAF) realizadas en Buenos Aires y Bogotá. Además, profesionales de dicha institución visitaron Chile, solicitaron antecedentes adicionales y conocieron en terreno varias obras del Programa en las regiones Metropolitana y Valparaíso. Se logró que la CAF y el MOP de Chile estén avanzados en la formulación de un convenio de colaboración mutua, en el que se considerará la asesoría de Chile en soluciones desarrolladas en el Programa de Caminos Básicos.

4. Conservación por Contratos de Redes Viales.

La conservación por contratos de redes viales se realiza a través de:

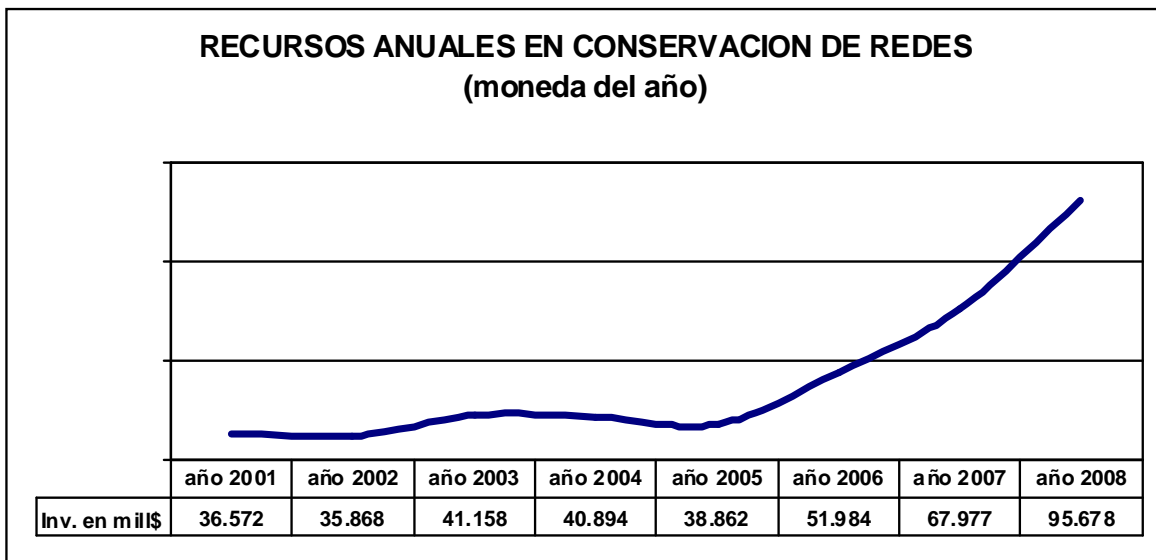
Contratos Globales de Conservación: En cada contrato se incluye una red de caminos, cuya longitud total alcanza, en general, entre 400 y 500 kilómetros. Las operaciones, previamente definidas en cuanto a tipo y cantidades de obra por ejecutar, se contratan a serie de precios unitarios. El procedimiento se utiliza para que se realicen operaciones tanto rutinarias como periódicas y en caminos con diferentes tipos de carpeta de rodadura. Su plazo de ejecución es de 1 ó 2 años. Normalmente la red bajo este tipo de mantención, está conformada, mayoritariamente, por caminos con carpeta de rodadura de ripio y tierra.

Contratos Globales Mixtos de Conservación: Corresponden a una modalidad adicional de contratos de conservación de redes que contemplan la conservación de una parte de los elementos de la infraestructura vial, bajo la modalidad de Conservación Global a Precios Unitarios, y otra parte de los elementos, por estándares o niveles de servicio a Suma Alzada.

Estos contratos tienen un plazo de 4 años y están orientados a la conservación de redes en que al menos una parte de ella es pavimentada. La conservación por niveles de servicio, en principio, se realiza sólo en caminos pavimentados y con operaciones rutinarias.

Los principales elementos o componentes de la infraestructura vial que se conservan por estándares o niveles de servicio son: Calzada, Bermas, Demarcación, Seguridad Vial, Saneamiento y Faja Vial.

El Marco Presupuestario invertido tanto en los Contratos Globales y Contratos Globales Mixtos de Conservación durante el 2008 fue de MM\$ 95.678. En el siguiente gráfico se indican los montos de inversión de este tipo de contratos de conservación correspondientes al período 2001- 2008.



En general, los objetivos del Programa de los Contratos de Conservación de Redes, se han cumplido; esto es, no descuidar el mantenimiento de los caminos que conforman la red bajo este programa, implementar la Conservación por estándares a suma alzada y abordar emergencias que se producen a lo largo de todo el país, en especial, el aislamiento de las comunidades debido a los cortes de caminos.

Al respecto, durante el año 2008 se ejecutó un promedio mensual de 106 contratos de Conservación Global, atendiendo una red vial promedio de 40.085 kms.

Además, durante el año 2008 se dio inicio a la modalidad de Contratos Globales Mixtos, adjudicándose cinco redes en las provincias de Petorca, Melipilla Sector Norte, Melipilla Sector Sur, Curico y Ñuble Sector Norte, correspondientes a las regiones V, RM, VII y VIII respectivamente.

Cobertura de la Red Vial Atendida por Conservación

En el cuadro siguiente se aprecian las distintas modalidades de conservación y su comportamiento desde el 2000 al 2008

PROGRAMA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Adm. Directa	17,43 KM	18,34 KM	16,39 KM	19,28 KM	17,40 KM	20,04 KM	21,08 KM	18,97 KM	21,25 KM
C. Tradicionales	4,43 KM	4,91 KM	1,96 KM	5,86 KM	7,12 KM	5,63 KM	6,09 KM	6,45 KM	5,12 KM
C. Globales	27,79 KM	25,53 KM	24,96 KM	25,64 KM	29,23 KM	28,89 KM	30,74 KM	35,18 KM	44,09 KM
Reposiciones	203,00 KM	62,00 KM	148,00 KM	180,00 KM	230,00 KM	266,00 KM	145,00 KM	143,00 KM	225,00 KM
TOTAL KM	49,85 KM	48,85 KM	43,46 KM	50,96 KM	53,98 KM	54,82 KM	58,05 KM	60,73 KM	70,68 KM

Un punto relevante dentro de la Conservación y Reposición Infraestructura existente, es el “Programa de Concesión de Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación de Redes Viales Regionales”.

El objetivo de este programa es introducir en el mercado de la construcción del país una nueva forma de conservar sus caminos públicos, utilizando los mecanismos jurídicos, financieros y económicos que ofrece la Ley de Concesiones de Obras Públicas. El uso de esta ley hace posible establecer un compromiso jurídico y financiero de largo plazo entre el Estado y un sector privado, para conservar adecuadamente los caminos de la red vial por todo el plazo de la concesión, estimado en un horizonte de 20 años.

El financiamiento de las obras nuevas y de las de conservación será cubierto con aportes del Estado y de los usuarios directos en forma de peaje. La retribución a la sociedad concesionaria se basa en el cumplimiento del estándar de servicio exigido en el contrato, el cual ha sido diseñado con franca orientación al usuario, de modo que la red vial provea siempre buenos estándares de conectividad.

La primera concesión de este programa corresponde a la red vial de la Región de Coquimbo. Iniciativa que incluye dos de los tramos de mayor importancia regional: la Ruta Internacional 41 CH Gabriela Mistral, que une La Serena con el paso fronterizo Aguas Negras, y la Ruta 43 que une la conurbación La Serena – Coquimbo con Ovalle.

En resumen se puede destacar como principales logros:

- Elaboración de las Bases de Licitación para la Concesión de Mejoramiento Rehabilitación y Conservación de la Red Vial de la Región de Coquimbo, la que cuenta con aprobación de su evaluación social por parte de MIDEPLAN e ingresadas a MINHADA y CGR.
- Estudio de ingeniería de la red vial de la Región de Coquimbo y O’ Higgins en su fase de revisión final.
- Proceso de precalificación de empresas con capacidad técnico - financiera para participar en la licitación de la concesiones de la red vial de la Región de Coquimbo finalizado con éxito (7 empresas de prestigio mundial conforman el registro especial para esta licitación).
- Inicio del proceso de precalificación de empresas con capacidad técnico - financiera para participar en la licitación de la concesiones de la red vial norte de la Región de O’ Higgins.
- Elaboración de bases y desarrollo del proceso de licitación de los estudios de ingeniería para la red vial sur de la región de O’ Higgins y la red vial de la Región de Los Ríos.
- Definición de la red a estudiar en la Región del Maule y el Bío Bío.

2.3 Proyectos de Vialidad

Un punto relevante a destacar son los cuatros **planes de carácter emblemático** y que son abordados bajo la modalidad **Gestión Integrada de Proyectos** del Programa de Modernización del MOP, donde se potenció el desarrollo de los Jefes de Proyectos, en cuanto permitan dar continuidad a los objetivos y fines. Estos planes emblemáticos son:

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

Asimismo durante el 2008, se incorporó a esta metodología tres nuevos proyectos a la Gestión Integral de Proyectos (GIP) que corresponden a:

- Ruta 7 Chaitén – Coyhaique
- Rutas Internacionales de Arica - Tambo Quemado y Huara – Colchane
- Proyectos de Puentes San Pedro, Algarrobo y Cau-Cau

2.3.1 Plan Chiloé

En agosto de 2006, la Presidenta Michelle Bachelet, anunció un Plan de Desarrollo Integral de Chiloé con el fin mejorar el desarrollo integral y la calidad de vida de 150.000 habitantes del archipiélago, a través del mejoramiento de la infraestructura vial, que permita mejorar la competitividad del sector productivo de Chiloé.

La columna vertebral de este plan, en lo que respecta a la infraestructura vial, corresponde al mejoramiento de la Ruta 5, por ser la ruta más importante al interior de la isla. El mejoramiento de las condiciones de tránsito y seguridad vial beneficiará el desarrollo de los sectores productivos presentes en el archipiélago, así como la conexión hacia el continente. Las obras incluyen la reposición de ciertos tramos, la habilitación de terceras pistas, la construcción de dobles calzadas y el mejoramiento del pavimento, a lo largo de 141 kilómetros.

También se pavimentarán 230 Kilómetros de caminos básicos lo que permitirá superar el aislamiento relativo de numerosas localidades. Además, la iniciativa dará un impulso al turismo, al hacer más expedito el acceso a lugares de gran belleza escénica.

El Plan considera el by pass en torno a las ciudades de Castro y Chonchi, que permitirá descongestionar notablemente el tránsito vial urbano de esas localidades.

El Plan está conformado por 10 grandes proyectos y programas de mejoramiento de la infraestructura vial, los que a su vez se encuentran divididos en cerca de 40 contratos de estudios y obras que actualmente se ejecutan.

Los proyectos y programas son:

- Mejoramiento Ruta 5 entre Chacao y Quellón.
- Mejoramiento Pasada por Castro.
- Mejoramiento Ruta Costera.
- Mejoramiento Ruta Chonchi – Queilén.
- Mejoramiento Ruta Quellón – Chaiguao.
- Mejoramiento Caminos de conectividad Rampas de Pargua, Punta Coronel y Chacao.
- Programa Caminos Básicos (subdividido en tres grupos, 1 ejecución de obras y 2 en ejecución de diseños).
- Programa de Conservación.
- Programa de Comunidades Indígenas (PDI).
- Construcción de Puente Dalcahue (proyecto que se incorporó a fines de Abril del 2008).

Destacamos las siguientes obras en el 2008 y que se encuentran insertas en los siguientes proyectos:

- Mejoramiento Ruta 5 entre Chacao y Quellón:
Terminado: Reposición Ruta 5, sector Castro – Chonchi en la cual se realizo 3,7 Km. Contó con una inversión de MM\$4.985.
En ejecución se encuentra la reposición de los Puentes Puntra y Butalcura con un avance físico del 70%.
- Ruta Chonchi – Quellón: Mejoramiento
Terminado: Ruta W-853. Chonchi - Quellón, sector Teupa - Santa María (Km 6,8 AL Km. 28,5) donde se realizaron 21,7 Kms, con una inversión del orden de los MM\$ 3.575.
- Ruta Quellón Chaiguao (Camino Básico):
Terminado: Mejoramiento Ruta W-881, sector Cruce Ruta Longitudinal - Oqueldán - Chaiguao (Km. 0.0 al Km. 3,7) y el Camino Básico Ruta W-881, sector Cruce Ruta Longitudinal - Oqueldán - Chaiguao (Km. 3.7 al km 11). Se ejecutaron 11 Kms, con una inversión de MM\$ 2.504.
- Mejoramiento Caminos
Terminado: Pargua - Punta Coronel y Chacao: Pavimentación Caminos Pargua - Punta Coronel y Rampa Alternativa Chacao en la cual se ejecutaron 2,5 Kms. y contó con una inversión de MM\$1.169.
- Programa Caminos Básicos Grupo 0:
Terminado: Camino Básico Ruta W - 589, Achao - Quinchao - Chequián, sector Km. 0,0 al km 17,4 y Camino Básico Ruta W-80, Huillinco - Cucao, sector Km. 5,147 al km, 25,5 en la cual se ejecutaron 37,8 Km. Con una inversión de MM\$4.888.
- Programas de Conservación:
Terminado: Conservación Global Norte de Ancud, I Etapa. En esta obra se ejecutaron 314 Kms. y contó con una inversión de MM\$1.395.

2.3.2 Plan Arauco

Los objetivos del plan, en lo que respecta al área vial, apuntan a mejorar la infraestructura a fin de permitir un mejor desarrollo productivo y turístico superando el aislamiento de comunidades que no tienen accesibilidad durante largos períodos del año. Beneficiará a una población de 157.000 mil habitantes.

La inversión estimada para este sector es de MM\$100.000, que será ejecutado entre el período 2007 – 2013.

Los proyectos y programas de este Plan son:

- Camino Llico – Punta Lavapié
- Camino Curanilahue – Nacimiento
- Camino Arauco - Lebu por Quiapo
- Circunvalación Lagos Lanalhue – Lleu Lleu
- Camino Tirúa – Nueva Imperial

Destacamos los siguientes avances realizados durante el 2008:

- Camino Llico – Punta Lavapié: en su primera fase del proyecto se encuentra terminado el estudio de ingeniería por un monto aproximado de MM\$ 97. La obra considera un mejoramiento del trazado actual en aproximadamente 11,2 Km. con pavimento tipo carpeta asfáltica en toda su extensión.
- Camino Curanilahue – Nacimiento: recientemente adjudicado el estudio de ingeniería contratado por un monto de MM\$ 778 y un plazo de ejecución de 420 días corridos. En él se proyectará el mejoramiento geométrico del actual camino en una extensión de aproximadamente 70 Km.; asimismo se analizará la posibilidad de conectar esta ruta con un camino de origen forestal, recientemente expropiado por la Dirección de Vialidad.
- Camino Arauco - Lebu por Quiapo: este proyecto tiene sentido de conectividad y turístico a la vez, abarcando una extensión de 50 Km. aproximadamente y beneficiando directamente a unas 60.000 personas. Al finalizar la construcción, la ruta entre Arauco y Lebu se encontrará con pavimento, convirtiéndose en una buena alternativa a la Ruta 160 ya que permitirá acortar el trayecto en alrededor de 30 Km. para los usuarios.

Dentro de estas obras se encuentra el mejoramiento Ruta P-40. Sector: Arauco- Quiapo- Millonhue : concluyó la primera etapa de 16 Km. del camino desde Arauco. Segunda Etapa incorporada en el Proyecto de Ley 2009.

- Circunvalación Lagos Lanalhue – Lleu Lleu: Se encuentra en ejecución el estudio de ingeniería por un monto cercano a MM\$ 562.
- Camino Tirúa – Nueva Imperial: En realidad el tramo abordado es Tirúa – Tranapunte en una extensión aproximada de 57 Km. en pavimento, ya que desde Tranapunte hasta Nueva Imperial y Temuco. Cabe precisar que el camino existente ya está pavimentado. El proyecto ha sido dividido en dos tramos: Tirúa – Límite Regional (en la VIII Región) y Límite Regional – Tanapunte en la IX Región. En ambos casos se encuentra en fase de estudio de ingeniería en ejecución. El proyecto tiene un objetivo de desarrollo turístico y dará conectividad a las regiones VIII y IX, beneficiando directamente a cerca 10.000 habitantes.

2.3.3 Red Interlagos

El objetivo específico de la Red Interlagos es la conformación de 5 macro circuitos viales turísticos en las Regiones de la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos y corresponden a los siguientes: Circuito Araucanía Andina; Lagos Colico-Caburga-Villarrica; Circuito Panguipulli-Riñihue –Pirihueico; Lago Ranco y Lago Llanquihue. Con una longitud total de 1920 kilómetros y una inversión estimada de MM\$ 120 para el periodo 2007 – 2013. Esta obra beneficiará a una población de 450 mil habitantes.

Los proyectos y programas aludidos son:

Región de la Araucanía:

- Mejoramiento troncal ruta interlagos provincia de Malleco y Cautín.
- Construcción pavimento Pedregoso – Villarrica
- Mejoramiento Curarrehue – Puesco
- Puente Rodrigo Bastidas

Región de los Ríos:

- Mejoramiento ruta t-85 varios tramos lago Ranco – Calcarrupe, provincia de Valdivia
- Mejoramiento tramo Cayurruca -Trapi- cruce(roles t-835 y t-905 longitud 20 kms)
- Mejoramiento tramo Puerto Nuevo- Quillaico (rol t-775 longitud 15 kms).
- Mejoramiento Ruta 203 CH sector Rucatrehua – Choshuenco.
- Puente Pirihueico
- Puente Las Huella

Región de los Lagos:

- Construcción Puente Correntoso
- Reposición ruta 215ch Aduana Pajarito – limite
- Mejoramiento ruta v-155-305 Llanquihue – Punta Larga- cruce ruta v-55-u. Sector: Pta Larga
- Reposición ruta 225ch: sector Puerto Varas – Bifurcación Colonia tres puentes
- Reposición pav. Ensenada – Petrohué

Destacamos los siguientes avances realizados durante el 2008:

Región de la Araucanía:

- Proyectos “Puente Rodrigo Bastidas”, obra que se encuentra terminada. Monto de inversión MM\$2.100.
- Construcción pavimento Pedregoso – Villarrica, inicio de obras comenzó el 1 de noviembre del 2008.

Región de los Ríos:

- Proyectos “Puente Las Huellas”, obra que se encuentra terminada. Monto de inversión MM\$1.000.
- Mejoramiento ruta 203ch: sector puente Rucatrehua – Choshuenco, inicio de obras comenzó el 17 de noviembre del 2008.

Región de los Lagos:

- Proyectos “Pajaritos – Limite”, obra que se encuentra terminada, con una longitud 21,2 Km. Monto de inversión MM\$ 3.800.
- Proyectos “Puerto Varas – Tres Puentes”, obra que se encuentra terminada, con una longitud 10,16 Km. Monto de inversión MM\$ 3.170.

2.3.4 Plan conectividad Puerto Montt – Chaitén

Su objetivo es materializar una conexión adecuada en la zona Austral de Chile, que permita superar los problemas de nivel de servicio y tránsito que presentan actualmente los caminos. También la iniciativa apunta a relevar la realización de una ruta de importante belleza escénica.

Los montos contemplados para la ejecución de este proyecto alcanzan los MM\$260, proyectados para el período 2007 - 2010, y beneficiará directamente a más de 116 mil habitantes.

Destacamos los siguientes avances realizados durante el 2008:

- El mejoramiento de la Ruta 7 sector Quillaipe - La Arena, tramo Quillape – Lenca, se encuentra terminado y el tramo siguiente Lenca – Caleta La Arena, está programada la ejecución para el año 2009
- Reposición varios puentes en Ruta 7 sector: Caleta Puelche- Río Negro- Hornopiren. Este Proyecto cuenta con dos contratos, una primera etapa en ejecución con resolución desde octubre del año 2008 correspondiente a los puentes Mañihueico N° 1 y Mañihueico N° 2, con un avance al 31-12-2008 de un 6%. La Etapa II de este contrato para los puentes Pichilelfu y Cuchildeo se encuentra en proceso de adjudicación.
- Reposición Ripio Ruta 7 sector Hornopiren - Rampa Pichanco. Las obras de conservación y reposición de cuatro puentes en camino longitudinal austral sector: Hornopiren - Pichanco (etapa II) se encuentran en ejecución con un avance del 100%. Se encuentra concluida la reparación de la rampa, la conservación del camino y la construcción de los primeros 4 puentes de los 11 proyectados para este sector. Está en trámite el convenio con el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT) para la ejecución de dos de los cinco puentes comprometidos para su ejecución durante este año (Pichilelfu y Mariquita).

2.3.5 Rutas Internacionales Arica - Tambo Quemado y Huara – Colchane

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 2008 se encuentran ejecutadas las siguientes obras:

- Reposición Ruta 15-CH (Ex A55) Huara - Colchane, Km. 50,00 al Km. 67,50. Esta obra presenta un avance físico es de un 97%, equivalente 13,58 Kilómetros.

Asimismo, hay que precisar que no todos los proyectos están bajo la modalidad Gestión Integrada de Proyectos del Programa de Fortalecimiento Institucional, estos proyectos son los siguientes:

- Red Austral.
- Ruta Costera.
- Red Vial Andina
- Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas

2.3.6 Red Austral.

La Ruta Austral ha permitido la integración del territorio nacional, aportando con un mejor y mayor acceso a los servicios de salud, educación y asistencia técnica, valorización de la tierra y desarrollo de actividades productivas para la ciudadanía. A su vez, ha sido un aporte considerable al turismo regional.

Durante el año 2008 ejecutaron las siguientes obras:

- Mejoramiento ruta 7 sector: Puyuhuapi - La Junta, obra que comenzó en mayo del 2008, presenta un avance físico es de un 24% equivalente a 8,3 Km.
- Mejoramiento La Zaranda - Bif. Cisnes, etapa II, obra que comenzó en mayo del 2008, presenta un avance físico de un 12% equivalente a 1 Km.

2.3.7 Ruta Costera.

La idea es permitir la integración de diversas zonas, muchas de las cuales se encuentran aisladas, generar ahorros de operación y tiempo para los usuarios, desarrollar nuevas áreas de atractivo turístico y unir las principales ciudades-puertos, así como las caletas pesqueras y balnearios entre sí.

Durante el año 2008 ejecutaron las siguientes obras:

- Mejoramiento Ruta N-102 -M, Límite Regional (Traguelemu) –Cobquecura, obra que comenzó en mayo del 2008, presenta un avance físico de un 45% equivalente a 8,3 km.
- Reposición Ruta F-30-E, Sector: Zapallar - La Laguna, obra que se encuentra terminada en septiembre del 2008, alcanzando un avance físico es de un 100% equivalente a 3,13 Km.

2.3.8 Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales

Este plan considera un aumento significativo en el mejoramiento de caminos ubicados al interior de las comunidades indígenas reconocidas por la Ley 19.253. El Plan considera invertir unos MM\$77.000 para mejorar unos 3.000 Km. en cinco años.

En el Plan se definió un mecanismo de focalización de la inversión a través del cual calificaron los siguientes territorios:

- Región de Bío Bío, Provincia de Arauco, todas sus comunas excepto Curanilahue, que no tiene Comunidades Indígenas.
- Región de La Araucanía, Provincias de Cautín y Malleco, todas sus comunas, excepto Renaico, que no tiene Comunidades Indígenas.
- Región de Los Ríos, Provincias de Valdivia y Ranco, todas sus comunas.
- Región de Los Lagos, Provincias de Osorno, todas sus comunas, y de Chiloé, Comuna de Quellón.

Además de la intervención en el mejoramiento de los caminos, el Plan considera un levantamiento georeferenciado de dichos caminos y la creación de una Mesa Regional multi-institucional que tome decisiones y haga seguimiento de los avances de este Plan, entre otros.

3. Desafíos 2009

Tenemos la conciencia y convencimiento 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.

3.1 Presupuestarios

Para el 2009 se cuenta con un presupuesto asignado de MM\$ 766.950 uno de lo más grandes de los últimos tiempos, lo que da un gran apoyo para la generación de empleo en forma directa o indirectamente. Esto significa para Dirección de Vialidad un alto grado de responsabilidad y esfuerzo de los funcionarios, en pos de los objetivos ya planteados.

Para el año 2009 se contratarán inspectores fiscales los cuales se incorporan a la dirección de vialidad del nivel central. Los funcionarios se integrarán a los departamentos de Construcción y Puentes, a la División de Ingeniería y a la Subdirección de Mantenimiento.

Durante el año 2009 y en virtud de la aplicación del Artículo 34.- de la Ley de Reajuste de remuneraciones del sector público, la Dirección de Vialidad trabajará en dar cumplimiento al ingreso y promoción de las plantas de personal, dado que esta Dirección forma parte de los servicios que integran la Partida Presupuestaria del Ministerio de Obras Públicas.

Para el año 2009 el presupuesto de inversión (ST. 31) asciende MM\$702.022 sin Transantiago asciende a MM\$ 595.822, lo que presenta incremento de 4.7% en relación a los recursos asignados en la Ley de Presupuestos año 2008. Por su parte el Programa Transantiago, presenta una disminución del 2,9% en relación al año 2008

Destino	M\$ 2009		
	Ley 2008 (*) M\$	Ley 2009 M\$	%
Dirección de vialidad	\$ 569.099.900	\$ 595.822.356	4,70%
Transantiago	\$ 109.368.993	\$ 106.200.000	-2,90%
Iniciativas de inversión	\$ 678.468.893	\$ 702.022.356	3,47%

(*) Ley más actualización 6,2%

La Dirección Nacional de Vialidad procede en calidad de financista, delegándose de decretar los fondos necesarios para la licitación y ejecución de los contratos, consignándose a preparar los estados de pago. Por lo tanto, corresponde al Serviu Metropolitano el administrador de los contratos y asumiendo la responsabilidad de la proyección, licitación, ejecución y supervisión de todos los aspectos de carácter técnico de los proyectos.

3.2 Servicios de Mantenimiento y Explotación de la infraestructura Vial

Asimismo estamos comprometidos en continuar con los proyectos estructurantes del país reflejados en los compromisos adquiridos por el Ministerio para la celebración del Bicentenario de la República. Para 2009 la Dirección de Vialidad espera ejecutar un presupuesto que asciende a M\$595.822, con el fin de seguir construyendo, manteniendo y explotando la infraestructura vial del país.

En lo que se refiere a las actividades habituales de mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura vial del país y bajo este tenor, se fortalecerá la implementación del Plan de Mejoramiento de Gestión para la modalidad de Conservación por Administración Directa (CAD), consolidando el éxito logrado en los años 2007 y 2008.

En esta modalidad de conservación, se firmará un Protocolo que forma parte de las metas de equipo 2009 de cada una de las regiones, y se refiere a las metas de ejecución de operaciones que los Directores Regionales acuerdan con el Director Nacional.

Además, durante el año 2009, se comenzará con la implementación del Proyecto de Modernización para la Conservación Regional de caminos denominado Sistema de Gestión del Mantenimiento (SGM), en las regiones de Arica-Parinacota, Valparaíso y Los Ríos, el cual consta de tres fases i) Proceso 1 – Estructura organizacional y definición de competencias para SGM; II) Proceso 2 – Inventario de Conservación Vial Nuevo Enfoque y III) Proceso 3 – Implementación del Sistema ERP – SGM. Durante el año 2009, se desarrollará en su totalidad el Proceso 1 y se avanzará significativamente en el Proceso 2, quedando para el año 2010 en compromiso de terminar de implementar los Proceso 2 y 3.

En el ámbito de la Conservación por Contratos Globales, tiene como sus principales desafíos dar continuidad a este tipo de contratos, aumentando el número de redes a atender e incorporando un mayor número de contratos en que se considere Niveles de Servicio.

También, durante el año 2009, se continuará trabajando en el Programa de Concesión de Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación de de Redes Viales Regionales, desarrollando los siguientes procesos:

- Licitación de la Concesión del Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación Red Vial de la Región de Coquimbo. Al menos, se proyecta abrir ofertas técnicas.
- Llamado a licitación de la Concesión del Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación Red Vial Norte de la Región de O'higgins.
- Desarrollo de estudios de ingeniería de la Red Vial Sur de la Región de O'higgins, de la Región de los Ríos y de la Región del Maule.

También se tiene contemplado la Gestión, Supervisión y seguimiento de programa de generación de empleo de la Dirección de Vialidad, impulsado por el Gobierno.

En relación con el Programa de Caminos Básicos, su principal objetivo es llegar a los 10.000 Km. a Marzo del 2009, lo que se alcanzará de todas maneras durante el primer trimestre.

3.3 Proyectos de Vialidad

Continuando con el marco del Programa de Modernización MOP, se seguirá trabajando con las grandes obras viales de vialidad y otras. Sección especial concierne al **Plan Chiloé**, en donde ya se está trabajando en el mejoramiento de la conectividad de este importante territorio nacional. Para año 2009 se contempla una inversión de MM\$55.000 para la ejecución de obras viales.

Al respecto se terminarán los siguientes proyectos:

- Mejoramiento Ruta 5 entre Chacao y Quellon: Reposición Puentes Puntra y Butalcura previsto para marzo del 2009
- Ruta Costera: Mejoramiento Ruta W1 5, sector Ruta 5 – Pumanzano la cual se comenzara en marzo la construcción de 16 Km.
- Programa Caminos Básicos Grupo 1 se tiene previsto terminar 23 km para septiembre 2009
- Mejoramiento Ruta 5 entre Chacao y Quellón: Ampliación, Reposición Ruta 5 tramo Variante Chacao, la cual se tiene previsto la ejecución de expropiaciones en mayo del 2009.

Con relación al **Plan 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 Lanalhue-Lleu Lleu.

Durante el año 2009, se iniciarán y licitarán obras viales en los sectores Llico – Punta Lavapié “Ruta P-22”, cuya obra tendrá un plazo de ejecución de 18 meses y el proyecto Tirúa – Nueva Imperial, el cual se ha sido dividido en dos tramos, Tirúa – Límite Regional (en la VIII Región) y Límite Regional – Tanapunte en la IX Región.

Para la **Ruta Interlagos**, cuyo objetivo es la conformación de 5 microcircuitos viales turísticos en las Regiones de la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Para el 2009, se estarán ejecutando las siguientes obra viales:

Región de la Araucanía:

- Mejoramiento troncal ruta interlagos provincia de Malleco y Cautin, cuyo termino de obra esta planificado en Noviembre del 2009
- Mejoramiento Curarrehue – Puesco, cuyo termino de obra esta planificado en julio del 2009

Región de los Ríos:

- Mejoramiento ruta t-85 varios tramos lago Ranco – Calcurrupe, provincia de Valdivia, cuyo termino de obra esta planificado en Abril del 2009
- Mejoramiento tramo Cayurruca -Trapi- crucero(roles t-835 y t-905 longitud 20 kms) y Mejoramiento tramo Puerto Nuevo- Quillaico (rol t-775 longitud 15 kms) ambas obras tienen proyectado el término al mes de Marzo del 2009.
- Puente Pirihueico, término de obra octubre del 2009

Región de los Lagos:

- Construcción Puente Correntoso, cuyo termino de obra esta planificado en mayo del 2009

-
- Mejoramiento ruta v-155-305 Llanquihue – Punta Larga- cruce ruta v-55-u. Sector: punta larga, cuyo termino de obra esta planificado en octubre del 2009

Dentro del Plan de **Conectividad Puerto Montt – Chaitén**, están programadas la ejecución para el año 2009 de las obras de los sectores Lenca - La Arena y Hornopirén Pichanco.

En los Pasos **Pasos Internacionales** para la Integración del Territorio con los países vecinos, se destacan las obras relacionada con los pasos fronterizos.

- Reposición Ruta 15-CH(Ex A55) Huará - Colchane, Km. 50,00 al Km. 67,5. Este proyecto, se divide en 3 tramos: T-1, Km. 50 al Km. 67,5, se encuentra en ejecución (Avance físico = 71%) y su término está previsto para Febrero del 2009. T-2, Km. 102 al Km. 113,5 y T-3, Km. 144 al Km. 163. Estos dos últimos se encuentran en ejecución (Entrega de terreno), su inicio es en Julio del 2008 y su término en Febrero del 2009.
- Mejoramiento Construcción Ruta 115 CH, Sector: Armerillo - Paso Pehuenche. Tramo de acceso Oriente Central Cipreses - Quebrada Los Toros, Km. 98,742 a Km. 109,55693. cuyo avance físico del 75,6% y su término contractual es en abril 2009.

Respecto de las obras de conectividad urbana, se destacan la obra de mejoramiento de la ampliación Reposición Pavimento Ruta 5 S, Acceso Norte a Temuco se encuentra en ejecución con un avance físico: 84,32%; cuyo término previsto es en Octubre 2010.

Para el **Plan de Infraestructura para las Comunidades Indígenas en Territorios Rurales** para el 2009 se cuenta con MM\$10.268 que serán invertidos por las Direcciones Regionales de Vialidad correspondientes en la ejecución de los estudios de levantamiento y de los proyectos y en las obras propiamente tales. Las obras a licitar dependerán de la capacidad de generar proyectos en cada región.

Lo programado es:

- 8ª Región: Se licitará 5 proyectos por un monto de MM\$ 3.564 en las comunas de Arauco, Cañete, Contulmo y Tirúa. La inversión 2009 se estima en MM\$ 525.
- 9ª Región: Licitación de 25 Contratos de Obras en las Comunas de Carahue, Villarrica, Pitrufquén, Toltén, Pucón, Traiguén, Galvarino, Temuco, Freire, Cholchol, Lonquimay, Vilcún, Imperial, Victoria, Teodoro Schmidt, Melipeuco, Curarrehue, Padre Las Casas, Loncoche, Ercilla, Lautaro y Cunco. El total de contratos suma MM\$ 4.262 de los cuales se invertirá MM\$1.227,5 a lo que se suma los arrastres de 2008, con lo que se totalizará MM\$ 4.264
- 14ª Región: Se licitará 10 paquetes de proyectos por un monto de MM\$ 1.400 para las Comunas de La Unión, Río Bueno, Futrono, Los Lagos, Paillaco, Lago Ranco, Mariquina, Máfil, Lanco y Panguipulli. La inversión estimada para 2009 es MM\$ 763.
- 10ª Región: Se licitará al menos dos paquetes de Contratos en las Comunas de San Juan de la Costa, Río Negro y San Pablo, Provincia de Osorno, por MM\$ 750 faltando por definir otros proyectos en Chiloé, Comuna de Quellón.

Durante el año 2009, la Dirección de Vialidad continuará implementando la iniciativa Ministerial relacionada con la Gestión Integrada de Proyectos (GIP), para los siete planes que están bajo esta

modalidad, por lo cual se tiene contemplado entre otros hitos el uso del Libro de Obras Electrónico en 10 contratos de obras y/o estudios de ingeniería.

Para el año 2009, también destaca para la Dirección un gran compromiso el cual lo enmarcamos bajo el objetivo estratégico de “Ser reconocidos como Dirección por lo adecuado y oportuno de nuestras soluciones”, que es dar cumplimiento con eficiencia a lo instruido por la Ley N° 20.285 de Transparencia de la Función Pública y de Acceso a la Información de la Administración del Estado, para lo cual esta Dirección en conjunto con las demás Direcciones que integran el MOP, están desarrollando un Plan de Implementación que consiste principalmente en enfocarnos en tres áreas: Transparencia Activa, Acceso a Información y la Institucionalidad, para las cuales se consideran aspectos operativos, tecnológicos y jurídicos. Esta Ley entra en vigencia a partir del 20 de abril de 2009.

4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2008
- 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 2008
- 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 2008**

Número	Descripción
1	Las obras de Infraestructura Vial, para las cual se propone un aumento de 28,7% respecto de 2007.
2	Seguir cumpliendo los compromisos asumidos para el Plan Chiloé destinados a la ejecución de obras viales que asciende a MM\$ 25.503.
3	Se incluye también la continuación de las grandes obras urbanas del Transantiago

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Ser reconocidos como dirección por lo adecuado y oportuno de nuestras soluciones y por el cumplimiento de nuestro rol de rector técnico mediante la entrega de servicios de infraestructura Vial entregados a las comunidades en forma oportuna y con la calidad requerida.
2	Entregar y mantener servicios de infraestructura que respondan a las necesidades y que impulsan el desarrollo productivo del país, de manera oportuna, confiables y de costos competitivos mediante la provisión de servicios de infraestructura de conectividad Vial.
3	Aumentar la integración del territorio mediante la construcción de infraestructura de conectividad vial, respetando el medio ambiente en cada una de las etapas de diseño, construcción y mantención.
4	Proveer infraestructura de conectividad Vial para la integración con los países vecinos, mediante la continuación de los trabajos de construcción y mantenimiento de las rutas internacionales
5	Mejorar el bienestar de la población, contribuyendo al desarrollo de su capital humano, social, cultural y económico con servicios de infraestructura de estándares adecuados mediante la entrega de servicios de infraestructura de conectividad Vial
6	lograr estándares de eficiencia de clase mundial en el uso de los recursos de inversión y operación, a través de la mejora de los procesos internos

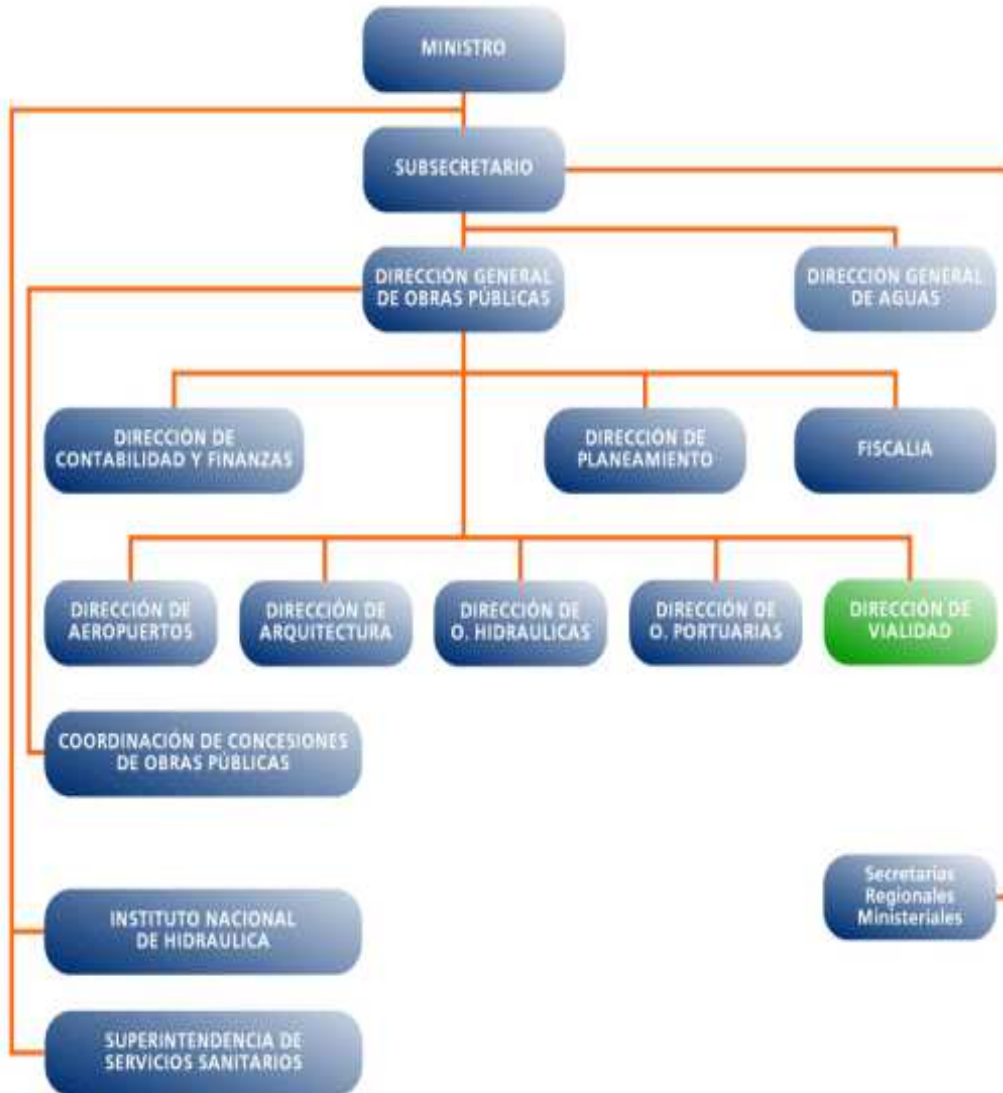
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	<u>Servicios de Diseño y Construcción de Infraestructura de conectividad Vial</u> <ul style="list-style-type: none"> • Plan Director <ul style="list-style-type: none"> - Cartera de Proyectos con su ciclo de vida • Gestión de contratos construcción <ul style="list-style-type: none"> - Licitación de Obras - Adjudicación de Obras - Ejecución de Obras - Inspección Técnica de Obras 	1,2,3,4,5,6
2	<u>Servicios de Mantenimiento y Explotación de la infraestructura Vial</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gestión de Conservación de la Infraestructura Vial <ul style="list-style-type: none"> - Mantención de Infraestructura vial por administración directa - Mantención de Infraestructura vial mediante contratos globales - Mantención de Infraestructura de redes viales mediante redes concesionadas • Solución a emergencias de conectividad vial 	1,2,3,4,5,6

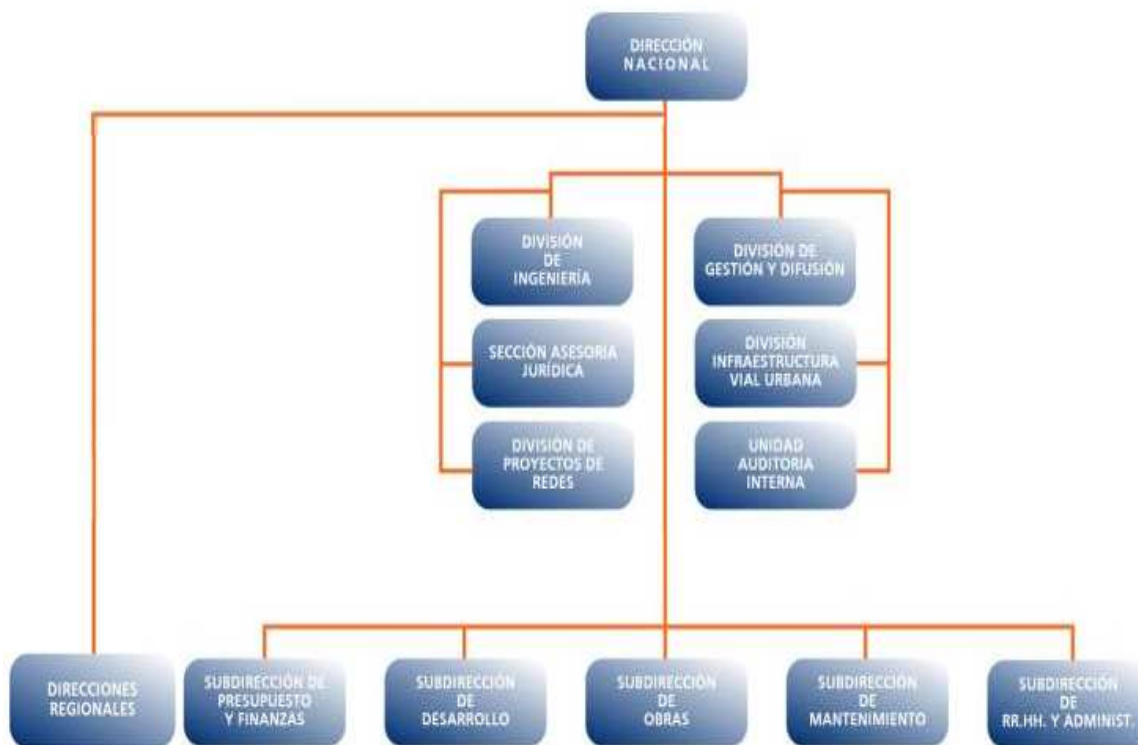
Cientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Usuarios y usuarias de la Infraestructura de obras públicas viales.
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) <ul style="list-style-type: none">• Ministerio de Hacienda• Ministerio de Vivienda y Urbanismo• Ministerio de Bienes Nacionales• Ministerio de Planificación• Ministerio Secretaria General de la Presidencia Comisión Nacional del Medio Ambiente
6	Poder ejecutivo, legislativo y judicial <ul style="list-style-type: none">• Presidencia de la República• Congreso Nacional• Corte Suprema de Justicia y sus Tribunales

b) Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio



Organigrama Dirección Nacional de Vialidad



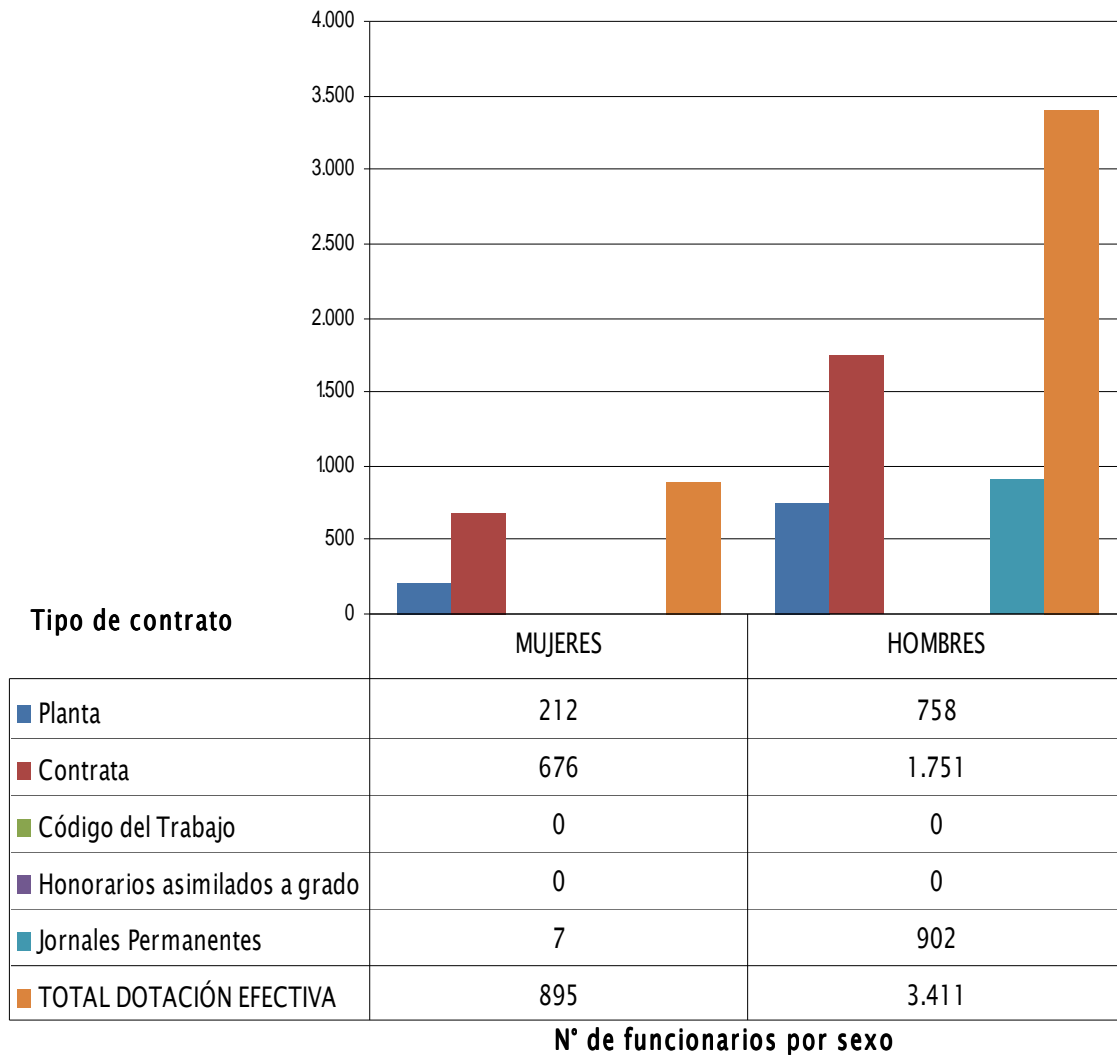
Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Director Nacional	Sr. Carlos Rubilar O.
Subdirección de Obras	Sr. Mario Fernández R.
Subdirección de Mantenimiento	Sr. Mario Anguita M.
Subdirección de Desarrollo	Sr. Walter Bruning M.
Subdirección de Recursos Humanos y Administración	Sra. Berta Carvacho F.
Subdirección de Presupuesto y Finanzas	Sra. Ximena Pérez M.
Dirección Regional de Vialidad I Región de Tarapacá	Sr. Guillermo Mesías F.
Dirección Regional de Vialidad II Región de Antofagasta	Sr. Pablo Volta V.
Dirección Regional de Vialidad III Región de Atacama	Sr. Raúl Cornejo F.
Dirección Regional de Vialidad IV Región de Coquimbo	Sr. Edgardo Townsend P.
Dirección Regional de Vialidad V Región de Valparaíso	Sr. Mauricio Pinto Q.
Dirección Regional de Vialidad VI Región del Libertador Bernardo O'Higgins	Sr. Lester Poblete G.
Dirección Regional de Vialidad VII Región del Maule	Sr. Juan Espinoza P.
Dirección Regional de Vialidad VIII Región del Bío - Bío	Sr. Guillermo Ocampo G.
Dirección Regional de Vialidad IX Región de la Araucanía	Sr. Enrique Jiménez S.
Dirección Regional de Vialidad X Región de los Lagos	Sr. Alvaro Alrruiz F.
Dirección Regional de Vialidad XI Región de Aysén	Sr. Marcelo Pérez G.
Dirección Regional de Vialidad XII Región de Magallanes y Antártica Chilena	Sr. Eduardo Toloza N.
Dirección Regional de Vialidad XIII Región Metropolitana	Sr. Guillermo Fuenzalida M.
Dirección Regional de Vialidad XIV Región de los Ríos	Sr. Jaime Kramm M.
Dirección Regional de Vialidad XV Región de Arica - Parinacota	Sra. Lisette Almonte C.

• Anexo 2: Recursos Humanos

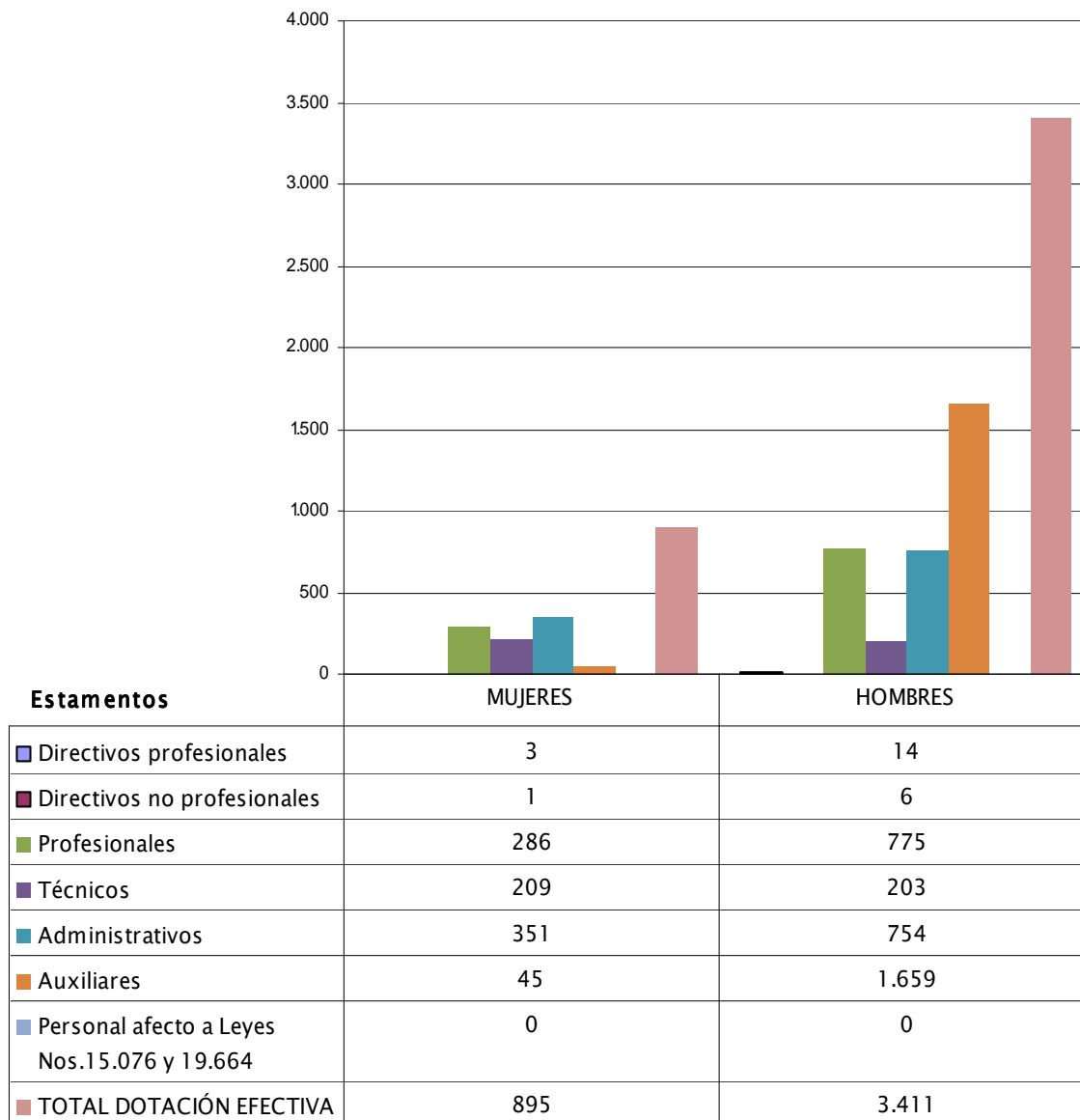
a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2008³ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



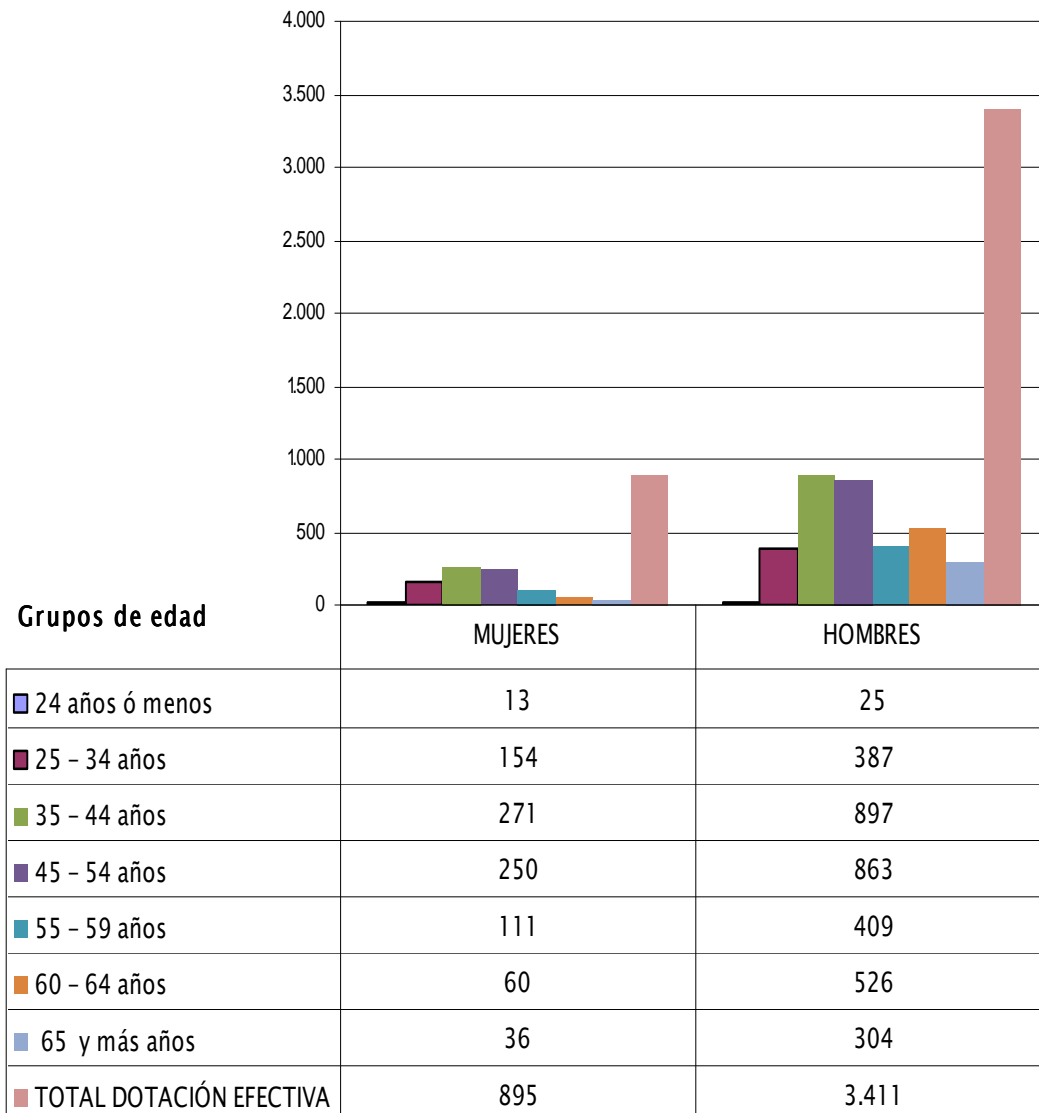
³ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2008. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- Dotación Efectiva año 2008 por Estamento (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

- **Dotación Efectiva año 2008 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 ⁴		Avance ⁵	Notas
		2007	2008		
1. Días No Trabajados Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/Dotación Efectiva año t	1,1	1,0	109,5	descendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	4,9	7,8	62,6	descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,0	0,0	---	Ascendente
• Funcionarios fallecidos	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,0	0,3	---	neutro
• Retiros voluntarios					
• con incentivo al retiro	(N° de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año t/ Dotación efectiva año t)*100	3,5	6,3	179,8	ascendente
• otros retiros voluntarios	(N° de retiros otros retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	1,0	0,8	126,6	descendente
• Otros	(N° de funcionarios retirados por otras causales año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,4	0,5	82,0	descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t)	0,6	1,1	52,2	descendente

4 La información corresponde al período Enero 2007 - Diciembre 2007 y Enero 2008 - Diciembre 2008.

5 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, considerar el sentido de los indicadores (ascendente o descendente) previamente establecido y señalado en las instrucciones.

Cuadro 1 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁴		Avance ⁵	Notas
		2007	2008		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	25,20	12,0	47,5	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontratados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontratados en grado superior, año t}) / (\text{Total contratos efectivos año t}) * 100$	19,80	20,7	104,5	ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	100,80	58,5	58,1	ascendente
4.2 Porcentaje de becas ⁶ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,20	0,3	162,6	ascendente
4.3 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	2,80	1,6	55,4	ascendente
5. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	10,50	8,5	123,2	descendente
6. Evaluación del Desempeño ⁷					
	Lista 1 % de Funcionarios	98,90	99,4		
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 2 % de Funcionarios	1,10	0,6		
	Lista 3 % de Funcionarios	0,00	0,00		
	Lista 4 % de Funcionarios	0,00	0,00		

⁶ Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

⁷ Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.

- **Anexo 3: Recursos Financieros**

- a) **Recursos Presupuestarios**

Cuadro 2			
Ingresos Presupuestarios Percibidos		Gastos Presupuestarios Ejecutados	
Descripción	Monto M\$	Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	686.139.622	Corriente ⁸	67.073.091
Endeudamiento ⁹		De Capital ¹⁰	570.007.852
Otros Ingresos ¹¹	29.781.910	Otros Gastos ¹²	236.450
TOTAL	715.921.532	TOTAL	637.317.393

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

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

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

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

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

b) Resultado de la Gestión Financiera

Cuadro 3
Ingresos y Gastos devengados años 2007 – 2008, y Ley de Presupuestos 2009

Denominación	Monto Año 2007 M\$ ¹³	Monto Año 2008 M\$	Monto Ley de Presupuestos Año 2009 M\$	Notas
INGRESOS	581.178.215	699.810.508	766.950.143	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	0	0		
RENTAS DE LA PROPIEDAD	96.249	93.942	95.580	
INGRESOS DE OPERACIÓN	10.886.242	10.545.273	10.929.573	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	3.157.138	2.973.107	1.976.382	
APORTE FISCAL	566.608.821	686.139.622	753.796.028	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	421.109	49.843	52.569	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	8.656	8.721		
TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL			11	
SALDO INICIAL DE CAJA			100.000	
GASTOS	576.087.363	637.285.002	766.950.143	
GASTOS EN PERSONAL	50.793.030	52.933.512	53.485.167	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	7.935.813	7.582.369	8.546.747	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	926.228	6.557.201	1.231.920	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	4.503.717	1.643.074	1.562.953	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	512.733.076	568.049.371	702.022.356	
PRESTAMOS	-804.501	283.026		
SERVICIO DE LA DEUDA		236.449	1.000	
SALDO FINAL DE CAJA			100.000	
RESULTADO	5.090.852	62.525.506		

¹³ La cifras están indicadas en M\$ del año 2008. Factor de actualización es de 1,0872 para expresar pesos del año 2007 a pesos del año 2008.

c) Comportamiento Presupuestario Año 2008

Cuadro 4								
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2008								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁴ (M\$)	Presupuesto Final ¹⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ¹⁶ (M\$)	Notas
			INGRESOS	698.518.695	720.159.784	699.810.508	6.486.397	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		374.640		374.640	
	01		Del Sector Privado		374.640		374.640	
		003	Administradora del Fondo para Bonificación por Retiro		374.640		374.640	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD	88.570	88.570	93.942	-5.372	
07			INGRESOS DE OPERACION	9.830.629	9.830.629	10.545.273	-714.644	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	2.136.100	2.136.100	2.973.107	-837.007	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	677.300	677.300	869.176	-191.876	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	1.458.800	1.458.800	1.875.826	-417.026	
	99		Otros			228.105	-228.105	
09			APORTE FISCAL	684.496.809	691.900.379	686.139.622	5.760.757	
	01		Libre	684.496.809	691.900.379	686.139.622	5.760.757	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	29.489	29.489	49.843	-20.354	
	03		Vehículos	19.069	19.069	16.760	2.309	
	04		Mobiliario y Otros			40	-40	
	05		Máquinas y Equipos	10.420	10.420	32.750	-22.330	
	06		Equipos Informáticos			8	-8	
	99		Otros Activos no Financieros			285	-285	
12			RECUPERACION DE PRESTAMOS			8.721	-8.721	
	10		Ingresos por Percibir			8.721	-8.721	
13			TRANSFERENCIAS PARA GASTOS DE CAPITAL	1.837.098	1.937.098		1.937.098	
	01		Del Sector Privado	1.837.098	1.937.098		1.937.098	
		001	Aportes acogidos al artículo 4° de la Ley N° 19.896	1.837.098	1.937.098		1.937.098	
15			SALDO INICIAL DE CAJA	100.000	13.862.879			
			GASTOS	698.518.695	720.159.784	637.285.002	82.774.782	
21			GASTOS EN PERSONAL	48.941.474	53.202.490	52.933.512	268.978	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	7.461.783	7.584.989	7.582.369	2.620	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	833.600	6.619.518	6.557.201	62.317	
	01		Prestaciones Previsionales	833.600	2.008.132	1.945.815	62.317	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		4.611.386	4.611.386		
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	3.005.834	5.024.240	1.643.074	3.381.166	

14 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

15 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2008

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

Cuadro 4
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2008

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁴ (M\$)	Presupuesto Final ¹⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ¹⁶ (M\$)	Notas
	03		Vehículos	168.804	168.804	168.013	791	
	04		Mobiliario y Otros	39.447	56.947	54.696	2.251	
	05		Máquinas y Equipos	2.797.583	4.798.489	1.420.365	3.378.124	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	638.859.598	645.392.098	568.049.371	77.342.727	
	01		Estudios Básicos	472.521	336.810	334.282	2.528	
	02		Proyectos	638.387.077	645.055.288	567.715.089	77.340.199	
32			PRESTAMOS	-684.594	2.000.000	283.026	1.716.974	
	06		Por Anticipos a Contratistas	-684.594	2.000.000	283.026	1.716.974	
		001	Anticipos a Contratistas		2.684.594	315.406	2.369.188	
		002	Recuperación por Anticipos a Contratistas	-684.594	-684.594	-32.380	-652.214	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	236.449	236.449		
	07		Deuda Flotante	1.000	236.449	236.449		
35			SALDO FINAL DE CAJA	100.000	100.000			
RESULTADO					-13.762.879	62.525.506	-76.288.385	

d) Indicadores de Gestión Financiera

Cuadro 5 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹⁷			Avance ¹⁸ 2008/ 2007	Notas
			2006	2007	2008		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	$\left[\frac{\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios} - \text{N}^\circ \text{ de decretos originados en leyes}^{19}}{\text{N}^\circ \text{ total de decretos modificatorios}} \right] * 100$	%	89,4	95,7	86,8		
Promedio del gasto de operación por funcionario	$\left[\frac{\text{Gasto de operación (Subt. 21 + Subt. 22)}}{\text{Dotación efectiva}^{20}} \right]$	MM\$/Persona	14,3	15,6	13,3		
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	$\left[\frac{\text{Gasto en Programas del Subt. 24}^{21}}{\text{Gasto de operación (Subt. 21 + Subt. 22)}} \right] * 100$		-	-			
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	$\left[\frac{\text{Gasto en estudios y proyectos de inversión}^{22}}{\text{Gasto de operación (Subt. 21 + Subt. 22)}} \right] * 100$	%	709,3	873,0	938,7		

17 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,1350 para 2006 a 2008 y de 1,0872 para 2007 a 2008.

18 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.

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

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

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

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

e) Transferencias Corrientes²³

La dirección de Vialidad no tiene transferencias efectuadas durante el año 2008 a otras entidades

²³ Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

f) Iniciativas de Inversión²⁴

1.- Nombre: Reposición Ruta 15-CH, Sector Huara - Colchane, Tramo Km. 50,000 al Km. 67,500, Provincia de Iquique, Región de Tarapacá (Nuevo 2007)

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Recuperar el estándar de la Ruta, incorporando beneficios por concepto de ahorro en costos de operación, tiempo de viaje y de conservación, que permitan mejorar la transitabilidad y serviciabilidad de la Ruta, específicamente en los tramos Corralones - Acceso a Usmagama, Huayna - Potosí - Inchucareja y Caxusalla - Colchane.

Beneficiarios: Favorece, directamente, a los habitantes de zonas tan extremas del país como la Comuna de Colchane, con 1649 habitantes, 100 % rurales. Además, al corresponder a una ruta de carácter internacional, también se verán favorecidos todos los usuarios que se dirijan a Bolivia (Oruro), a través de este Paso.

2.- Nombre: Reposición Pavimento Ruta 5 Sector: Los Vientos - Rosario II Etapa, II Región Antofagasta. NUEVO 2007 Distancia en metros (Dm). 1254500 – Dm. 1278000

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Recuperar el pavimento en la Ruta 5, que ha sufrido un importante deterioro, provocando problemas de circulación, de seguridad vial, de operación y vida útil de los vehículos. Se hace necesario incorporar medidas para recuperar la carpeta asfáltica. Cabe señalar que por este tramo de la ruta transitan alrededor de 1300 vehículos por día.

Beneficiarios: Por corresponder a la ruta principal del país y estratégica para la zona norte, en general todos los habitantes de la zona norte, especialmente los habitantes de la comuna de Antofagasta.

3.-Nombre: Mejoramiento Ruta C-386, sector Bifurcación Ruta 5-Hacienda Toledo (By Pass Copiapó). Región de Atacama

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: El propósito de pavimentar esta ruta, entregando una alternativa más directa que la Ruta 5, es descongestionar la ciudad de Copiapó y mejorar la calidad del servicio, para los flujos de tránsito pesado con destino a Caldera y Vallenar; descongestionar la ciudad, optimizar los flujos vehiculares livianos y dar mayor seguridad a peatones, del sector urbano de Copiapó, capital regional.

²⁴ Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

Beneficiarios: La población de la comuna de Copiapó alcanza a 155713 habitantes, siendo urbana en un 95 %, quienes mejorarán su calidad de vida y recuperarán espacios urbanos. Las comunas de Caldera y Vallenar que lograrán una conectividad más directa, reúnen 61.774 habitantes en su conjunto.

4.-Nombre: Mejoramiento Ruta D-35 (Camino La Cantera), sector enlace Ruta 5. Provincia de Elqui, Región de Coquimbo.

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Mejorar la conectividad construyendo el paso superior en la Ruta 5, sobre la Ruta D-35, incluyendo paisajismo, iluminación, saneamiento, semaforización y otros.

Beneficiarios: La Comuna de Coquimbo tiene 163.036 habitantes, donde el 96% son urbanos y estarán directamente beneficiados al optimizar la circulación entre el Puerto de Coquimbo y el sector poniente de la ciudad, con sus crecientes flujos de camiones interactuando con flujos urbanos propios de una ciudad en desarrollo. Se mejorará la seguridad vial y peatonal.

5.- Nombre: Mejoramiento ruta 60-CH; Villa Dulce Torquemada; etapa III; sector Rotonda Miraflores - Rotonda Santa Julia; tramo Km. 2;2 al Km. 4;3; Provincia de Valparaíso; V Región, de Valparaíso

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, con marcada estrechez 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 considerable 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.

6.- Nombre: Mejoramiento Ruta I-502, Sector Cahuil - Bucalemu, Tramo Km. 3,70430 - km. 23,29585, Provincia Cardenal Caro, VI Región (Nuevo 2007)

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Consolidar una nueva vía longitudinal de naturaleza estructurante para la integración nacional, por el borde costero, que permita desarrollar integralmente zonas aisladas, generar ahorros de operación de tránsito y tiempo para usuarios, en general. Además avanzar hacia un objetivo estratégico nacional de disponer de una alternativa a la Ruta 5, en situaciones de eventuales interrupciones en ella.

Beneficiarios: Principalmente los habitantes de la zona costera ubicada al sur de Pichilemu, que verán mejorar su calidad de vida al contar con una ruta que los integre al resto del país y les proporcione nuevas oportunidades de desarrollo económico especialmente del mercado turístico. La Comuna de Pichilemu reúne 12.392 habitantes, un 76 % rurales.

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

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Avanzar en la consolidación de la Ruta Costera al sur de la región, mejorando, a través de la pavimentación, al sector comprendido entre la localidad de Cahuil y el Límite con la VII Región, del Maule, específicamente entre las localidades de Cahuil y Bucalemu, que permita desarrollar integralmente zonas aisladas, generar ahorros de operación de tránsito y tiempo para usuarios, en general. Además avanzar hacia un objetivo estratégico nacional, de disponer de una alternativa a la Ruta 5, en situaciones de eventuales interrupciones en ella.

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. La Comuna de Paredones, directamente beneficiada, reúne 6695 habitantes, solo un 36 % son urbanos.

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 del Maule (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. Se adjudicó, recientemente, 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.

Beneficiarios : 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 115 CH Sector Quebrada Los Toros -Puente Lo Aguirre Tramo Km 109500 a Km 133100 Región del Maule

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo : Tal como en el caso anterior, este proyecto tiene por objetivo, optimizar la conectividad internacional, desde Talca hasta el Paso Pehuenche, con una adecuada pavimentación.

Beneficiarios : Los beneficiarios son básicamente los mismos que el proyecto anterior.

10.- Nombre: Construcción By Pass Penco, Provincia de Concepción, Región del Bio Bio

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: El objetivo de este proyecto es construir el by-pass Penco, que permite otorgar una conectividad directa y expedita a la red vial interportuaria de la región y mejorar la calidad de vida especialmente de los habitantes de la ciudad, al disminuir tránsito pesado y de paso, por sus calles de perfil urbano que implican riesgos para los peatones y molestias para el tránsito local. Igualmente, se busca aminorar gastos de mantención de las vías urbanas, con vida útil limitada, deterioradas por el paso constante de camiones con carga pesada y maquinaria con destino al Puerto de Lirquén.

Beneficiarios: Al separar tráfico de paso y local, se beneficia la totalidad de la Comuna de Penco, 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 tendrán una vía expedita de tránsito hacia el Gran Concepción, (216.000, 250.000 y 52.000 habitantes, respectivamente).

11.- Nombre: Mejoramiento Ruta N- 102-M, sector límite regional (Tregualemu-Cobquecura), Provincia de Ñuble, Región del Bio Bio

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Integrar localidades aisladas costeras del norte de la región y apoyar el desarrollo integral y turístico, a través de la pavimentación asfáltica de la Ruta N-102-M , entre Tregualemu y Cobquecura , con una longitud aproximada de 19,5 kilómetros; incluir la construcción de tres puentes de 20 m. aproximadamente, en Pullay, Buchupureo y Cobquecura.

Beneficiarios: La Comuna de Cobquecura tiene 5.687 habitantes, 73 % rurales, que superarán, parte importante, de sus condiciones de aislamiento territorial y podrán acercarse especialmente hacia la Comuna de Coelemu que tiene mayor población y mejores equipamientos sociales.

12.- Nombre: Ampliación, reposición y pavimentación, Ruta 5 Acceso Norte a Temuco, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Proveer de un nuevo acceso a Temuco, desde la Ruta 5, por el norte, para mejorar la accesibilidad entre la capital regional y la Ruta Longitudinal, que presenta problemas de alta congestión y una constante fricción lateral debido a los múltiples accesos privados existentes. Ejecutar su ampliación a doble calzada y la reposición de pavimento de la calzada actual, del sector comprendido entre la conexión con el By-Pass Temuco (concesionado) y la doble calzada existente por Av. Rudecindo Ortega, punto de inicio de la obra; incluye consolidar calles locales con medidas de seguridad vial, ciclovías, aceras peatonales, paisajismo, iluminación, semaforización, entre otros.

Beneficiarios: La Comuna de Temuco tiene una población de 245.347 habitantes, con un 95 % de población urbana directamente beneficiada. Además tiene impactos favorables en las 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.

13. - Nombre: mejoramiento ruta 199 CH, Curarrehue-Paso Mamuil-Malal, sector Curarrehue-Puesco, tramo Km. 116,8-136,7. Provincia de Cautín, Región de La Araucanía

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Este proyecto, está considerado como proyecto Bicentenario. Se busca optimizar la conectividad internacional, del Paso Mamuil Malal, a través de la pavimentación asfáltica de 20 Km., entre la localidad de Curarrehue y la Aduana Puesco, cuidando las condiciones ambientales, dado que se atraviesa el Parque Nacional Villarrica, sector protegido, con grandes atractivos turísticos.

Beneficiarios: Este proyecto tiene amplios beneficios, nacionales y regionales, en atención a que el paso está consensuado con el país vecino. Directamente involucrada es la Comuna de Curarrehue, con 6.784 habitantes, eminentemente rural, que genera flujos en busca de servicios hacia la Comuna próxima de Pucón.

14. Nombre: Construcción By Pass Chonchi, extensión calle Sargento Candelaria, provincia de Chiloé, Región de Los Lagos

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Descongestionar el centro de la ciudad de Chonchi, reorientando los flujos vehiculares, especialmente de carga pesada, que se desvían desde la Ruta 5 con destino a Queilén, proporcionándoles una vía alternativa. Además de mejorar la conectividad, se busca incrementar las condiciones de seguridad vial y calidad de vida, de una localidad con belleza escénica, eminentemente turística. Este proyecto es parte del Plan Chiloé.

Beneficiarios: La Comuna de Chonchi, es un foco proveedor de servicios sociales y mercado, tiene 12.572 habitantes que concurren a su capital comunal, además, un 36 % es población urbana, directa y diariamente beneficiada, en su tránsito local y peatonal, al desenvolverse en una ciudad menos congestionada por el tránsito de paso. Además, hay una población beneficiada, de carácter estacional, que accede al turismo, en verano. La Comuna de Queilen, tiene 5138 habitantes con un 37 % urbanos, quienes también son beneficiados en atención a disminuir el tiempo de desplazamiento del transporte liviano y pesado, incluyendo buses y camiones, en su conectividad con la Ruta 5, desde, Queilen, capital comunal.

15.- Nombre: Mejoramiento acceso al Puerto de Puerto Montt, sector Avenida de Parque Industrial. Región de Los Lagos

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Descongestionar la ciudad de Puerto Montt de los vehículos de paso, mejorando la accesibilidad a la ciudad, desde el sur, que permita un adecuado servicio a diversos usuarios, portuarios y turísticos. Representa una ampliación de 2ª calzada en la Av. Parque Industrial que conecta la ex Ruta 5 con la Ruta 5 actual, desde la Av. Cardonal hasta el límite urbano. Contempla calles locales, ciclovías, rotonda y un tramo con ampliación a doble calzada.

Beneficiarios: Los habitantes de la Comuna de Puerto Montt son 175.938 habitantes, cuyo 88 % es urbano, se beneficia con la descongestión de la ciudad al disponer de una adecuada red vial que oriente los flujos pesados a su destino.

16.- Nombre: Reposición pavimento Ruta 207, sector Cruce Ruta T-60 (Los Ulmos) – Valdivia, Provincia de Valdivia, Región de Los Ríos

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Reponer el pavimento asfáltico, entre el Cruce de la Ruta T-60 (Los Ulmos) y la ciudad de Valdivia, para proporcionar un mejor servicio a los usuarios que se dirigen desde la Ruta 5

(Paillaco), hacia Valdivia, o viceversa, aminorando los costos de operación, conservación y tiempos de viajes. Representa una longitud de 20 Km.

Beneficiarios: La Comuna de Valdivia tiene una población de 243.339 y la Comuna de Paillaco 19.237, siendo ambas comunas beneficiadas por esta conectividad, especialmente cuando sus diversas localidades recurren a la ciudad de Valdivia en demanda de los servicios mas calificados del área.

17.- Nombre: Construcción Puente Las Huellas y accesos, sector Ruta Folilco – Las Huellas, Provincia de Valdivia, Región de Los Ríos.

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Proporcionar mayor continuidad y transitabilidad más expedita, en la Red Interlagos , al superar restricciones actuales del sector Folilco - Las Huella. Específicamente, construir un puente, que permita flujos múltiples, pesados y livianos, con transitabilidad expedita y continua durante todo el año.

Beneficiarios:

Las Comunas de Panguipulli y Futrono alcanzan 48.254 habitantes, 33.273 y 14.981, respectivamente.

18.- Nombre: Mejoramiento La Zaranda – Bif. Cisnes, Reg. de Aysén.

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Avanzar en la consolidación de la red austral, mejorando la transitabilidad de la Ruta 7 que tiene carácter estructurante, al dar continuidad terrestre dentro de la región y hacia el resto del país y contribuir a la reducción de los tiempos de viaje y aumento de los actuales niveles de seguridad de la vía. Pavimentar el tramo comprendido entre Km. 105 al 131, avanzando progresivamente.

Beneficiarios:

Este proyecto beneficia integralmente a esta región austral, con 91.492 habitantes, que presenta una infraestructura en proceso de consolidación, donde la Ruta 7 proporciona conectividad terrestre, hacia al resto del territorio, especialmente hacia Puerto Montt. El tramo beneficia directamente a la Comuna de Cisnes que tiene 5739 habitantes.

19.- Nombre: Mejoramiento ruta 7 longitudinal austral sector La Junta - Puyuhuapi; tramos I Km 1;00 – Km. 30;00; II Km. 44;00 - Km. 46;764 (By pass Puyuhuapi) y accesos a Puerto Puyuhuapi provincia de Aysén, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Avanzar en la consolidación de la red austral mejorando la transitabilidad de la Ruta 7, que permite mejor accesibilidad entre ambas localidades; en este sector, se busca potenciar el desarrollo del turismo, sustentado en la existencia de bellezas escénicas, como las existentes en el Parque Nacional Queulat. Pavimentar 48 Km, avanzando progresivamente.

Beneficiarios: Este proyecto beneficia integralmente a esta región austral, con 91.492 habitantes, que presenta una infraestructura en proceso de consolidación, donde la Ruta 7 proporciona conectividad terrestre, hacia al resto del territorio, especialmente hacia Puerto Montt. El tramo beneficia directamente a la Comuna de Cisnes que tiene 5739 habitantes.

20.- Nombre: Mejoramiento Ruta 9, Cueva del Milodon – Cerro Castillo, sector Chorrillo Picana – Cerro Castillo, tramo Km. 291.3 al 305.4, Región de Magallanes y la Antártica Chilena

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Avanzar en la consolidación de la Ruta 9 Norte, mejorando la integración de este territorio austral, que permite llegar al Parque Nacional Torres del Paine y a la comuna del mismo nombre. Pavimentar 14 Km. de este sector, con alta demanda turística nacional e internacional.

Beneficiarios: La Comuna directamente involucrada es Torres del Paine que tiene 739 habitantes, sin embargo se beneficia en forma importante la Comuna de Puerto Natales, 19.116 habitantes que constituye un foco de desarrollo, al concentrar una importante infraestructura hotelera, desde donde se producen los flujos turísticos, hacia el norte.

21.- Nombre: Construcción Puente La Puntilla Lonquén, tramo Ruta G-46, provincia del Maipo, Región Metropolitana

Tipo de iniciativa: Proyecto

Objetivo: Mejorar las condiciones de transitabilidad, fluidez y seguridad, vehicular y peatonal, en la Ruta G-46 en su atravesado del río Maipo, correspondiente al kilómetro 11, disponiendo de un nuevo puente que permita eliminar las actuales restricciones, dadas por el uso de un puente ferroviario, insuficientemente habilitado para uso vehicular. Construir el Puente La Puntilla de Lonquén y sus accesos, con una longitud de 697 metros.

Beneficiarios: Es un proyecto de impactos interprovinciales e intercomunales, beneficia directamente usos locales de comunas con alto poblamiento, como Talagante, Buin, Isla de Maipo, que reúnen 306.666 habitantes. Beneficia, además, al transporte de carga, desde la Ruta 5 hacia el Puerto de San Antonio, dado que esta ruta es alternativa de conexión con la Ruta 78.

Cuadro 7 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2008								
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁵	Ejecución Acumulada al año 2008 ²⁶	% Avance al Año 2008	Presupuesto Final Año 2008 ²⁷	Ejecución Año 2008 ²⁸	% Ejecución Año 2008	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Reposición 15-CH, Sector Huara - Colchane, Tramo Km. 50,0000 al Km 67,5000. Región de Tarapacá	4.572.394	2.338.255	51,1	5.345.000	2.718.548	51,0	228.753	
Reposición Pavimento Ruta 5 Sector: Los Vientos - Rosario II Etapa II Región NUEVO 2007 Dm 1254500 - Dm 1278000. Región de Antofagasta	2.822.762	2.660.364	94,2	5.900.000	5.297.153	89,8	0	
Mejoramiento Ruta C-386, Sector Bifurcación Ruta 5 - Hacienda Toledo (By Pass Copiapó) Región de Atacama.	14.049.786	3.736.294	26,6	5.417.780	4.499.966	83	8.602.158	
Mejoramiento Ruta D-35 (Camino La Cantera), Sector enlace Ruta 5. Región de Coquimbo	3.452.487	1.916.317	55,5	2.691.940	2.255.470	84	1.227.271	
Mejoramiento ruta 60-CH; Villa Dulce Torquemada; etapa III; sector rotonda Miraflores - Rotonda Santa Julia	8.130.074	6.934.950	91,1	5.883.570	5.297.153	90	973.306	
Mejoramiento Ruta I-502, Sector Cahuil - Bucalemu, Tramo Km. 3,70430 - km. 23,29585	5.410.939	2.000.024	36,9	2.279.232	2.279.208	100	4.434189	
Mejoramiento Ruta I-512, Sector La Capilla - Lo Valdivia - Boyeruca, Tramo Km 0,00000 al Km 7,00499	1.939.941	1.824.779	94,0	709.000	708.858	100	149.698	
Mejoramiento y Construcción Ruta 115-CH, Puente Armerillo - Paso Pehuenche, Sector Acceso Oriente Central Cipreses - Quebrada Los Toros	8.003.732	5.623.006	70,0	4.179.000	3.999.826	95,7	2.804.657	

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

26 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2008.

27 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2008.

28 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2008.

Cuadro 7 Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2008								Notas
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁵	Ejecución Acumulada al año 2008 ²⁶	% Avance al Año 2008	Presupuesto Final Año 2008 ²⁷	Ejecución Año 2008 ²⁸	% Ejecución Año 2008	Saldo por Ejecutar	
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Mejoramiento Ruta 115 CH Sector Quebrada Los Toros -Puente Lo Aguirre	13.367.193	898.593	7,0	1.100.000	1.099.993	100	15.114.314	
Construcción By Pass Penco	9.538.271	9.323.608	97,7	4.335.100	4.334.966	100	316.000	
Mejoramiento ruta N-102-M, sector límite regional (Tregualemu) - Cobquecura	6.484.214	1.559.947	24,0	2.328.000	1.879.963	81,0	3.587.031	
Ampliación Reposición y Pavimentación, Ruta 5 Acceso Norte a Temuco	9.821.315	8.929.212	90,9	7.307.100	6.707.125	91,8	1.804.837	
Mejoramiento Ruta 199-CH, Curarrehue - Paso Mamuil - Malal, Sector Curarrehue - Puesto, Tramo Km. 116,800 - Km. 136,76523	6.017.936	1.758.947	29,2	1.955.000	1.339.313	69,0	5.251.834	
Construcción By Pass Chonchi Extensión calle Sargento Candelaria	419.165	348.474	83,1	420.000	348.000	83,0	72.789	
Mejoramiento Acceso al Puerto de Puerto Montt, Sector Avenida Parque Industrial,	5.891.733	5.185.747	88,0	2.976.000	2.973.850	100	875.740	
Reposición Pavimento Ruta 207 Sector: Cruce Ruta T-60(Los Ulmos) – Valdivia	3.992.194	3.791.706	95,0	2.189.000	2.048.068	93,6	248.932	
Construcción Puente Las Huellas y Accesos, Sector Ruta Folilco - Las Huellas	799.574	731.945	91,5	894.100	831.013	93,0	88.000	
Mejoramiento La Zaranda - Bif. Cisnes	6.607.792	364.713	51,6	1.060.000	499.995	47,0	7.598.800	
Mejoramiento ruta 7 longitudinal austral sector La Junta - Puyuhuapi; tramos I Km 1;00 - Km 30;00; II Km 44;00 - Km 46;764 (By pass Puyuhuapi) y accesos a Puerto Puyuhuapi	6.557.721	447.163	68,2	1.362.100	499.999	36,7	6.169.517	
Mejoramiento Ruta 9, Cueva del Milodón - Cerro Castillo, Sector Chorrillo Picana - Cerro Castillo, Tramo Km. 291,300 al Km. 305,419	4.996.793	977.524	19,6	1.771.000	1.063.760	60,0	3.366.081	

Cuadro 7
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2008

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁵	Ejecución Acumulada al año 2008 ²⁶	% Avance al Año 2008	Presupuesto Final Año 2008 ²⁷	Ejecución Año 2008 ²⁸	% Ejecución Año 2008	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
Construcción Puente La Puntilla de Lonquén, Tramo Ruta G-46	10.214.629	8.695.498	95,0	5.422.020	4.980.677	92,0	1.802.000	

● Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2008

- Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2008

Cuadro 8 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2008										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2008	Cumple SI/NO ²⁹	% Cumplimiento ³⁰	Notas
				2006	2007	2008				
●Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial que preserva su nivel de servicio de diseño (o cercano) para red vial pavimentada.	((Km de red vial pavimentada en buen estado/Total de Km de red vial pavimentada)*100)	%	77 %	0 %	74 %	65 %	SI	114%	
●Planificación de la infraestructura vial	Porcentaje de la red vial pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual	((Km de red vial pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial pavimentada evaluada)*100)	%	90 %	90 %	91 %	90 %	SI	101%	
●Planificación de la infraestructura vial	Variación Ejecución presupuestaria Mensual de Inversión	(Desviación estándar de los porcentajes de variación mensuales entre el gasto ejecutado (ST31) del año t respecto del Gasto Programado año t-1)	%	19 %	13 %	19 %	50 %	SI	260%	

29 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2008 es igual o superior a un 95% de la meta.

30 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2008 en relación a la meta 2008.

**Cuadro 8
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2008**

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2008	Cumple SI/NO ²⁹	% Cumplimiento ³⁰	Notas
				2006	2007	2008				
•Construcción de la infraestructura vial	Kms de Reperfilado de caminos no pavimentados por administración directa.	((Kms de caminos no pavimentados Reperfilado por administración directa año t./Total de Kms de caminos no pavimentados a Reperfil por administración directa año t.)*100)	%	s.i.	95 %	104 %	100 %	SI	104%	
•Construcción de la infraestructura vial	Tasa de variación en construcción de Kilómetros equivalentes de caminos	((Kilómetros equivalentes de caminos Pavimentados ejecutados año t/Kilómetros equivalentes de caminos Pavimentados Comprometidos año t)*100)	%	n.c.	73 %	128 %	100 %	SI	128%	
•Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de desviación del Monto Final ejecutado respecto del Monto establecido en los contratos	((Sumatoria de Montos Finales contrato i) - (Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)/Sumatoria de Montos Iniciales contrato i)*100)	%	n.c.	10 %	15 %	15 %	SI	98%	
•Construcción de la infraestructura vial	Registro del Costo total de construcción por km de camino pavimentado (M\$)	(Inversión total anual en construcción de vías interurbanas pavimentadas (M\$)/Nº de km equivalentes de vías interurbanas pavimentadas ejecutadas en el año (KM))	%	n.c.	258955 M\$	269954 M\$	280702 M\$	SI	104%	

Cuadro 8
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2008

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2008	Cumple SI/NO ²⁹	% Cumplimiento ³⁰	Notas
				2006	2007	2008				
<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial <p><i>•Programa: conservaciones Viales Evaluado en: 2004</i></p>	Porcentaje de la red vial nacional mantenida mediante contratos globales	((Km. de caminos conservados por contratos globales/Km. total de caminos)*100)	%	38 %	44 %	55 %	40 %	SI	138%	
<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial <p><i>•Programa: conservaciones Viales Evaluado en: 2004</i></p>	Porcentaje de la red vial que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual a través de contratos de administración directa	((Km de caminos en buen y regular estado conservados por Administración Directa/Km Total de caminos de la red bajo tuición de administración directa)*100)	%	46 %	43 %	63 %	40 %	SI	159%	
<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento y explotación de la infraestructura vial <p><i>•Programa: conservaciones Viales Evaluado en: 2004</i></p>	Porcentaje de la red vial no pavimentada evaluada que se mantiene en estado adecuado para el tránsito actual	((Km de red vial no pavimentada en buen y regular estado año t/Total de Km de red vial no pavimentada evaluada)*100)	%	81 %	72 %	77 %	75 %	SI	103%	

Porcentaje global de cumplimiento: 100%

- **Otros Indicadores de Desempeño**

Cuadro 9 Otros indicadores de Desempeño año 2008							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2006	2007	2008	
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 %	106,0 %	122,8 %	
Construcción de la infraestructura vial	Porcentaje de avance Ruta Interlagos	(Km. de Ruta Interlagos mejorados año t/kms programados de Ruta Interlagos)*100	%	16,9 %	104,0 %	102,0 %	

● Anexo 5: Programación Gubernamental

Cuadro 10 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2008			
Objetivo ³¹	Producto ³²	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ³³	Evaluación ³⁴
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de la red austral.	MEJORAMIENTO RUTA 7 SECTOR : PUYUHUAPI - LA JUNTA. CÓDIGO BIP:30057680-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	BAJO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de la red austral.	MEJORAMIENTO LA ZARANDA - BIF. CISNES, ETAPA II. CÓDIGO BIP:30065318-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	2	BAJO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la ruta costera	MEJORAMIENTO RUTA N-102 -M, LÍMITE REGIONAL (TRAGUELEMU) - COBQUECURA. CÓDIGO BIP: 30035805-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	2	BAJO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la ruta costera	REPOSICIÓN RUTA F-30-E, SECTOR: ZAPALLAR - LA LAGUNA. CÓDIGO BIP:30033602-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	2	CUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la red interlagos	MEJORAMIENTO RUTA S-69 SECTOR: PEDREGOSO - VILLARRICA. CÓDIGO BIP:30075884-0. PROYECTO NUEVO.	2	BAJO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la red interlagos	MEJORAMIENTO RUTA 203-CH, SECTOR: BIFURCACIÓN CONARIPE - CHOSHUENCO, X REGIÓN (NUEVO 2007) RUCATREHUA - CHOSHUENCO (INC ACC. CHOSHUENCO). CÓDIGO BIP:30069431-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	2	INCUMPLIDO

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

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

33 Corresponden a los productos estratégicos identificados en el formulario A1. Definiciones Estratégicas

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

Cuadro 10
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2008

Objetivo ³¹	Producto ³²	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ³³	Evaluación ³⁴
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la red vial andina.	CONSTRUCCIÓN REPOSICIÓN RED VIAL ANDINA, SECTOR: PARINACOTA - VISVIRI (CMT), CÓDIGO BIP:30036559-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	1	ALTO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos mediante la habilitación de la red vial andina	REPOSICION MEJOR. RUTA B-15-A, OLLAGUE-LIM I REG-COLLAHUASI (CMT). CÓDIGO BIP:30069291-0. PROYECTO NUEVO.	2	MEDIO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición obras de vialidad urbana.	AMPLIACIÓN REPOSICIÓN PAVIMENTO RUTA 5 S, ACCESO NORTE A TEMUCO. CÓDIGO BIP: 20170107-0. PROYECTO DE ARRASTRE.	1,2	ALTO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición obras de vialidad urbana.	MEJORAMIENTO RUTA 60-CH, SECTOR: VILLA DULCE - A. TORQUEMADA. CÓDIGO BIP:20103865-0. PROYECTO DE ARRASTRE	2	ALTO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición obras de vialidad urbana.	MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO DE PUERTO MONTT. CÓDIGO BIP: 20119103-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	CUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad internacional	REPOSICIÓN RUTA 15-CH(EX A55) HUARA - COLCHANE, KM 50,00 AL KM 67,50; CÓDIGO BIP:30068929-0, PROYECTO DE ARRASTRE	2	ALTO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad internacional	MEJORAMIENTO CONSTRUCCIÓN RUTA 115 CH, SECTOR: ARMERILLO - PASO PEHUENCHE. CÓDIGO BIP:20114132-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	ALTO

Cuadro 10
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2008

Objetivo ³¹	Producto ³²	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ³³	Evaluación ³⁴
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad nacional	REPOSICIÓN PAVIMENTO RUTA 5, SECTOR : PINTADOS BIF. HUARA. CÓDIGO BIP: 30061396-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	INCUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad nacional	REPOSICIÓN RUTA 5, SECTOR QUILLAGUA - HILARICOS, TRAMO KM. 1.650,900 AL KM. 1.675,000; CÓDIGO BIP:30043394-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	CUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad regional.	MEJORAMIENTO RUTA J- 810, SECTOR: LICANTÉN -VICHUQUEN. CÓDIGO BIP:20137021-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	MEDIO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción, mejoramiento y/o reposición de rutas de conectividad regional.	REPOSICIÓN PAVIMENTO RUTA R-86, SECTOR: HUEQUEN - LOS SAUCES. CÓDIGO BIP:20188069-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	BAJO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción y/o reposición de puentes.	CONSTRUCCIÓN PUENTE LA PUNTILLA DE LONQUEN EN RUTA G-46, RM. CÓDIGO BIP: 20157675-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	1	ALTO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la construcción y/o reposición de puentes.	REPOSICIÓN PUENTE LA HUERTA EN RUTA K-12-J. CÓDIGO BIP:30068901-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	1,2	MEDIO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la implementación del plan de conectividad vial Arauco.	MEJORAMIENTO RUTA P-40, SECTOR: ARAUCO- QUIAPO-MILLONHUE. CÓDIGO BIP:20177507-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	CUMPLIDO

Cuadro 10
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2008

Objetivo ³¹	Producto ³²	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ³³	Evaluación ³⁴
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la implementación del plan de conectividad vial Chiloé	REPOSICIÓN RUTA 5, SECTOR: CASTRO - CHONCHI. CÓDIGO BIP:20177344-0; PROYECTO DE ARRASTRE	2	CUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la implementación del plan de conectividad vial Chiloé	MEJORAMIENTO PAVIMENTACIÓN RUTA W-853,SECTOR: HUICHA - SANTA MARÍA (KM 6,8 AL KM 28,5); CÓDIGO BIP:30066076-0; PROYECTO DE ARRASTRE.	2	CUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la implementación del plan de conectividad vial puerto Montt – Chaitén.	REPOSICIÓN RIPIO RUTA 7, SECTOR: HORNOPIRÉN-RAMPA PICHANCO (CMT); CÓDIGO BIP:30068171-0; PROYECTO DE ARRASTRE	2	INCUMPLIDO
Potenciar la competitividad del país a través de una infraestructura integrada al entorno de los sectores productivos, mediante la implementación del plan de conectividad vial puerto Montt – Chaitén	Reposición varios puentes en ruta 7, sector: caleta puelche -Rionegro -Hornopirén. Código bip:30061316-0; proyecto de arrastre.	2	INCUMPLIDO
Apoyar la infraestructura de los sectores productivos regionales y mejorar la calidad de vida de la población regional mediante el plan Chiloé. Código bip:30031153-0. Safi:117600.	Reposición puentes Puntra y Butalcura en ruta 5, km. 1.145,84 y km 1.159,235	1,2	ALTO

● **Anexo 6: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas³⁵**
(01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2008)

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

Cuadro 11
Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

Evaluación Metodología de Inventario de Conservación de Caminos 2008

Se realiza una planificación de la conservación por Administración Directa mediante la metodología de Inventario de Conservación, que durante el 2008 se aplicó en 15 provincias (1 por región).

Se realizó un seguimiento del cumplimiento de la planificación de la conservación por Administración directa de acuerdo a las necesidades de conservación detectadas según metodología

Se adjunta informe con el seguimiento de la evaluación de la metodología de Inventario de Conservación de Caminos, por provincia, verificando el cumplimiento de la planificación realizada

Santiago, marzo de 2009

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

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

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.

MINUTA EXPLICATIVA

TRADUCIR LOS LIMITES DE DETERIORO ADMISIBLES PARA CAMINOS NO PAVIMENTADOS EN METAS CONCRETAS DE ESTADO DE LOS CAMINOS

³⁵ Se refiere a programas / instituciones evaluadas en el marco del Programa de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

Cuadro 11 Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso

Cumplimiento

Por lo dinámico del cambio de estado de los caminos no pavimentados por factores geográficos-climáticos, de tránsito y principalmente por su magnitud (superior a los 60.000 kms), pensar en definir el estado de los caminos producto de las actividades de conservación utilizando el resultado de la medición parametrizada de los deterioros a través e inspecciones visuales resulta utópico e inviable. Sin embargo, en el marco del Fortalecimiento de la Gestión del Programa de Conservación, que la Subdirección de Mantenimiento ha estado implementando en las distintas modalidades que ejecutan dicho programa, especial énfasis se ha puesto en resolver los problemas de base, que permitan mejorar los resultados de la gestión de la conservación. Es por ello, que profesionales del Departamento de Conservación han enfocado sus esfuerzos en preparar el marco lógico y conceptual para una nueva metodología de Inventario de Conservación de Caminos que permita determinar directamente las necesidades o actividades de conservación a realizar y el estado de los caminos, ya sean pavimentados o no pavimentados. En este contexto es que será de mucho utilidad una vez que este sistema se implemente a nivel nacional, contrastar y calibrar sus resultados con los que se obtienen de las nuevas metodologías simplificadas de determinación del estado de los caminos obtenidas recientemente a través de estudios realizados por el Departamento de Gestión Vial, principalmente en lo relativo a caminos no pavimentados y a la determinación de los límites de deterioro admisibles. Por ejemplo, se podrá llegar a determinar la frecuencia óptima de repavimentado según ubicación geográfica-climática, que permitirá realizar una mejor planificación de la conservación de caminos de este tipo y poder definir anticipadamente los estados según los recursos disponibles.

Santiago, Julio de 2008

Calificación: Cumplido (Diciembre 2008)

Medios de Verificación:

Vía correo electrónico se adjunta Informe Evaluación Metodología de Inventario de Conservación de Caminos 2008

<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. 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.</p> <p>Se envió Cuadro con detalles por e-mail al Sr. Ernesto González Z.</p> <p>MINUTA EXPLICATIVA</p> <p>ACTUALIZACION E IMPLEMENTACION DE LAS PROPOSICIONES DE ACCIONES DE MANTENIMIENTO PARA CAMINOS PAVIMENTADOS (PAM) PRODUCTO DE LA MEJORIA EN LA TOMA DE DATOS DE LA RED PAVIMENTADA</p>
--	--

Cuadro 11
Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>El programa de sellos y recapados propuesto para la red vial pavimentada, por parte del Departamento de Gestión Vial de la DV, corresponde a las aplicaciones de los modelos PAM (Proposición de Acciones de Mantenimiento y estado de los caminos pavimentados) y HDM-4 (modelo que proyecta la condición actual del pavimento "Highway Development and Management").</p> <p>El PAM, se obtiene de la evaluación de la inspección visual de los deterioros presentes en los pavimentos (obtenidos a través de unidades muestrales), de la medición de IRI y del inventario vial con las características físicas, de identificación y ubicación de los caminos, con lo que se obtiene una proposición de acciones de conservación y el estado de los pavimentos.</p> <p>El HDM-4 es un modelo que proyecta las condiciones de los pavimentos, y que considera como principales variables de entrada las características físicas, identificación, ubicación y condición actual de las vías, flujos de tránsito y sus tasas de crecimiento, algunas consideraciones medioambientales y geométricas, que permiten predecir el comportamiento de los deterioros de la carpeta de rodadura, que sumado a la aplicación de estándares de conservación, permiten realizar una programación de intervenciones en las redes viales, en un horizonte determinado.</p> <p>Una vez determinados los niveles de deterioros existentes y fijados los estándares de conservación ante los cuales deba aplicarse una acción de conservación óptima que restituya, en parte o totalmente, las condiciones funcionales y estructurales iniciales, que maximice el beneficio de los usuarios, se obtiene un programa de intervenciones tales como sellos ó recapados.</p> <p>Con los antecedentes del PAM-HDM antes expuestos, se prepara un programa de sellos y recapados quinquenal, para el periodo 2007-2011, con las acciones de conservación óptimas a programar en los diferentes tramos de caminos y momentos para realizarlos.</p> <p>Esta programación ó cronograma de intervenciones quinquenal, debe entenderse como una proposición de programa, que debe ser ratificado por las Direcciones Regionales de Vialidad (DRV) de acuerdo a las condiciones reales de los tramos propuestos a intervenir, es por esto, que las DRV de manera autónoma pueden programar y ejecutar si es que lo consideran necesario, las acciones de conservación propuestas dentro de este periodo de 5 años que comprende el periodo analizado, sin que sea una condición de cumplimiento que la acción se ejecute específicamente en el año indicado, pudiendo adelantarse o atrasarse, teniendo en consideración que se trata de conservación preventiva.</p> <p>De acuerdo a lo señalado anteriormente, al comparar lo programado realizar por las regiones el año 2007 v/s la propuesta de los resultados de HDM-PAM para el año 2007, es que se obtuvo el resultado presentado, cuyo porcentaje de coincidencia alcanzó a un 35,2%; sin embargo, si consideramos la propuesta quinquenal de HDM-PAM (2007-2011), el resultado alcanza un 63,7% de coincidencia (ver archivo adjunto).</p> <p>El 75% de la Red Vial Nacional es no pavimentada, el alcance de los resultados de las corridas de HDM están de acuerdo con los resultados de las campañas de inspección visual que actualmente se realizan sólo en la Red Vial Pavimentada y a través de zonas muestrales cada dos años, por lo tanto, los resultados de HDM son confiables en la Red Pavimentada. De acuerdo a lo descrito, definir la distribución de recursos en función de los resultados del HDM no parece ser lo óptimo. Por otro lado, la conservación de caminos no se remite solamente a la carpeta de rodadura, existen otras componentes importantes como son los elementos de saneamiento y los de seguridad vial. Cuando se implemente a nivel nacional la nueva metodología de Inventario de Conservación de Caminos, en complemento con los resultados de las proposiciones obtenidas de las inspecciones visuales, recién se podrá estimar con un alto grado de confiabilidad los requerimientos presupuestarios de conservación, con lo cual se podrá distribuir de mejor forma a las regiones; por ahora esto se hace a través de factores de distribución basados en parámetros sociales, económicos y técnicos, que para el caso de los caminos pavimentados se obtienen de los resultados del HDM.</p>

Cuadro 11
Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
	<p>Mientras tanto se seguirán remitiendo los resultados del PAM a las regiones para incentivar su consideración al momento de definir sus proyectos de conservación en la Red Pavimentada.</p> <p>Santiago, Julio de 2008</p> <p><u>Calificación:</u> Cumplido (Junio 2008)</p>

- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2008 (Programa de Mejoramiento de la Gestión, Metas de Eficiencia Institucional u otro)**

Cuadro 12															
Cumplimiento PMG 2008															
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	10%	✓
	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	13%	✓
	Gobierno Electrónico						○						MEDIA	7%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial	Planificación / Control de Gestión											○	ALTA	10%	✓
	Auditoría Interna							○					ALTA	13%	✓
	Gestión Territorial				○								ALTA	14%	✓
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público							○					MEDIA	8%	✓
Enfoque de Género	Enfoque de Género				○								MENOR	5%	✓
Cumplimiento PMG 2008															

Porcentaje Total de Cumplimiento: 100%

Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13 Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2008				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ³⁶	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ³⁷	Incremento por Desempeño Colectivo ³⁸
División de Ingeniería e infraestructura Vial Urbana	108	8	90%	7%
Subdirección de Obras	176	9	100%	7%
Subdirección de Mantenimiento	216	10	100%	7%
Subdirección de Desarrollo	49	9	100%	7%
Subdirección de RRHH y Administración	98	8	100%	7%
Subdirección de Presupuesto y Finanzas	42	5	100%	7%
Áreas Asesoras: División de Gestión y Difusión, División de Jurídica, Unidad de Auditoría Interna.	49	6	100%	7%
Direcciones Regionales de Vialidad I Región de Tarapacá y XV Región de Arica – Parinacota	267	7	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad II Región de Antofagasta	152	7	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad III Región de Atacama	129	8	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad IV Región de Coquimbo	178	6	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad V Región de Valparaíso	291	10	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad VI Región del Libertador Bernardo O' Higgins	231	8	90%	7%
Dirección Regional de Vialidad VII Región del Maule	365	9	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad VIII Región del Bío - Bío	478	10	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad IX Región de la Araucanía	451	8	100%	7%
Direcciones Regionales de Vialidad X Región de los Lagos y XIV Región de los Ríos	503	8	90%	7%
Dirección Regional de Vialidad XI Región de Aysén	205	9	100%	7%
Dirección Regional de Vialidad XII Región de Magallanes y Antártica Chilena	177	8	90%	7%
Dirección Regional de Vialidad XIII Región Metropolitana	385	8	90%	7%

La dotación total de 4550 personas consideradas para el convenio de desempeño, incluye a funcionarios en calidad de planta, contrata, obreros permanentes y transitorios.

36 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2008.

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

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

- **Anexo 9: Proyectos de Ley**

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