



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

PUCE N° : 15.000/2017
DMOE N° : 575/2017
REF. N° : 211.974/2017

REMITE INFORME FINAL QUE INDICA

CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
REGION 130

18 MAR 2018 N° 7372

SANTIAGO,



Adjunto, remito a Ud. para su conocimiento y fines pertinentes, el Informe Final N° 791, de 2017, sobre Auditoría a los Procesos Realizados por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas para Conservar la Red Vial Bajo su Tuición.

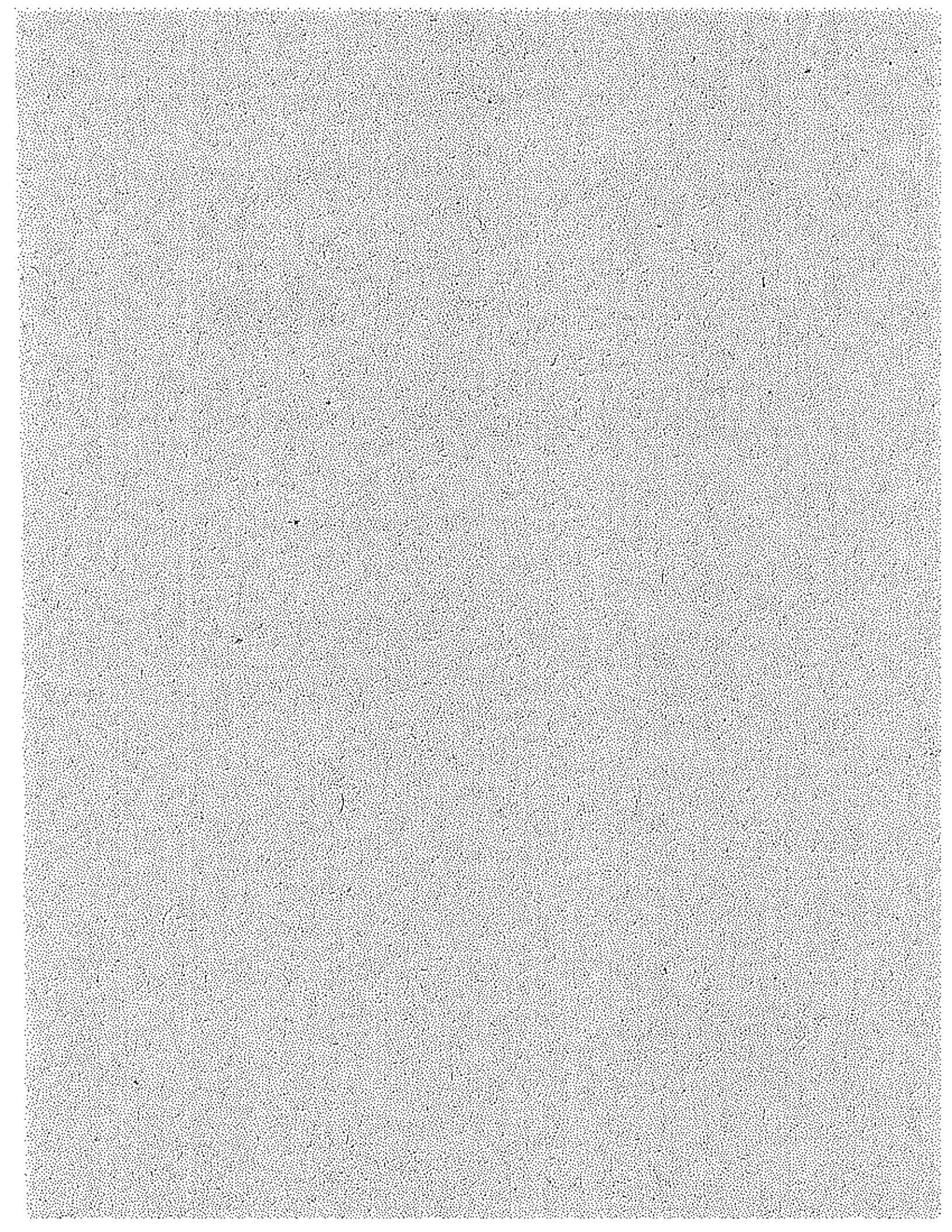
Saluda atentamente a Ud.,

Por orden del Contralor General de la República
VIRGINIA GODOY CORTÉS
ABOGADO
JEFE DEPARTAMENTO MEDIO AMBIENTE
OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS

RTE
ANTECED

A LA SEÑORA
AUDITORA MINISTERIAL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE

SUBSECRETARIA OO-PP
OFICINA DE PARTES
FECHA 19 MAR 2018
PROCESO N° 11815841





INFORME FINAL

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Dirección de Vialidad

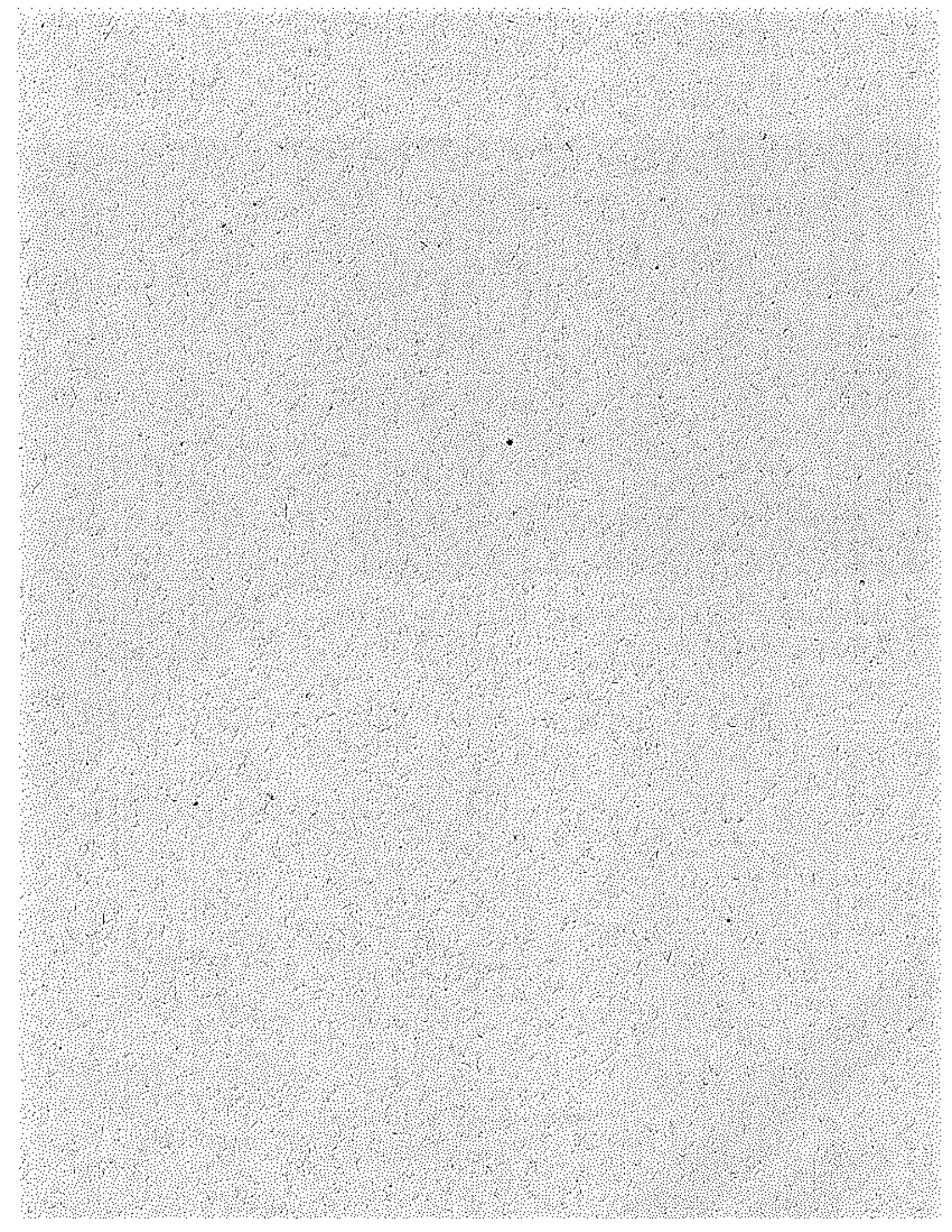


**POR EL CUIDADO Y BUEN USO
DE LOS RECURSOS PÚBLICOS**

Número de Informe: 791/2017

16 de marzo de 2018







CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

RESUMEN EJECUTIVO
INFORME FINAL N° 791, DE 2017, DIRECCIÓN DE VIALIDAD

Objetivo: Se efectuó una auditoría a los procesos realizados por la Dirección de Vialidad¹ del Ministerio de Obras Públicas para conservar la red vial bajo su tutela, entre el 1 de enero de 2015 y el 1 de marzo de 2017, con la finalidad de verificar que en lo atinente al diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación, y en la posterior asignación de recursos, la entidad se haya ceñido a criterios objetivos, acorde con la normativa aplicable, velando por el uso eficaz y eficiente de los recursos asignados.

Preguntas de la auditoría:

- ¿Cuenta la entidad con políticas, instructivos, procedimientos u otros documentos que indiquen la metodología para diagnosticar, seleccionar y priorizar las iniciativas para la conservación de la red vial bajo su tutela, y los aplica con el fin de asegurar que los recursos sean asignados eficientemente?
- ¿Cumplen los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad en la realización de sus labores de conservación, con el principio de probidad administrativa contenido en la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado? ¿En el caso de eventuales irregularidades sobre la materia, adopta esa entidad las medidas pertinentes de manera oportuna?

Principales resultados:

- Se constató que la Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con un catastro actualizado sobre el estado en el cual se encuentra la totalidad de la red vial bajo su tutela. En tal sentido, si bien en su respuesta mencionó que recientemente y por primera vez logró licitar un contrato para auscultar el 100% de la red pavimentada, la observación se mantuvo dado que el servicio no se pronunció sobre la red no pavimentada, y por cuanto la medida informada en esta ocasión -que se encontraría en desarrollo a la data de su respuesta- no suple la ausencia del instrumento mencionado.

Por consiguiente, se le requirió a la dirección remitir en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, la documentación que acredite las gestiones que realizará para contar con el catastro mencionado y el plazo en el cual estas se desarrollarán, lo que se verificará en un próximo seguimiento.

- La Dirección de Vialidad no cuenta con un procedimiento escrito y debidamente sancionado, de aplicación general, referido a las acciones que deben seguir las áreas y funcionarios del servicio que se vinculan con las distintas

¹ No obstante que la materia examinada se vincula con funciones que deben ser desarrolladas por distintas unidades del servicio examinado, en el presente informe se abordan aquellas que se relacionan solo con el nivel central de la Dirección de Vialidad.



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PUBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PUBLICAS

instancias asociadas al proceso de conservación vial, en el cual se señale, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones correspondientes a cada uno, y que por otra parte, contenga criterios claros y objetivos, para catastrar, seleccionar y priorizar las necesidades de conservación vial. Asimismo, se advirtió que la institución tampoco posee un procedimiento como el descrito, referido al proceso de asignación de recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación.

Por consiguiente, se le solicitó confeccionar los procedimientos antes descritos, que contemplen las características ya señaladas, debiendo remitir a esta Entidad de Control los antecedentes que acrediten su materialización -o el avance en la elaboración del mismo-, en un plazo de 60 días hábiles a contar de la recepción del presente informe, situación que será verificada en una futura acción de seguimiento que practique esta Contraloría General.

• Si bien, durante el presente examen no se advirtieron situaciones relaciones con eventuales infracciones al principio de probidad administrativa que correspondan ser observadas, si se verificó que la dirección auditada, no ha dado instrucciones o lineamientos que orienten a los funcionarios de esa entidad en casos en que potencialmente se enfrenten a un conflicto de interés, en los términos indicados en el numeral 6 del artículo 62, de la ley N° 18.575, y que señale, qué otros aspectos -aparte de los mencionados en la norma aludida- pueden afectar su imparcialidad, mediante qué medios y en qué oportunidad deben poner dichas situaciones en conocimiento de su superior jerárquico; e indique, de acuerdo a la estructura orgánica de dicho servicio, quiénes se entenderán como sus "superiores jerárquicos" para efectos de la aplicación del mentado numeral 6, entre otras medidas posibles sobre la materia.

Al respecto, se solicitó al servicio auditado elaborar un documento que detalle los aspectos señalados precedentemente e instruir sobre el mismo a sus funcionarios, debiendo remitir a este Organismo de Control, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción de este informe, la documentación que acredite su elaboración, o en su defecto su avance, lo que se verificará en una próxima acción de seguimiento.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

PTRA N° 15.000/2017
DMOE N° 575/2017

INFORME FINAL N° 791, DE 2017, SOBRE
AUDITORÍA A LOS PROCESOS
REALIZADOS POR LA DIRECCIÓN DE
VIALIDAD DEL MINISTERIO DE OBRAS
PÚBLICAS PARA CONSERVAR LA RED
VIAL BAJO SU TUICIÓN.

SANTIAGO, 10 MAR 2019

En cumplimiento del plan anual de fiscalización de esta Contraloría General para el año 2017, y en conformidad con lo establecido en la ley N° 10.336, de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República, se efectuó una auditoría a los procesos realizados por la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas, para conservar la red vial bajo su tuición, en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2015 y el 1 de marzo de 2017.

El equipo que ejecutó el presente examen fue integrado por los auditores Sebastián Rojas Vergara y Christopher Roldán Navarro, y como supervisores, Karina Vargas Bravo y Víctor Herrera Aranda.

JUSTIFICACIÓN

La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas es la entidad que cuenta habitualmente con la mayor asignación de recursos en la Ley de Presupuestos del Sector Público, para la ejecución de iniciativas de inversión, los que en el año 2016 sumaron M\$ 940.884.842. De estos, aproximadamente el 50% fue destinado a financiar proyectos de conservación vial².

En ese sentido, resulta relevante efectuar una revisión a los procesos seguidos por esa dirección para realizar las operaciones de conservación en los caminos que están bajo la tuición de las respectivas Direcciones Regionales de Vialidad, esto es, desde la formulación de las necesidades que originan la petición de recursos, hasta la materialización de las operaciones de mantenimiento mediante las distintas modalidades de contratación o por medio de la administración directa, AD.

² Presupuesto de la Dirección de Vialidad vigente a diciembre de 2016: M\$ 940.884.842, de los cuales fueron ejecutados M\$ 469.993.242 en servicios de mantenimiento y explotación de la infraestructura vial (no se incluye en el monto de conservación vial, los recursos ejecutados en emergencia que fueron derivados desde el presupuesto para conservación por administración directa). Fuente: Balance de Gestión Integral Año 2016, Dirección de Vialidad.

AL SEÑOR
JORGE BERMÚDEZ SOTO
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Asimismo, a través de la presente revisión, este Órgano de Control busca contribuir a la implementación y cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Agenda 2030, para la erradicación de la pobreza, la protección del planeta y la prosperidad de toda la humanidad.

En tal sentido, esta revisión se enmarca en el ODS N° 9 "Industria, innovación e infraestructura" -referido al numeral 1, que dice relación con desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos- y en el ODS N° 16, "Paz, Justicia e Instituciones Sólidas" -específicamente con su numeral 6-, crear instituciones eficaces y transparentes a todos los niveles que rindan cuentas".

ANTECEDENTES GENERALES

La Dirección de Vialidad, DV, es un servicio dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, según lo establecen los artículos 13, 27, 28 y 29 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Orgánica de esa cartera, y por el decreto N° 79, de 2004, de la misma Secretaría de Estado, que Establece la Organización y Funciones de la referida Dirección de Vialidad.

En relación con la materia, y en lo que se vincula con la conservación vial, el punto tercero del numeral 1, del artículo 2° del decreto N° 79, de 2004, ya citado, dispone que a la Subdirección de Desarrollo de la DV, le compete "Mantener informadas a todas las Subdirecciones y Direcciones Regionales respecto de los planes y programas de corto, mediano y largo plazo, así como de las políticas, y normas que deben orientar el desarrollo y protección del patrimonio vial". Por su parte, el numeral 1.5, del artículo en examen, prescribe que al Departamento de Gestión Vial -dependiente de la mencionada subdirección-, le corresponde "Recopilar, actualizar, ordenar, analizar y difundir los antecedentes del estado de los caminos, puentes y túneles de la red vial de tuición de la Dirección de Vialidad".

Seguidamente, el numeral 3 de la misma norma, menciona que a la Subdirección de Mantenimiento de la DV le corresponde "Dirigir, planificar, supervisar y evaluar la conservación de la red vial existente, estableciendo normas y procedimientos para el logro de objetivos en la materia tanto en la realización de obras ejecutadas por administración directa como mediante contratos tradicionales, globales u otras modalidades" y "Proponer políticas generales, normas y procedimientos sobre materias de su competencia, supervisando su aplicación a nivel central y regional". Y el numeral 3.3, a su turno, consigna que al Departamento de Conservación le atañe la labor de "Planificar, organizar, coordinar y controlar la conservación del patrimonio vial en uso, conforme a normas y metodologías propias, tanto en el corto, mediano como largo plazo".



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PUBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PUBLICAS

Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que en relación con el aspecto examinado en esta ocasión, recaen sobre otras unidades, las direcciones regionales y oficinas provinciales de la Dirección de Vialidad, según el citado decreto N° 79, de 2004.

Finalmente, en cuanto a la conservación vial, en el anexo N° 1 de este informe se describen -en términos generales- las labores que habitualmente se ejecutan en este sentido, y las modalidades con que cuentan las direcciones regionales para desarrollarlas.

Cabe mencionar que con carácter confidencial, mediante el oficio N° 35.066, de 28 de septiembre de 2017, fue puesto en conocimiento de la Dirección de Vialidad, el preinforme de observaciones N° 791, de 2017, con la finalidad que formulara los alcances y precisiones que, a su juicio, procedieran, otorgándose un plazo de 10 días hábiles, el cual fue prorrogado en 5, respuesta que emitió a través de su oficio ordinario N° 10.086, de igual anualidad.

OBJETIVO

La fiscalización tuvo por objeto efectuar una revisión a los procesos realizados por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas para conservar la red vial bajo su tuición, entre el 1 de enero de 2015 y el 1 de marzo de 2017, con la finalidad de verificar que en lo atinente al diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación y en la posterior asignación de recursos, la entidad se haya ceñido a criterios objetivos, acorde con las disposiciones consignadas en la normativa aplicable, velando por el uso eficaz y eficiente de los recursos asignados.

METODOLOGIA

El examen se practicó conforme a la Metodología de Auditoría de este Organismo Fiscalizador y los procedimientos de control aprobados mediante la resolución N° 20, de 2015, que Fija Normas que Regulan las Auditorías Efectuadas por la Contraloría General de la República, y la resolución exenta N° 1.485, de 1996, que Aprueba Normas de Control Interno de la Contraloría General, respectivamente, considerando resultados de evaluaciones de control interno respecto de las materias examinadas, análisis de la información recopilada, entrevistas con los funcionarios responsables de los procesos vinculados con la mantención de la infraestructura vial, la ejecución de pruebas analíticas y de detalle, y la aplicación de los medios técnicos que se consideraron necesarios.

Es del caso indicar que según lo previsto en el artículo 52 de la mencionada resolución N° 20, de 2015, conforme a su nivel de complejidad el informe final calificará las observaciones como Altamente complejas (AC) o complejas (C), si de acuerdo a su magnitud, reiteración, detrimento patrimonial, eventuales responsabilidades funcionarias, son consideradas de especial relevancia por la Contraloría General; y como Medianamente complejas (MC) o Levemente complejas (LC), aquellas que causen un menor impacto en tales criterios.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

UNIVERSO Y MUESTRA

El universo y muestra de esta auditoría está comprendido por los procesos efectuados por la Dirección Nacional de Vialidad para catastrar, diagnosticar, seleccionar y priorizar las necesidades de conservación, entre el 1 de enero de 2015 y el 1 de marzo de 2017.

RESULTADO DE LA AUDITORÍA

Del examen practicado, y considerando los argumentos y antecedentes aportados por el servicio en su respuesta, respecto de las situaciones observadas en este informe, se determinó lo siguiente:

I. ASPECTOS DE CONTROL INTERNO

1. De la inexistencia de políticas, manuales o instrucciones emanadas de la Dirección Nacional de Vialidad, para ser utilizados en los procesos de diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación.

De las entrevistas efectuadas y de la documentación aportada en el marco de esta auditoría, se evidenció que la Dirección de Vialidad no cuenta con un instrumento escrito, consolidado, y debidamente sancionado, de aplicación general, referido a los procedimientos que deberán seguir las áreas y funcionarios del servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas al proceso de conservación vial, en el cual se señale, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones correspondientes a cada uno, y que por otra parte, contenga criterios claros y objetivos, para catastrar, diagnosticar, seleccionar y priorizar las necesidades de conservación vial.

Si bien en relación con la materia, se verificó que en los años 2010, 2011 y 2012, la Dirección Nacional de Vialidad elaboró las Políticas de Conservación Vial³ denominadas: "Etapa I - Caminos Pavimentados".

³ De acuerdo con el documento "Red Vial Nacional - Dimensionamiento y Características", de diciembre de 2015, elaborado por el Departamento de Gestión Vial Subdirección de Desarrollo, los caminos bajo tuición de la Dirección de Vialidad, pueden ser agrupados, de acuerdo con su capa de rodadura, en tres grupos, a saber: Red Vial Pavimentada, Soluciones Básicas y Red Vial No Pavimentada.

⁴ En el numeral 3 de la Política de Conservación Vial "Etapa I - Caminos Pavimentados", se consigna que sus objetivos específicos son establecer criterios de intervención y acciones de mantención sobre la carpeta de rodadura basados en umbrales admisibles para el pavimento, asociados a parámetros medibles para la ejecución de sellos y recapados asfálticos de conservación, para fijar un límite admisible de los deterioros de manera de maximizar el beneficio social de los usuarios de los caminos. Por su parte, en el capítulo 4 "Objetivo de la política", del documento referido a los caminos básicos, se establece que su fin es fijar "(...) patrones de actuaciones de decisión homogéneas a lo largo del país, sin dejar de considerar las diferentes realidades regionales, a fin de optimizar el uso de los recursos para el mejor desempeño del patrimonio vial". Finalmente, y en el mismo orden de ideas, en el capítulo 1, "Objetivo de la política", correspondiente al último de los documentos enunciados inicialmente, se plantea, en lo que interesa, que esta tiene por objeto ser una propuesta que permita orientar y apoyar la labor de mantenimiento de las calzadas de ripio, sobre un sustento teórico,



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

"Etapa II - Caminos Básicos" y "Etapa III - Caminos No Pavimentados", respectivamente, las que fueron suscritas por los Directores de Vialidad y Planeamiento, ambos del Ministerio de Obras Públicas, dichos documentos no cumplen las características antedichas. Así, por ejemplo, en el caso del primero, se establece que la determinación de las actividades de conservación en los caminos pavimentados le corresponde a las Direcciones Regionales de Vialidad, procurando una selección de caminos que responda a un análisis técnico-económico; el documento no detalla o referencia cómo debe realizarse dicho estudio y quienes participarán en él, a fin de asegurar la aplicación de un razonamiento similar, en términos generales y respecto de la materia, en las distintas direcciones regionales que conforman ese servicio.

Por otra parte, no obstante que en la política referida a los caminos pavimentados se indica que la determinación de tales actividades debe hacerse siguiendo los lineamientos emanados del nivel central⁶, consultado el jefe del Departamento de Planificación de la Dirección Regional de Vialidad Metropolitana -DRVM- sobre los manuales, instrucciones o políticas, confeccionados por aquel, o de elaboración propia, utilizados para catastrar, detectar, evaluar y proponer las labores de conservación de la red vial bajo su tutela, este señaló -en actas de fiscalización⁶- que en dicha regional se emplea, entre otros, el documento denominado "Propuesta de Desarrollo, una perspectiva regional", elaborado entre 1997 y 1999, por ese departamento, y que si bien conoce las aludidas políticas, en el caso de los caminos pavimentados, las directrices entregadas desde el nivel central se remiten a efectuar un análisis costo beneficio, sin considerar otras variables, por ejemplo, las personas o la estética de las intervenciones.

Así, considerando que según lo consignado en la Ley de Presupuestos del Sector Público del año 2016, los dineros asignados a la Dirección de Vialidad para la ejecución de iniciativas de inversión sumaron M\$ 940.884.842, de los cuales aproximadamente un 50% fue destinado a financiar proyectos de conservación vial, la elaboración de un instrumento resultaría pertinente para disminuir, por ejemplo, el riesgo de una asignación ineficiente de los recursos dispuestos para tales efectos, o su pérdida debido a una mala gestión, entre otros aspectos.

La situación expuesta no se aviene con lo previsto en los numerales 19 y 44 de las Normas Generales y Específicas, del Capítulo III, de la resolución exenta N° 1.485, de 1996, de la Contraloría General de

técnico y práctico, para hacer más eficaz y eficiente la gestión de los departamentos regionales de conservación.

⁶ Al respecto, se pudo determinar que solo la primera de estas políticas fue remitida directamente a las distintas Direcciones Regionales de Vialidad, mediante correo electrónico de 16 de marzo de 2011, del jefe del Departamento de Conservación de la Subdirección de Mantenimiento de la Dirección Nacional de Vialidad, lo anterior, para su análisis, difusión y aplicación, como se indica expresamente en la mentada comunicación. Sin perjuicio de lo anterior, la totalidad de los documentos citados se encuentra publicada en la página web de la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas.

⁶ Actas de fiscalización de 28 de abril y 12 de septiembre de 2017.



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PUBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PUBLICAS

la República, que aprobó Normas de Control Interno de esta Entidad de Control, en relación a que las estructuras de control interno deben proporcionar una garantía razonable, entre otros aspectos, de que se promuevan operaciones eficientes y eficaces, preservando los recursos ante cualquier pérdida por mala gestión; y que una institución debe tener pruebas escritas de su estructura de control interno, incluyendo sus objetivos y procedimientos de control.

Por otra parte, al tenor de lo observado para la DRVM, la falta de un procedimiento como el que se menciona, evidencia un incumplimiento de lo preceptuado por el artículo 5° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, en cuanto a que los Órganos de la Administración deben cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción.

En su respuesta, la entidad señaló que cuenta con varios instrumentos asociados al proceso de conservación vial, y a las unidades y funcionarios que se vinculan con las distintas instancias de dicho proceso. Indicó, que en el ámbito de las definiciones de áreas y funciones, dispone de decretos y resoluciones, tales como: el decreto supremo N° 79, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, que Establece la Organización y Funciones de la Dirección de Vialidad; la resolución exenta N° 1.784, de 2005, que Establece la Estructura Funcional de la Subdirección de Mantenimiento y Define Funciones de los Subdepartamentos Dependientes; la resolución exenta N° 1.961, de 2005, que Establece la Estructura Funcional de las Direcciones Regionales de Vialidad y Define Tercer Nivel Jerárquico; y la resolución N° 7.461, de 2013, que modifica la resolución N° 1.961, de 2005, en las Funciones de la Dirección Regional en el numeral N° 3, Departamento Regional de Conservación y Administración Directa.

Agregó, que respecto de los manuales, instrucciones y políticas, dispone de varios documentos, entre ellos, la Política de Conservación de Caminos Pavimentados, de Caminos Básicos y No Pavimentados; instructivos de inspección visual de caminos pavimentados e instructivos para realizar inventario de conservación, los cuales son herramientas que tienen como objetivo catastrar, diagnosticar, seleccionar y priorizar las necesidades de conservación, y que en gran medida están contenidas en el manual de carreteras volumen N° 7, Mantenimiento Vial.

Indicó, que se encuentra trabajando desde hace varios años en la implementación del proyecto SGM -Sistema de Gestión de Mantenimiento-, cuyo objetivo es la integración, sistematización y coordinación de los diferentes subprocesos de conservación, el cual consta de tres pilares fundamentales: redefinición funcional del personal; disponer de la "Red Vial Oficial Única" -proceso de homologación de los caminos con identificación de su rol, nombre y kilómetros exactos de inicio y término-, y la puesta en servicio de una herramienta computacional tipo EAM (Enterprise Asset Management - Gestión de Activos Empresariales), que en su implementación y configuración transversal en la



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Dirección de Vialidad se ha denominado FEMN⁷⁻⁸, con perfiles definidos, que permitirá generar trazabilidad en los procesos, información actualizada y con mayor transparencia.

Manifestó igualmente la dirección examinada, que ha implementado una serie de procesos, como órdenes de trabajo para la Conservación por Administración Directa (CAD) y maquinarias, registro nacional de maquinarias y vehículos de la Dirección de Vialidad, registro de bitácoras y combustible de maquinarias, sistema de registro de emergencia, además de otros que se encuentran en proceso de implementación; entre estos, los referidos a las solicitudes de compra de insumos, administración de compras y la configuración de gestión de contratos tradicionales y redes viales en el sistema FEMN, con la finalidad de disponer de los registros de los presupuestos oficiales y ofertados, registro de la ejecución de obras y la generación de estados de pago sistematizado y en línea.

Por último, a fin de complementar lo expuesto, la entidad señaló que dará instrucciones a las direcciones regionales para la creación formal de una mesa directiva regional que, en atención de las directrices del Director Nacional, realice el diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación, y las modalidades de ejecución, dejando constancia en actas respectivas de los funcionarios que participaron, criterios utilizados, y acuerdos tomados para la asignación de los recursos, en temas tales como las obras a realizar por administración directa, por contratos tradicionales, pavimentos básicos y contratos globales.

Sobre la materia, cabe precisar que sin perjuicio de que, efectivamente, la entidad cuenta con variada normativa que permite identificar qué unidades de dicha institución deben -habida consideración de sus funciones y atribuciones- intervenir en las distintas etapas del proceso de conservación vial, la observación planteada se refiere a la falta de un instrumento que contenga los procedimientos que deben seguir dichas áreas y sus funcionarios, para desarrollar las fases antes mencionadas.

A mayor abundamiento, el documento citado en esta oportunidad, denominado "Instructivos de inspección visual de caminos pavimentados", versión diciembre de 2016, menciona en el acápite I "Introducción", que en general los trabajos que ahí se describen "(...)" están orientados a recoger o recolectar datos relevantes de los pavimentos "(...)" para determinar el estado estructural y funcional de los caminos pavimentados y con ello apoyar a la autoridad competente en la toma de decisiones respecto a las obras de mantenimiento o de

7 De acuerdo con lo indicado en el oficio ordinario N° 7.264, de 25 de junio de 2013, del Subdirector de Mantenimiento de la Dirección de Vialidad, el FEMN es un sistema computacional, vinculado al Sistema de Gestión del Mantenimiento de esa dirección, cuyo objetivo principal es mantener y administrar información relevante para la planificación, control y ejecución de las operaciones de conservación.

8 Del mapudúngun "Hacer algo en la forma indicado", recuperado de https://www.argentour.com/es/mapuches/diccionario_mapuche.php#5



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

reposición para los caminos de la red vial bajo su responsabilidad", sin que dicho documento aborde de qué forma serán utilizados tales antecedentes en los procesos de selección y priorización antes indicados.

Por otra parte, es dable señalar que si bien, aparece de lo informado por el servicio en su respuesta, que el Sistema de Gestión de Mantenimiento constituiría un avance en materia de integración, sistematización y coordinación de los subprocesos de conservación, éste aún se encuentra en etapa de desarrollo, y de los tres pilares que según informó sustentarian dicho sistema, no se advierte que alguno resuelva los aspectos relacionados con el catastro, y la selección y priorización de las vías bajo su tuición -o sectores de estas-, que serán sometidas a operaciones de conservación. En el mismo orden de ideas, debe hacerse presente que el sistema FEMN, en uso actualmente en esa dirección, en la práctica opera como un repositorio de las labores de conservación por administración directa que anualmente deben ser realizadas por las direcciones regionales a través de sus oficinas provinciales, sin que contenga la funcionalidad de definir una cartera de trabajos de conservación, fundada en una metodología de selección y priorización.

En lo tocante a la emisión de instrucciones para conformar una instancia de selección y priorización de las necesidades de conservación, y las modalidades de ejecución, corresponde que cualquiera sea el mecanismo que implemente ese servicio para subsanar la deficiencia advertida, vele porque opere de manera general y homogénea entre sus diversas direcciones generales, y que para su cometido, cuente con criterios o metodologías debidamente consensuadas con las distintas unidades de ese servicio, a fin de evitar que se susciten situaciones como la detallada precedentemente, en que no se utilizan las Políticas de Conservación Vial por parte de la DRVM.

En atención a lo expuesto, es dable mantener la observación formulada en lo referido a la ausencia de un procedimiento dispuesto para desarrollar el catastro, y la selección y priorización de las vías bajo su tuición -o sectores de estas-, que serán sometidas a operaciones de conservación. Esa entidad deberá remitir en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, los antecedentes que acrediten la solución que ha determinado para subsanar la deficiencia expuesta -o el avance obtenido-, la que deberá ser formulada e implementada teniendo en consideración los aspectos antes mencionados, lo que será verificado en una futura acción de seguimiento.

Finalmente, examinada la documentación aludida por el servicio en su contestación, resulta efectivo que la fase de diagnóstico de su red se encuentra contenida en los documentos citados en su respuesta, por lo que en relación con ese aspecto la observación se levanta. Lo anterior, sin perjuicio de lo objetado en el acápite II de este informe.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

2. Sobre la falta de procedimientos establecidos por la Dirección Nacional de Vialidad para efectuar la asignación de recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación⁹.

La Dirección de Vialidad no ha elaborado un procedimiento formal, escrito y debidamente sancionado que, por una parte, describa las actuaciones que deberán observar las áreas y funcionarios de dicho servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas al proceso de asignación de recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación, y que además, detalle, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones que corresponderá a cada uno de ellos, y que por otra parte, establezca criterios claros y objetivos, en los cuales fundamente la distribución de dichos recursos.

Si bien el jefe del Departamento de Conservación¹⁰ del Nivel Central de la Dirección de Vialidad describió, en acta de fiscalización de 8 de junio de 2017, cómo en los hechos se realizaría el proceso de asignación de recursos para las diferentes modalidades de conservación, este no se encuentra contenido en un instrumento con las características antes señaladas. Mencionó en la aludida acta, a modo de ejemplo, que en el caso de la asignación de recursos por Administración Directa, se tiene a la vista el monto asignado el año anterior, al cual se le aplicaría de manera estimativa un factor de reajuste para obtener una propuesta de montos para el año siguiente y que, además, se consideran las redes viales de las regiones.

No obstante, no aparece que en dicho análisis se contemplen otros aspectos que técnicamente tienen incidencia en un mayor o menor uso de recursos para la conservación vial, como lo es, por ejemplo, el estado de conservación que presenta esa red. Lo anterior, con la finalidad de disminuir el riesgo, por ejemplo, de una asignación ineficiente o arbitraria de los mismos, o su pérdida debido a una mala gestión, entre otras.

La situación expuesta no se aviene con lo previsto en los citados numerales 19 y 44 de las Normas Generales y Específicas, del Capítulo III, de la resolución exenta N° 1.485, de 1996, en relación a que las estructuras de control interno deben proporcionar una garantía razonable, entre otros aspectos, de que se promuevan operaciones eficientes y eficaces, preservando los recursos ante cualquier pérdida por mala gestión; y que una institución debe

⁹ El numeral 7.003.2, del Volumen 7, del Manual de Carreteras, versión 2017, señala que las operaciones de mantenimiento pueden ser efectuadas directamente por la dirección, mediante la modalidad conocida como Administración Directa, o por la contratación de empresas externas, por medio de contratos tradicionales de conservación, contratos de conservación de redes de caminos (contratos globales o globales mixtos), y concesión de mantenimiento.

¹⁰ La letra b) del numeral 3.3 del decreto N° 79, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, que Establece la Organización y Funciones de la Dirección de Vialidad, indica que a ese departamento le corresponde proponer las necesidades de presupuesto, la distribución y elaboración de programas anuales priorizados de obras de conservación de la red vial, básica, comunal primaria y comunal secundaria.



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PUBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PUBLICAS

tener pruebas escritas de su estructura de control interno, incluyendo sus objetivos y procedimientos de control.

En su respuesta la entidad indicó que, efectivamente, la asignación de recursos por cada una de las modalidades de conservación responde a una distribución basada en varios criterios, tales como, los recursos de arrastre, la dimensión de las redes viales regionales, las necesidades de conservación según la evaluación que realiza el Departamento de Gestión Vial con el "modelo HDM-4", entre otros, resultados que según indica han ido convergiendo a los valores que en la actualidad se utilizan con pequeños ajustes año a año, en base a la experiencia y producto del ejercicio anterior. Añadió, que si bien esa dirección nacional postula un presupuesto, es la Dirección de Presupuesto quien asigna finalmente los montos, los que de acuerdo a los criterios indicados precedentemente, son distribuidos a las regiones, las que deben ajustarse al marco presupuestario disponible.

Expuso, finalmente, que ha propendido a la integración, sistematización y coordinación del proceso de conservación que involucra aspectos tales como el diagnóstico, selección, priorización y ejecución de proyectos de conservación, para lo cual se ha trabajado en la homologación y codificación de la gran cantidad de información, procesos e instructivos, de manera que las decisiones adoptadas estén basadas en información más objetiva, oportuna y con trazabilidad, para responder con mayor eficacia, eficiencia y calidad, en la selección y ejecución de las obras de conservación, acorde a las necesidades registradas.

En virtud de que el servicio confirmó lo objetado y no aportó nuevos antecedentes que los ya examinados en el desarrollo de esta revisión, corresponde mantener lo observado.

La entidad auditada deberá elaborar un documento formal y debidamente sancionado, que contenga el procedimiento que utilizará para la asignación de los recursos financieros entre las direcciones regionales y modalidades de conservación, con la descripción de las actuaciones que tendrán sus áreas y funcionarios vinculados con las distintas instancias asociadas a dicho proceso. El mismo, deberá detallar, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones que corresponderá a cada uno de ellos y, de otra parte, establecerá criterios claros y objetivos en los cuales fundamente la distribución de dichos dineros, con la finalidad de disminuir el riesgo, por ejemplo, de una asignación ineficiente o arbitraria de los mismos, o su pérdida debido a una mala gestión, entre otras.

Los antecedentes que acrediten la materialización del procedimiento descrito o el avance del mismo, deberán ser remitidos a este Órgano de Control en un plazo de 60 días hábiles a contar de la recepción del presente informe, situación que será verificada en una futura acción de seguimiento que practique esta Contraloría General.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

3. Sobre la inexistencia de instrucciones o lineamientos para evitar conflictos de interés en asuntos relacionados con los procesos desarrollados por esa dirección, en materia de conservación vial, por parte de sus funcionarios.

Se advirtió que la dirección nacional no ha dado instrucciones o lineamientos que orienten a los funcionarios de esa entidad en casos en que potencialmente se enfrenten a un conflicto de interés en los términos indicados en el numeral 6 del artículo 62, de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

Es del caso señalar, a modo ilustrativo, que no se advierte que la dirección haya informado a los funcionarios de su dependencia, qué otros aspectos -aparte de los mencionados en la norma aludida- pueden afectar su imparcialidad; mediante qué medios y en qué oportunidad deben poner dichas situaciones en conocimiento de su superior jerárquico, que indique de acuerdo a la estructura orgánica de dicho servicio, quiénes se entenderán como sus "superiores jerárquicos", para efectos de la aplicación del mentado numeral 6, entre otras medidas posibles sobre la materia.

La ausencia de dichos lineamientos o instrucciones, fue confirmada por la auditoría interna de esa dirección, mediante correo electrónico de 7 de junio de 2017.

La falta de instrucciones en la materia, expone a esa entidad al riesgo de que los funcionarios no tengan claridad sobre los casos en que su imparcialidad se vea comprometida o, en casos concretos, acerca de cómo proceder. Lo expuesto no se aviene con el numeral 19 de las Normas Generales del Capítulo III, de la citada resolución exenta N° 1.485, en orden a que las estructuras de control interno deben proporcionar una garantía razonable de que se cumplan los objetivos generales, en este caso, de la observancia de las leyes, reglamentaciones y directivas, a que se alude su numeral 7.

Sobre la materia, la entidad señaló que los funcionarios deben someterse a la ley N° 20.880, en virtud de la cual deben realizar la declaración de patrimonio e intereses. Indicó además, que en la línea de evitar conflictos de intereses en el ámbito del proceso de conservación se encuentran las redefiniciones de las funciones los jefes de Conservación y Administración Directa regionales; la difusión en cursos de capacitación de la citada resolución exenta N° 1.485, de este origen; el control y balance de bodegas; las recepciones de obras de conservación por administración directa (CAD); las reuniones de jefaturas e inspectores fiscales, regionales, del nivel central, coordinadores CAD y trabajadores de cuadrillas; y los procedimientos de registro de CAD y en FEMN.

En relación con lo expresado por el servicio, cabe reiterar que la observación planteada por esta Entidad de Control es la falta de lineamientos o instrucciones en que la dirección haya informado a los funcionarios de su dependencia, otros aspectos que además de los mencionados en la norma aludida podrían afectar su imparcialidad; la oportunidad y los medios a través de los cuales deben comunicarlos a su superior jerárquico, y quiénes según la estructura



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

orgánica del servicio se entenderán por tales. En virtud de lo anterior, considerando además que la dirección no aportó nuevos antecedentes que acrediten la existencia de las referidas instrucciones o lineamientos sobre la materia, se mantiene la observación.

Esa entidad deberá elaborar un documento que detalle los aspectos señalados precedentemente y difundirlo entre sus funcionarios, debiendo remitir a este Organismo de Control, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción de este informe, la documentación que así lo acredite -o en su defecto, acompañar la documentación que dé cuenta del avance en la ejecución de esta medida-, lo que se verificará en una próxima acción de seguimiento.

II. EXAMEN DE LA MATERIA AUDITADA

Sobre las acciones adoptadas por la Dirección Nacional de Vialidad para contar con un catastro que refleje el estado de la red vial bajo su tuición.

a) En cuanto al estado de la red vial, se constató que la Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con un catastro actualizado sobre la situación en la cual se halla la totalidad de la red bajo su tuición. Acerca de la materia el numeral 1.5, letra c), del decreto N° 79, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas, dispone en lo que interesa, que al Departamento de Gestión Vial dependiente de la Subdirección de Desarrollo le corresponde recopilar, actualizar, ordenar, analizar y difundir los antecedentes del estado de los caminos, puentes y túneles de la red vial de tuición de esa dirección.

Consultado sobre la materia, el jefe (S) del Departamento de Gestión Vial señaló -en acta de fiscalización de 27 de abril de 2017-, que lo que se conoce como catastro de la red vial está radicado en la Subdirección de Mantenimiento. En tanto, la jefatura del Departamento de Conservación de esa Subdirección manifestó -en acta de fiscalización de 8 de junio de 2017-, que la evaluación del estado de los caminos es realizada por el Departamento de Gestión Vial, el que además posee información de la estructura de la calzada.

En tal contexto, cabe tener presente que el documento con que cuenta la entidad, corresponde al informe de "Proposiciones de Acciones de Mantenimiento (PAM) y Estado de Calzada para Caminos Pavimentados de la Red Vial Nacional", cuya última versión, que data del año 2014, solo contiene -tal como indica su nombre-, el estado de la red pavimentada, no así la no pavimentada, debiendo considerarse además que para la confección de ese instrumento, conforme lo precisa el propio informe, la inspección realizada correspondió a un 2% de la superficie pavimentada existente, lo que reflejaría una representatividad estadística de la muestra inspeccionada respecto al total, de un 75% de nivel de confianza.

La falta de un catastro actualizado sobre el estado en la cual se encuentra la totalidad de la red bajo su tuición, vulnera el



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

mencionado numeral 1.5, letra c), del decreto N° 79, de 2004, del Ministerio de Obras Públicas. Asimismo, no se aviene con los principios de coordinación y control, consagrados en inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.575, ya citada. En relación con el primero de tales principios, es del caso tener presente también que el artículo 5° prescribe además el deber de los órganos de la Administración del Estado de cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción.

A su turno, la carencia del aludido instrumento, que constituye un medio de registro o control que su propia normativa interna le exige, expone a la entidad a riesgos de ineficiencia e ineficacia en la administración de sus recursos, cuestión que no se aviene con el numeral 19, de la antedicha resolución exenta N° 1.485, que prevé que las estructuras de control interno deben proporcionar una garantía razonable de que se cumplan los objetivos generales, ni con los numerales 48, 49, 50 y 51, de la misma norma que, en lo que interesa, señalan que las entidades de la Administración deben registrar inmediatamente las transacciones y hechos importantes, a fin de que la información sea útil para que los directivos puedan controlar las operaciones y adoptar las decisiones correspondientes. Una información fiable, y el registro inmediato y pertinente de la información es un factor esencial para asegurar la oportunidad y fiabilidad de toda la información que la institución maneja en sus operaciones y en la adopción de decisiones.

b) En cuanto a lo expuesto, en la letra anterior, específicamente, en lo concerniente a la representatividad de dicho estudio, consta que mediante oficio ordinario N° 9, de 22 de diciembre de 2015, el jefe del Departamento de Gestión Vial informó al Subdirector de Desarrollo de la DV, el seguimiento respecto de la ejecución de la cartera de proyectos quinquenal de conservación -obtenida a partir de los datos contenidos en el PAM 2014-, advirtiéndose la baja ejecución de las operaciones de conservación propuestas (anexo N° 2), lo que tendría su origen¹¹ en el muestreo realizado para generar la información de dichas proposiciones, lo que no reflejó la realidad advertida en terreno, generándose discrepancias en su ejecución con las direcciones regionales. Cabe considerar que para realizar la evaluación del 2014, la Dirección de Vialidad debió recurrir, entre otros, a la contratación de consultores externos¹², siendo la mayor por un monto adjudicado de \$ 185.000.000¹³.

La situación expuesta no se aviene con lo prescrito en los artículos 3° y 5° de la mencionada ley N° 18.575, que señala que la Administración del Estado observará, entre otros, los principios de eficiencia y eficacia y, asimismo, que las autoridades y funcionarios deberán velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos. También, la priva de contar con un medio idóneo de diagnóstico, decisión y control, para emplear en la

¹¹ De conformidad con lo indicado por el jefe (s) del Departamento de Gestión Vial, en acta de fiscalización de 27 de abril de 2017.

¹² De conformidad con lo indicado en el acápite 1 "Introducción" del PAM año 2014, se contrataron a las empresas Dusan Dujisin y Compañía Limitada, Stradie Limitada y CYGSA Chile S.A.

¹³ Según consta en resolución exenta N° 3.602, de 2013, de la Dirección de Vialidad, mediante la cual adjudicó el "Estudio Básico de Auscultación Automatizada de Parámetros de Deterioros de Pavimentos" a la empresa Dusan Dujisin y Compañía Limitada por el referido monto.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

concreción del interés general, en relación con lo previsto en los artículos 52 y 53 de la misma ley.

Acerca de las materias observadas en las letras a) y b), la entidad señaló que el objetivo principal del documento conocido como PAM 2014 era reportar el estado general de las calzadas pavimentadas, motivo por el cual para su elaboración se utilizó una muestra estadística del 2% del área del pavimento, lo que no solo sería poco representativo a nivel de proyecto, camino o tramo específico, sino que también, para todo el conjunto de la red vial pavimentada administrada por la Dirección de Vialidad. Y que lo anterior tiene su fundamento en que dados los esfuerzos en recursos humanos y financieros en que se debe incurrir para efectuar este levantamiento, solo era posible realizar una inspección visual manual en un área acotada de la calzada, atendiendo además a los plazos necesarios para evaluar y procesar adecuadamente una longitud aproximada de 15.000 kilómetros de pavimentos.

Igualmente expuso, que el PAM también entrega una cartera de acción de conservación a realizar en cada camino evaluado, que se asigna en función del tipo de deterioro presente y en base a un árbol de decisión desarrollado para estos fines.

Añadió, que recientemente y por primera vez se ha logrado licitar un contrato para auscultar el 100% del pavimento mediante métodos continuos y automatizados, cuyo estudio finaliza el año 2017, y que dicha información permitirá, en el corto plazo, proponer acciones de conservación ajustadas al estado real de los caminos, aplicando posteriormente una evaluación técnico-económica para determinar proyectos económicamente más rentables y bajo un escenario sin restricción presupuestaria.

Mencionó que mediante el aludido estudio, durante el primer semestre del año 2018 se entregará un informe de la evaluación técnico-económica de la red, utilizando el software HDM-4, con la finalidad de proponer a discusión de la Dirección de Vialidad, tanto del nivel central como regional, una cartera quinquenal de proyectos de conservación de caminos pavimentados, a fin de consensuar la cartera definitiva a implementar considerando la realidad regional, las necesidades de la comunidad y los fondos presupuestarios asignados, entre otros aspectos. Agregó, que lo anterior implica contar con el financiamiento para auscultar a través de métodos automatizados la totalidad o gran parte de los caminos pavimentados, para así relevar el estado de los caminos en forma objetiva y de acuerdo a la metodología usada para este propósito, que permitirá tener información más actualizada y oportuna del estado y necesidades de conservación de caminos pavimentados.

Por último, indicó que en el corto plazo se redactará un borrador que identifique los procedimientos generales, las áreas involucradas, las atribuciones y funcionarios responsables, además de los insumos necesarios que deberán tenerse a la vista para planificar la conservación vial y resguardar el patrimonio vial, documento que se someterá a revisión de las



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

direcciones regionales de vialidad y del nivel central, antes de ser sancionado por el director nacional en el mediano plazo.

Sobre el particular, cabe precisar que el servicio en su respuesta no se refirió a los caminos no pavimentados que se encuentran bajo su tuición, como tampoco a lo señalado tanto por el Departamento de Conservación como por el Departamento de Gestión Vial en actas de fiscalización durante el desarrollo de la auditoría, en torno a que no se tiene un catastro de la red vial total, con el estado de los caminos.

Ahora, en cuanto a la red pavimentada, debe precisarse que si bien el nuevo estudio básico "Análisis Auscultación Automatizada Continua de Pavimentos" -que se encontraría a la data de su respuesta en desarrollo-, considera la revisión directa del 100% de los caminos pavimentados -según afirmó el servicio en su respuesta, aunque no lo acreditó-, la proposición de una cartera quinquenal de proyectos de conservación ya se había efectuado en el estudio anterior, experimentando un bajo nivel de ejecución (anexo N°2 del presente informe), sin que en esta ocasión el servicio comunique medidas concretas que adoptará para mejorar su aplicación entre las distintas direcciones regionales, habida consideración del volumen de los recursos fiscales que deben ser destinados para lograr un instrumento como el señalado, a fin de asegurar la fiel observancia de lo dispuesto en los artículos 3° y 5° de la ley N° 18.575, que imponen a los órganos que la integran el deber de observar los principios de eficiencia y eficacia, velando por la eficiente e idónea administración de los medios públicos.

Teniendo en consideración lo expuesto anteriormente, se mantiene la observación. Esa dirección deberá remitir, en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, la documentación que acredite las acciones que realizará para contar con un catastro actualizado de toda la red vial bajo su tuición y el plazo en el cual estas se desarrollarán, y por otra parte, la formalización de los procedimientos necesarios para determinar la cartera quinquenal derivada del estudio que actualmente se encuentra realizando, lo que será verificado en una próxima acción de seguimiento.

III. OTRAS OBSERVACIONES

Sobre la atención de denuncias y reclamos relacionados con materias atinentes a la conservación de caminos.

De la revisión de las bases de datos proporcionadas por la entidad auditada, correspondientes al Sistema de Seguimiento de Documentos (SSD) y al Sistema de Información y Atención Ciudadana (SIAC), del año 2016, se identificaron las denuncias y/o reclamos vinculados con materias atinentes a la conservación de caminos, advirtiéndose que la dirección no les ha dado oportuna atención a algunas, tal como se muestra en la tabla siguiente:



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Tabla N° 1

| N° PROCESO (*) | MATERIA | FECHA DEL DOCUMENTO | ACCIONES REALIZADAS POR LA DIRECCIÓN DE VIALIDAD NIVEL CENTRAL |
|----------------|---|---------------------|--|
| 10538267 | Denuncia sobre actuar irregular en la Dirección Regional de Vialidad de La Araucanía | 30/12/2016 | La denuncia fue ingresada a la División Jurídica de la Dirección de Vialidad el 6 de enero de 2017. Según lo informado a este Enté de Control por la Secretaría Técnica y esa División Jurídica, en comunicación electrónica de 19 de junio de igual anualidad, esta no había sido atendida. |
| 10106679 | Carta anónima sobre irregularidades en la Dirección de Vialidad Región de la VII Región. | 29/07/2016 | La Secretaria Técnica de la Dirección de Vialidad informó, en comunicación electrónica de 27 de junio de 2017, dirigida a esta Contraloría General, que estas cartas fueron derivadas a la División Jurídica de esa dirección, la cual, por el oficio ordinario reservado N° 19, de 8 de septiembre de 2016, solicitó al Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región de Maule antecedentes sobre la materia, sin que este los remitiese. Luego, no se registra una gestión posterior a la date inicialmente señalada. |
| 9896298 | Carta anónima que remite presentación realizada en contraloría sobre supuestas irregularidades en Laboratorio de Vialidad Región del Maule. | 18/05/2016 | |
| 9837790 | Remite carta sin remitente sobre irregularidades en el Laboratorio de Vialidad Región del Maule. | 06/03/2016 | |

Fuente: Información obtenida desde la base de datos del Sistema de Seguimiento de Documentos (SSD) del Ministerio de Obras Públicas.

(*) Número de proceso que corresponde al control de documentos que utiliza el Sistema de Seguimiento de Documentos (SSD) del Ministerio de Obras Públicas.

La demora en atender las denuncias detalladas en la tabla N° 1, no se ajusta a lo prescrito en el artículo 3° de la ley N° 18.575, que señala que esta observará, entre otros, el principio de impulsión de oficio y control. Asimismo, contraviene el principio de celeridad establecido en el artículo 7° de la ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de la Administración del Estado, y, en lo que interesa, dispone que sus autoridades y funcionarios deberán actuar por propia iniciativa en la iniciación del procedimiento de que se trate y en su prosecución, haciendo expeditos los trámites que debe cumplir el expediente y removiendo todo obstáculo que pudiere afectar a su pronta y debida decisión.

En su respuesta, el servicio señaló que su Secretaría Técnica, luego de replantear los parámetros de búsqueda de información en el Sistema de Seguimiento de Documentos del MOP, y recabar antecedentes complementarios a los proporcionados en la etapa de fiscalización para los procesos mencionados en la observación, constató que en lo atinente al proceso N° 10538267, de 2016, la Dirección Regional de Vialidad de La Araucanía, mediante el oficio N° 1.472, de 19 de junio de 2017, y la resolución exenta N° 1.270, de 23 de junio del mismo año -adjuntos a su contestación-, ordenó incoar un sumario



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

administrativo con el objeto de determinar las eventuales responsabilidades administrativas derivadas de la licitación del contrato "Programa de Desarrollo Indígena (PDI) N° 11, de 2016, Conservación de Caminos de Acceso a Comunidades Indígenas, Comuna de Saavedra, Provincia de Cautín, Región de La Araucanía", código SAFI N° 254.730, el que a la fecha se encuentra en fase indagatoria.

Sobre el proceso N° 10106679, de 2016, informó que según lo indicado por la División Jurídica de la Dirección de Vialidad, dichas irregularidades se vinculan con un supuesto conflicto de interés de parte de la Directora Regional del Maule, el cual junto otras materias auditadas, fue consignado por este Organismo de Control en el Informe Final de Investigación Especial N° 442, de 2017, en el que se indicó que sería este Órgano de Control quien procederá a instruir un procedimiento disciplinario.

En cuanto a los procesos N°s 9896298 y 9837790, de 2016, expuso que en razón de tales denuncias se solicitó a la Directora Regional de Vialidad del Maule, que atendiera a la brevedad la situación y evacuara un informe, el cual fue emitido a través del oficio ordinario N° 2, de 4 de enero de 2016¹⁴, comunicando que se realizaría una auditoría aleatoria a los procesos desarrollados en dicha dependencia y que sobre la base de sus resultados, se determinaría la procedencia de instruir un sumario administrativo, y que luego, por el oficio ordinario N° 928, de 20 de mayo de 2016, esa directora solicitó al Director Nacional de Vialidad la designación de un especialista del Laboratorio Nacional para realizar la auditoría, designación que fue informada por el oficio ordinario N° 6.116, de 3 de junio de ese año.

Prosiguió exponiendo que por el oficio ordinario N° 882, de 29 de agosto de 2016, el jefe de Departamento del Laboratorio Nacional de Vialidad, entregó a la dirección nacional el informe de supervisión del Sistema de Control de Calidad, con una serie de observaciones y recomendaciones para el funcionamiento del Laboratorio Regional de Vialidad del Maule, documento que fue remitido por Director Nacional de Vialidad (S), a través de su oficio ordinario N° 9.767, de 12 de septiembre de igual anualidad, a la Dirección Regional del Maule, instruyendo el cumplimiento de las recomendaciones señaladas.

Por último, indicó que a través del oficio ordinario N° 1.229, de 15 de diciembre de 2016, el jefe del Laboratorio Nacional de Vialidad remitió a la aludida dirección regional, de manera complementaria al primero, un informe técnico de supervisión de procedimientos y ensayos de laboratorio del Laboratorio Regional de Vialidad del Maule, en el cual consignó otra serie de recomendaciones.

¹⁴ El oficio indicado, está asociado al proceso N° 9407497, que corresponde a una denuncia anónima recepcionada el 7 de diciembre de 2015, por la Oficina de Partes de la Subsecretaría de Obras Públicas, y que se refiere a la existencia de irregularidades en el Laboratorio de Vialidad Región del Maule, similares a las contenidas en los procesos N°s 9896298 y 9837790, de 2016.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Al respecto, es dable indicar que copia de todos los antecedentes mencionados por el servicio auditado en su respuesta, fueron acompañados en esta oportunidad, y con ellos se corrobora que esa entidad atendió y resolvió las citadas denuncias, por lo cual se levanta la observación.

CONCLUSIONES

Atendidas las consideraciones expuestas durante el desarrollo del presente trabajo, la Dirección de Vialidad del Nivel Central ha aportado antecedentes e iniciado acciones que han permitido salvar parte de las situaciones planteadas en el preinforme de observaciones N° 791, de 2017. En efecto, se levanta la observación formulada en el acápite III "Otras Observaciones", "Sobre la atención de denuncias y reclamos relacionadas con materias atinentes a la conservación de caminos", y la situación objetada en el numeral 1, "De la inexistencia de políticas, manuales o instrucciones emanadas de la Dirección Nacionalidad de Vialidad, para ser utilizados en los procesos de diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación", del acápite I "Aspectos de control interno", de este documento, en lo atinente específicamente a la falta de un procedimiento para diagnosticar el estado de la red vial.

Ahora bien, en relación a aquellas objeciones que se mantienen, la entidad deberá adoptar medidas con el objeto de dar estricto cumplimiento a las normas legales y reglamentarias que las rigen, entre las cuales se estima necesario considerar, a lo menos, las siguientes:

1. Elaborar un procedimiento escrito y debidamente sancionado, de aplicación general, referido a las acciones que deberán seguir las áreas y funcionarios del servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas al proceso de conservación vial, en el cual se señale, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones correspondientes a cada uno de ellos, y que por otra parte, contenga criterios claros y objetivos, para catastrar, seleccionar y priorizar las necesidades de conservación vial, en armonía con los instrumentos existentes, elaborados por la dirección, para efectuar el diagnóstico de la misma -si corresponde-. La solución determinada, o su avance, deberá ser remitido a este Órgano de Control en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, lo que será verificado en próximo seguimiento, tal como se indicó en el numeral 1, del acápite I "Aspectos de Control Interno". (MC)

2. Elaborar y remitir en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, un procedimiento formal, escrito y debidamente sancionado que contenga la metodología que utilizará para realizar la asignación de los recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación -o el avance obtenido en su elaboración-, el que deberá describir las actuaciones que tendrán las áreas y funcionarios de dicho servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas a dicho proceso, y que además, detalle, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones que corresponderá a cada uno de ellos, y que por otra parte, establezca criterios claros y objetivos, en los



CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS


cuales fundamente la distribución de dichos dineros, tal como se solicitó en el numeral 2, del acápite I. "Aspectos de Control Interno". Lo anterior, será verificado en una futura acción de seguimiento. (MC)

3. Elaborar un documento que oriente a los funcionarios de esa entidad, que otros aspectos -aparte de los indicados en el numeral 6 del artículo 62, de la ley N° 18.575, pueden afectar su imparcialidad, mediante qué medios y en qué oportunidad deben poner dichas situaciones en conocimiento de su superior jerárquico; indicar, de acuerdo a la estructura orgánica de dicho servicio, quienes se entenderán como sus "superiores jerárquicos", para efectos de la aplicación del mentado numeral 6, entre otras materias, difundiéndolo entre sus funcionarios, debiendo remitir a este Organismo de Control, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción de este informe, los antecedentes que acrediten su elaboración o en su defecto su avance, lo que se verificará en una próxima acción de seguimiento, en atención a lo descrito el numeral 3, del acápite I. "Aspectos de Control Interno". (MC)

4. Remitir en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, la documentación que acredite las acciones que realizará para contar con un catastro actualizado de toda la red vial bajo su tuición y el plazo en el cual estas se desarrollarán; y por otra parte, la formalización de los procedimientos necesarios para determinar la cartera quinquenal derivada del estudio que actualmente se encuentra realizando en la totalidad de la red pavimentada bajo su tuición, lo que será verificado en una próxima acción de seguimiento. Lo anterior, con el fin de subsanar lo indicado en las letras a) y b), del acápite II. "Examen de la Materia Auditada". (MC)

Respecto de aquellas objeciones que se mantienen para una futura acción de seguimiento, la Dirección de Vialidad del Nivel Central deberá remitir el "Informe de Estado de Observaciones", de acuerdo al formato adjunto en el anexo N° 3, en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción de este oficio, informando las medidas implementadas y acompañando los antecedentes de respaldo respectivos.

Saluda atentamente a Ud.


CESAR MAUREIRA CARREÑO
Jefe Unidad - Obras Públicas
Departamento de Medio Ambiente, Obras Públicas y Empresas
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

ANEXOS

Anexo N° 1: Antecedentes generales

En relación con la materia en examen, el numeral 7.003.1, del Volumen N° 7, del Manual de Carreteras -en sus versiones 2015 y 2017-, señala que para los efectos de ordenar y organizar la gestión de mantenimiento, existen tareas o actividades destinadas a resolver o prevenir un problema especial de deterioro; y que cada una de ellas tiene un carácter específico, clasificándose estas en tres niveles: operaciones de conservación rutinaria, operaciones de conservación periódica y operaciones de conservación eventuales.

Respecto de las primeras, el aludido numeral menciona que tienen por objeto la conservación, limpieza y buen funcionamiento de la obra física. Ejemplo de ellas, son la limpieza de la faja, el perfilado de capas de rodadura granulares, limpieza de obras de drenaje, bacheo, reemplazo de señales camineras, entre otras. En lo atinente al segundo grupo, señala que corresponden a intervenciones, en donde se efectúan cambios parciales o ajustes que generalmente es necesario realizar para corregir fallas o prevenir daños mayores derivados del desgaste por efectos el clima, del nivel y composición de tránsito, y el tiempo de servicio. Se incluyen en esta categoría, los sellos asfálticos, la reparación de defensas fluviales, la reposición de losas de pavimentos de hormigón, entre otras operaciones.

Finalmente, respecto a las últimas, indica que están sujetas a circunstancias no recurrentes, como por ejemplo, las relacionadas con las emergencias.

Seguidamente, el numeral 7.003.2, aborda la manera en que la Dirección de Vialidad ejecuta el mantenimiento de la red bajo su tuición, haciendo presente que las operaciones de mantenimiento pueden ser efectuadas directamente por la dirección, mediante la modalidad conocida como Administración Directa, o por la contratación de empresas externas, a través de contratos tradicionales de conservación, contratos de conservación de redes de caminos (contratos globales o globales mixtos), y concesión de mantenimiento.

En el caso del primer grupo, señala que las operaciones son desarrolladas por personal, equipos y maquinarias de la dirección. Seguidamente, en el caso de los contratos específicos, se menciona que a través de estos se licita a una empresa externa la mantención de uno o más tramos de un camino.

En lo atinente a los contratos globales, se indica que estos están orientados a la ejecución de un programa de conservación de vías pavimentadas y no pavimentadas, cuya longitud total alcanza, en general entre los 400 y 600 km. Añade, que las operaciones previamente definidas en cuanto a tipo y cantidades de obras a ejecutar, se contratan a serie de precios unitarios, las que corresponden a operaciones rutinarias y periódicas.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

En cuanto a los contratos globales mixtos, el numeral explica que esta modalidad considera la ejecución de ciertas operaciones a precios unitarios y otras, que aseguren determinados niveles de servicio de la red, son acordadas a suma alzada. Por otra parte, los contratos de mantenimiento se definen como aquellos en donde el contratista se obliga a ejecutar todas las operaciones de conservación que requieran las rutas incluidas en el contrato.

Ahora bien, respecto de lo manifestado, cabe hacer presente que de acuerdo con el documento "Red Vial Nacional – Dimensionamiento y Características", de diciembre de 2015, elaborado por el Departamento de Gestión Vial Subdirección de Desarrollo, en la Región Metropolitana, la red bajo tuición de la Dirección de Vialidad, está constituida por 2.777,91 kilómetros de camino, cuyo detalle se muestra en la tabla N° 2.

Tabla N° 2. Longitud de caminos Red Vial Región Metropolitana según clasificación y tipo de carpeta

| CLASIFICACIÓN | | LONGITUD | |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------|-------|
| | | KILOMETROS (KM) | % |
| Red vial Pavimentada | Asfalto | 1.237,07 | 44,53 |
| | Hormigón | 134,38 | 4,84 |
| | Asfalto/Hormigón | 85,89 | 3,09 |
| | Caminos básicos intermedios | 42,8 | 1,54 |
| Soluciones básicas | Capa protección | 840,92 | 30,27 |
| | Granular estabilizado | 0,54 | 0,02 |
| Red vial no pavimentada | Ripio | 273,02 | 9,83 |
| | Tierra | 163,29 | 5,88 |
| TOTAL (KM) | | 2.777,91 | 100 |

Fuente: Tabla elaborada sobre la base de la información disponible en el documento "Red vial nacional, dimensionamiento y características, diciembre de 2015, Departamento de Gestión Vial".



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

Anexo N° 2: Detalle ejecución proposición cartera quinquenal de proyectos de conservación, contenido en el oficio ordinario N° 9, de 22 de diciembre de 2015, del jefe del Departamento de Gestión Vial de la Dirección de Vialidad.

| Región | % Kms. ejecutados realmente de conservación periódica con respecto a total cartera quinquenal conservación periódica 2015-2019. | % Kms. ejecutados realmente de conservación periódica en cartera versus total ejecución de conservación periódica en región. |
|--------|---|--|
| I | 10,38 | 87,13 |
| II | 22,86 | 89,67 |
| III | 53,23 | 43,19 |
| IV | 24,25 | 58,81 |
| XI | 12,62 | 17,61 |
| XII | 58,42 | 17,65 |
| XIV | 22,40 | 41,78 |
| XV | 59,34 | 38,17 |

Fuente: Tabla confeccionada por el equipo de fiscalización en base a la información contenida en el citado oficio ordinario N° 9, de 2015.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

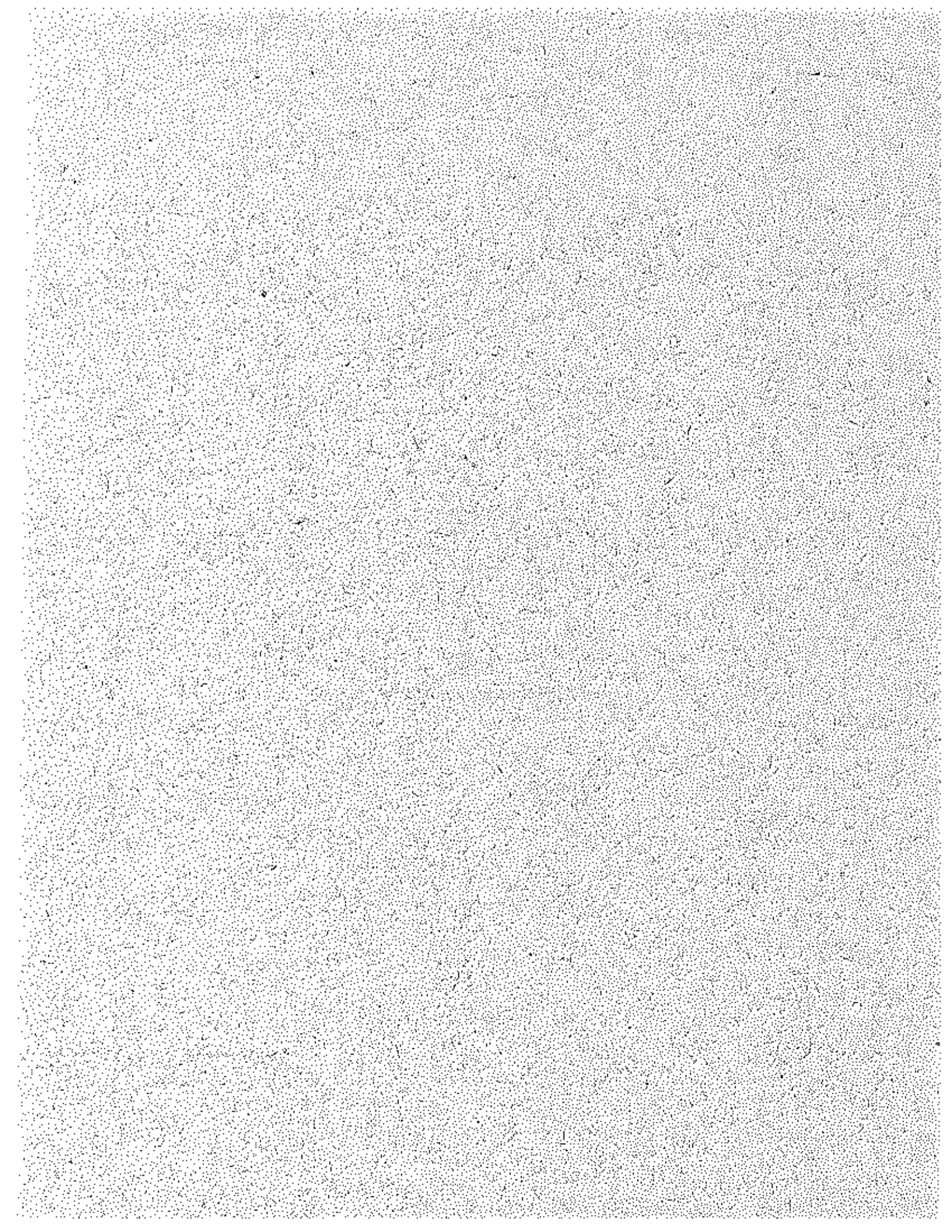
Anexo N° 3: Informe de estado de observaciones del Informe Final N° 791, de 2017.

| N° DE OBSERVACIÓN | MATERIA DE LA OBSERVACIÓN | REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN INFORME FINAL | NIVEL DE COMPLEJIDAD | MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO | FOLO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO | OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD |
|---|--|---|-----------------------------------|--|---|---|
| <p>Número 1 Aspectos de control interno</p> | <p>De la inexistencia de políticas, manuales o instrucciones emanadas de la Dirección Nacionalidad de Vialidad, para ser utilizados en los procesos de diagnóstico, selección y priorización de las necesidades de conservación.</p> | <p>Elaborar y remitir, en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, un instrumento escrito y debidamente sancionado de aplicación general -o el avance obtenido en su elaboración-, referido a los procedimientos que deberán seguir las áreas y funcionarios del servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas al proceso de conservación vial, en el cual se señale, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones correspondientes a cada uno de ellos, y que por otra parte, contenga criterios claros y objetivos, para catalogar y seleccionar y priorizar las necesidades de conservación vial de la red bajo su jurisdicción.</p> | <p>Medianamente Compleja (MC)</p> | | | |
| <p>Número 2 Capítulo 1: Aspectos de control interno</p> | <p>Sobre los procedimientos establecidos por la Dirección Nacional de Vialidad para efectuar la asignación de recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación.</p> | <p>Elaborar y remitir, en un plazo máximo de 60 días, contado desde la recepción del presente informe, un procedimiento formal, escrito y debidamente sancionado -o el avance obtenido en su elaboración-, que contenga la metodología que utilizará para realizar la asignación de los recursos financieros entre las distintas direcciones regionales y modalidades de conservación, el que deberá describir las actuaciones que tendrán las áreas y funcionarios de dicho servicio que se vinculan con las distintas instancias asociadas a dicho proceso, y que además, detalle, de forma integrada, sistematizada y coordinada, las intervenciones y atribuciones que corresponderá a cada uno de ellos, y que por otra parte, establezca criterios claros y objetivos, en los cuales, fundamentalmente la distribución de dichos dineros.</p> | <p>Medianamente Compleja (MC)</p> | | | |



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

| N° DE OBSERVACIÓN | MATERIA DE LA OBSERVACIÓN | REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN INFORME FINAL | NIVEL DE COMPLEJIDAD | MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO | FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO | OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD |
|---|---|--|----------------------------|--|--|---|
| Numeral 3. acápite I. "Aspectos de control interno" | Sobre la existencia de instrucciones o lineamientos para evitar conflictos de interés en materia relacionadas con los procesos desarrollados por esa dirección en materia de conservación vial por parte de sus funcionarios. | Elaborar un documento que oriente a los funcionarios de esa entidad, que otros aspectos -aparte de los indicados en el numeral 6 del artículo 62, de la ley N° 18.576, pueden afectar su imparcialidad; mediante qué medios y en qué oportunidad deben poner dichas situaciones en conocimiento de su superior jerárquico, indicar de acuerdo a la estructura orgánica de dicho servicio, quienes se entenderán como sus superiores jerárquicos", para efectos de la aplicación del numeral 5, entre otras materias y difundido entre sus funcionarios, o bien acompañar la documentación que dé cuenta del avance en la discusión de esta medida. | Medianamente Compleja (MC) | | | |
| otras a) y b). acápite II. Examen de la Materia Auditada" | Sobre las acciones adoptadas por la Dirección Nacional de Vialidad para contar con un catastro que refleje el estado de la red vial bajo su tuición. | Remitir en un plazo máximo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, la documentación que acredite las acciones que realizará para contar con un catastro actualizado de toda la red vial bajo su tuición y el plazo en el cual estas se desarrollarán, y por otra parte, la formalización de los procedimientos necesarios para determinar la cartera quinquenal derivada del estudio que actualmente se encuentra realizando en la totalidad de la red pavimentada bajo su tuición. | Medianamente Compleja (MC) | | | |





www.contraloria.cl