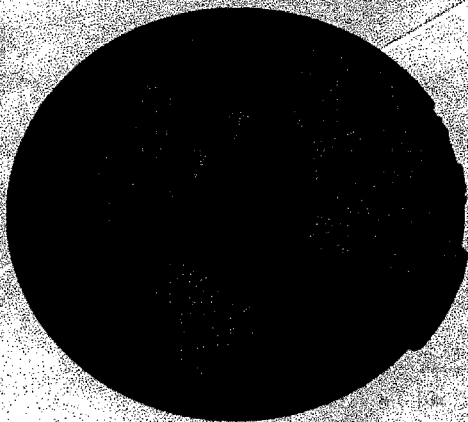
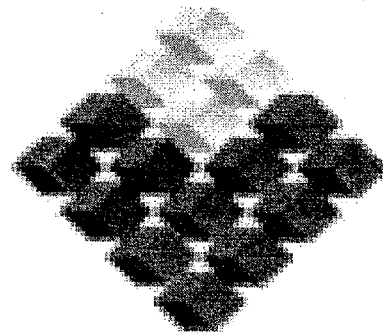


GRACIAS





GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Políticas para el desarrollo de Infraestructura vial



Políticas para el desarrollo de infraestructura vial

v Los conceptos centrales que se han establecido en la política de desarrollo de infraestructura de transporte y en particular en lo que respecta a la política de integración son los siguientes:

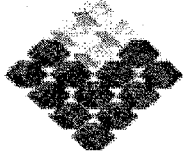
- Respeto a los acuerdos internacionales suscritos por el país
- Establecimiento de programas de consensuados con los países vecinos para el desarrollo de infraestructura de conexión internacional
- Participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura pública, a través del sistema de concesiones



A modo de ejemplo

v Ejemplo de ello son los planes de trabajo en conjunto con Argentina

- Grupo Técnico Mixto (13 pasos priorizados de un total de 58)
- Grupo de Trabajo Invernal
- Comisiones binacionales



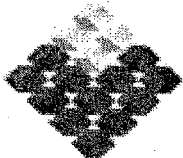
Política de Relación con Bolivia

- v Se avanza con Bolivia en busca de un mecanismo semejante al utilizado con Argentina
- v En este sentido se desea trabajar en la coordinación de inversiones en cuatro caminos internacionales:
 - Arica - Tambo Quemado
 - Iquique - Huaraca - Colchano
 - Tocopilla - Antofagasta / Calama - Ollagüe
 - v Tocopilla - Antofagasta / San Pedro - Hito Cajón



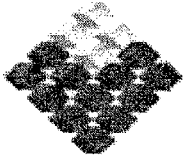
Política de Relación con Bolivia

- v A raíz de las últimas experiencias invernales de la zona altiplánicas se hace necesario avanzar en la coordinación de las acciones invernales, en cuanto a:
 - Intercambio de información entre los organismos técnicos
 - Información oportuna a los usuarios
 - Operaciones de despeje y habilitación



Asociación Público Privado

- ✓ Respecto de la asociación público privado, Chile ha tenido una experiencia exitosa,
 - Concesiones del tipo B.O.T.
 - Concesiones viales, urbanas e interurbanas, aeropuertos entre otras
 - Las inversiones han sumado del orden de US\$ 4.500 millones invertidos
 - El período de inversión ha sido en 6 años
- ✓ Se han incorporado concesiones portuarias



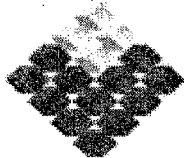
Hacia la Tercerización de la Economía

- Se ha optado como fórmula de inversiones mayores, la participación de consorcios y capitales privados, para su construcción y financiamiento. Además se ha adoptado como modelo de desarrollo avanzar en una creciente tercerización de la economía chilena, de ahí que se avance la construcción de infraestructura que en sus diseños considere crecientemente mejoramiento e incorporación de servicios complementarios. Un ejemplo de ello es la incorporación de tecnología ITS en sus concesiones.



Normativa y Regulaciones Viales

- v Definición de responsabilidades y funciones de la dirección de Vialidad (D.F.L. N° 850 DE 1997; Fija texto refundido, coordinado y Sistematizado de Ley N° 15.840 de 1964)
- v Manual de Carreteras (Documento Normativo de Vialidad)
- v Reglamento de Consultores y Contratistas
- v Reglamento y Bases Administrativas (obras, estudios, asesorías)
- v Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental



Manual de Carreteras

v El Manual de Carreteras consta de los siguientes nueve volúmenes:

Volumen N°1: Planificación, Evaluación y Desarrollo Vial

Volumen N°2: Procedimientos de Estudios Viales Volumen

N°3: Instrucciones y Criterios de Diseño Viales Volumen

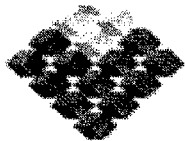
N°4: Planos de Obras Tipo

Volumen N°5: Especificaciones Técnicas de
Construcción Volumen N°6: Seguridad Vial

Volumen N°7: Mantenimiento Vial

Volumen N°8: Especificaciones y Métodos de
Muestreo, Ensaye y Control

Volumen N°9: Impacto y Mitigación Ambiental en
Proyectos Viales (nombre preliminar)



Sobre pesos y sobre dimensiones

EJES CONVENCIONALES			
EJE		Límite (Tons.)	Tolerancia (Kg.)
	Simple	7	350
	Doble	11	600
	Simples	14	700
	Doble y Simple	16	750
	Dobles	18	900
	Simples	19	950
	Doble Doble y Simple	23	1100
	Dobles	25	1200
Peso Bruto Total del Vehículo (Tara + Carga)		45	1400

ANCHO MAXIMO EXTERIOR (con o sin carga)

No se consideran los espejos retrovisores exteriores ni sus soportes	2,60m
--	--------------

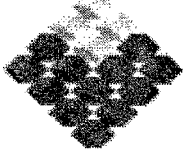
ALTO MAXIMO (con o sin carga)

Sobre el nivel del suelo	4,12m
--------------------------	--------------

LARGO MAXIMO

Considerado entre los extremos anteriores y posteriores del vehículo

1 Camión	11,00m
1 Semiremolque	14,40m
1 Remolque (no se considera la barra de acoplamiento)	11,00m
1 Tractor-camión con semiremolque	18,00m
1 Camión con remolque u otra Combinación	20,00m



Normativa Ambiental SEIA

Uno de los objetivos de la política ambiental del país orientada hacia la existencia y desarrollo de proyectos de inversión, radica en *conciliar la estrategia de crecimiento económico con la debida protección del medio ambiente* en el proceso de inversiones públicas y privadas. Compatibilizar el uso sustentable de los recursos naturales con desarrollo económico se traduce, en la práctica, en incorporar la dimensión ambiental en la evaluación de proyectos y actividades.

El objetivo de la Evaluación de Impacto Ambiental, que se aplica tanto a proyectos o actividades del sector público como privado, es asegurar que el desarrollo de sus actividades sean sustentables desde el punto de vista del medio ambiente.

La LBGMA contempla que ciertos proyectos o actividades, susceptibles de causar impacto ambiental, deberán someterse a un Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. En función de sus efectos, características o circunstancias, *deberán presentar una Declaración de Impacto Ambiental o un Estudio de Impacto Ambiental.*