



INSTRUCTIVO PARA POSTULACION DE MEJORAMIENTO DE CAMINOS RURALES

Santiago, Abril de 2025

INTRODUCCIÓN

Luego de la evaluación del Programa de Caminos Básicos, realizado por el Panel de Expertos en 2009, se establecieron una serie de acuerdos entre la Dirección de Vialidad, el Ministerio de Desarrollo Social y Familia y la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, en donde se distinguían principalmente dos tipologías de caminos básicos: los Caminos Básicos por Conservación (CBC) y los Caminos Básicos intermedios (CBI), correspondiendo estos últimos a un mejoramiento.

Respecto de los CBI, en octubre de 2014, se aprobó el Instructivo para la Postulación de Caminos Básicos intermedios, en donde se establecían las condiciones, restricciones y criterios de TMDA y Monto por kilómetros, para su cumplimiento.

En este contexto y debido a los cambios producidos a nivel país en más de 10 años, y además con el objetivo de dar cumplimiento a las Normas e Instrucciones de Inversión Públicas (NIP) vigentes, es necesario actualizar los acuerdos alcanzados en su momento respecto a esta metodología de postulación. Es por ello que entre la Subdirección de Desarrollo de la Dirección de Vialidad y la División de Evaluación Social de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, se actualizan estos acuerdos según se indica en este documento, definiéndose la siguiente tipología:

- Pavimentos Rurales por Conservación (Caminos Básicos por Conservación)
- Mejoramiento de Caminos Rurales (Caminos Básicos Intermedios)

Para ambos, se persigue obtener, entre otros, los siguientes beneficios:

- Proveer una superficie de rodadura confortable de mayor durabilidad que la tradicional.
- Disminuir o eliminar el polvo generado por los vehículos.
- Brindar una mejor calidad de vida a la gente que habita en los sectores rurales.
- Eliminar el efecto nocivo del polvo a los cultivos aledaños al camino.
- Menor cantidad de intervenciones de conservación.
- Menores efectos sobre el ambiente (menor extracción periódica de áridos).
- Crear condiciones propicias para el desarrollo local.
- Disminuir los costos generalizados de transporte.

MEJORAMIENTO DE CAMINOS RURALES

Se define **Mejoramiento de Caminos Rurales (MCR)**, a las obras que persiguen los beneficios mencionados previamente, a través de la ejecución de algunas obras de mejoramiento en las componentes de geometría, estructura, saneamiento y/o seguridad vial. Por sus características, este tipo de obras es calificado como **Mejoramiento**, por lo que requiere ingresar al Sistema Nacional de Inversiones para revisión y análisis técnico económico por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

El presente documento actualiza las instrucciones que se encuentran vigentes respecto de la presentación y postulación del Mejoramiento de Caminos Rurales.

1. Los MCR son intervenciones del tipo mejoramiento en caminos públicos no pavimentados de bajo tránsito, de dos pistas, con tránsito bidireccional, donde se aplica principalmente una solución de pavimentación -con los requisitos aquí descritos-, y de aquellos proyectos de reposición de caminos rurales (ex básicos) existentes que requieren obras calificadas como mejoramiento.
2. Las soluciones de pavimentación posibles de emplear serán: Imprimación Reforzada, Tratamientos Superficiales Simples o Dobles, Lechada Asfáltica, Cape Seal y Otta Seal, mezcla asfáltica en caliente y pavimento de hormigón, u otra solución factible, fundamentada en la innovación tecnológica, así como en la eficiencia en los costos. Cada región, de acuerdo a calidades de materiales disponibles, tránsitos predominantes, climas y geometría de caminos, decidirá el tipo de solución a aplicar.
3. Los MCR deben considerar la ejecución de obras que permitan:
 - Una durabilidad acorde al diseño, por lo que se requiere ajustar los sistemas de drenaje a la nueva condición (elementos de drenaje transversales y longitudinales, drenes, entre otros).
 - Soportar las solicitaciones de cargas del tránsito en el periodo de diseño, lo que implicará considerar capas granulares estructurales.
 - Una seguridad vial acorde con la nueva geometría y superficie de rodadura.
 - Expropiaciones necesarias para materializar el proyecto.
 - Brindar las condiciones de un mínimo estándar para el tránsito no motorizado, cuando la situación de disponibilidad espacial y los recursos lo permitan (Ejemplo: Maximizar SAP, Sendas multipropósitos, maximizar ancho de bermas, entre otros).
4. Siempre se deberá aprovechar al máximo la plataforma existente. Adicionalmente, para el perfil transversal se debe cumplir:
 - Ancho de calzada mínimo: 6 m, sin berma
 - Ancho de calzada máximo: 7 m, con bermas de ancho máximo de 1,5 m

Cualquier situación que supere el perfil máximo ya sea por necesidad de un mayor ancho de berma y/o por requerir elementos adicionales motivados por la fricción lateral, deberá justificarse en forma especial y el análisis se hará caso a caso (ejemplo: elementos del perfil para resguardar la seguridad del tránsito de peatones y/o ciclistas). Para esto, la justificación se deberá respaldar con la "Metodología de valorización de obras anexas" del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.
5. Al igual que cualquier proyecto vial, en los MCR, se incluirán aquellas obras necesarias como, sistemas de contención, cuellos de acceso, pistas de aceleración y desaceleración, entre otras de este tipo.
6. El alcance de los MCR no considera la construcción, reposición y/o mejoramiento de pasos desnivelados, puentes u otras estructuras mayores. Con la debida justificación técnica, podrán considerarse obras de mejoras puntuales y conservación en puentes existentes y pasarelas peatonales cuando la seguridad vial así lo amerite, siempre y cuando los montos de inversión por kilómetro no superen lo indicado por este instructivo. En el caso de superarse, las obras deberán ser evaluadas en su propio mérito.
7. Para la determinación del costo por kilómetro del camino respectivo a intervenir, no se deben considerar los montos correspondientes al volumen necesario para reponer eventuales erosiones o derrumbes que hubieren ocurrido y valores proforma en el sector. Las anteriores partidas si pueden ser considerados en el presupuesto de los proyectos de MCR, solo que no suman en esta cuantificación del monto por kilómetro para los MCR.
8. Serán parte del proyecto las expropiaciones necesarias para lograr los anchos de calzada permitidos, de acuerdo a lo indicado en el numeral 4. De ser necesarias mayores expropiaciones, ellas deberán justificarse técnicamente, teniendo en consideración que los costos se enmarquen dentro de los montos de inversión establecidos en este instructivo.

9. El Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) para postular el proyecto como MCR será en el rango entre **200 y 600** vehículos diarios. En caso de estar fuera de este rango, no corresponderá la postulación utilizando este instructivo.

Cuadro Resumen Alcances Mejoramientos Caminos Rurales

Alcances de la intervención	Mejoramiento Caminos Básicos Rurales (MCR)
Cambio de Materialidad	Si
Modificación Ancho de Calzada	Si
Expropiaciones	Si
Mejoras en Seguridad Vial	Si
Construcción y/o Reposición de Puentes	No ⁽¹⁾
Conservación y Mejoras Puntuales en Puentes y Estructuras	Si ⁽²⁾
Sendas Multipropósitos	No ⁽³⁾
Mejoras Geométricas	Si
Obras de Saneamiento	Si
Rango TMDA (veh/día)	200-600

⁽¹⁾ Si bien el alcance de los MCR no considera la construcción/reposición de estructuras, estas se pueden incorporar siempre que sean evaluados según la metodología respectiva, acorde a su estándar y características.

⁽²⁾ Siempre que no se excedan los montos máximos por kilómetro considerados en el presente instructivo.

⁽³⁾ Se pueden incluir Sendas Multipropósitos cuando se tenga por objetivo resguardar la seguridad del tránsito de peatones y/o ciclistas, pero la justificación debe estar respaldada por la "Metodología de valorización de Obras anexas" (MDSF). Ver punto 6 del instructivo MCR

10. En relación a la presentación de los MCR al Ministerio de Desarrollo Social y Familia:

- Cada región podrá presentar ante el Ministerio de Desarrollo Social y Familia Regional una Ficha IDI con un proyecto o grupo de proyectos por un período trianual con la información completa para cada uno, según lo indicado en punto 11 para la etapa de Diseño. Desarrollo Social y Familia Regional analizará los antecedentes presentados y emitirá el RATE correspondiente al o los proyectos. El título de la Ficha deberá ser: "Mejoramiento de Caminos Rurales Región ..."
- En el caso en que se requiera contratar estudios para elaborar los diseños, se confeccionará una ficha para el efecto con los proyectos a incluir. Atendiendo a la NIP vigente se podrán postular grupos de proyectos solo a la etapa de Diseño, en cuanto a su ejecución, estas iniciativas de inversión deberán ser postuladas individualmente.
- Como una de las variables que inciden en el análisis es el TMDA, se deberá considerar la ejecución de al menos un censo de tránsito realizado en el camino, con todos los análisis y proyecciones justificadas para la obtención del valor que se debe considerar en la evaluación.

11. En relación a la presentación de la Ficha IDI

- **Título:** El título de la Ficha deberá ser: "Mejoramiento de Caminos Rurales Región..."
- **Número de Proyectos:** La ficha contendrá uno o varios proyectos para el período indicado en los instructivos NIP vigentes.
- **Actividades consideradas en el Período:** Diseño, Ejecución de Obras, Asesorías, Expropiaciones y otros Gastos. No se podrá incluir, estructuras mayores, puentes, desniveles, etc. Considerando las restricciones mencionadas en el numeral 6, obras de pasarelas y puentes deberán ser justificadas y evaluadas en su propio mérito.
- **Información por Proyecto:** El nivel de información será igual para todos los proyectos a presentar en la Ficha. En la Descripción de Actividades se deberá indicar los proyectos que se incluye en la Ficha, y en los datos de Inversiones se deberá informar los totales correspondientes a la suma de los proyectos.
- **Contenidos de Anexos:** Cada proyecto incluido en la Ficha será detallado en ANEXOS, con al menos los siguientes antecedentes:
 - i. Identificación (camino, Km inicio, Km final, plano de ubicación y perfiles tipo).
 - ii. Minuta de justificación de las eventuales expropiaciones.
 - iii. Incluir Asesorías, si corresponde.
 - iv. Datos del Censo de Tránsito con sus correspondientes coeficientes de expansión.

- v. Presupuestos involucrados (Presupuestos Estimados detallados con la firma del Jefe del Departamento Regional de Proyectos).
 - vi. Para postulación a ejecución, se deberá incluir un Certificado del Director Regional de Vialidad indicando que el Diseño está aprobado y que cumple con los requisitos establecidos en este Instructivo.
 - vii. Si la Ficha corresponde a DISEÑO, se deberá entregar un Perfil con toda la información técnica disponible de cada proyecto que avale la postulación.
12. Para la etapa de Ejecución en el ítem Consultorías, se podrán contemplar Asesorías a la inspección fiscal, donde el monto total de dicho ítem no debe superar el 10% del costo total de la Obra, a menos que exista una razón fundamentada y respaldada que justifique la necesidad de una asesoría con un monto mayor, ante lo cual se debe entregar un presupuesto detallado de dicho ítem. Estos costos no se incluyen en el costo por kilómetro de los MCR.
13. En la siguiente tabla se presentan las desagregaciones por zona y los montos por kilómetros respectivos. En esta tabla se restringe a un máximo de inversión por kilómetro para cada macro zona en la que se ejecuta el proyecto, la cual está asociado al rango de TMDA establecido en el punto 9 del presente instructivo. Si la inversión es mayor a lo indicado y/o el camino presenta un TMDA fuera del rango del punto 9, el proyecto no podrá ser aceptado como MCR, deberá seguir las metodologías empleadas para mejoramientos convencionales y tratado como un proyecto específico.

**Montos máximos por km para Mejoramiento de Caminos Rurales por zona
(Moneda base Presupuesto 2025)**

Zona	Regiones/Provincias/Comunas	Monto Máximo (MM\$/km)
Norte	Arica y Parinacota Tarapacá Antofagasta Atacama Coquimbo	620
Centro	Valparaíso Metropolitana Libertador Bernardo O'Higgins Maule	680
Sur	Nuble Biobío (Excepto Provincia de Arauco y comuna de Alto Biobío) Los Ríos Los Lagos (Excepto Provincias de Chiloé y Palena)	730
Austral y zonas especiales	Provincia de Arauco y comuna de Alto Biobío Araucanía Provincias de Chiloé y Palena Aysén Magallanes	760

Las inversiones anteriormente citadas, corresponden a inversiones unitarias en moneda base de Presupuesto 2025, e incluyen los costos finales de obras civiles y expropiaciones. La actualización de estos montos en años posteriores se realizará mediante actualización monetaria del Banco Integrado de Proyectos.

HORACIO PFEIFFER AGURTO
Ingeniero Civil
Director Nacional de Vialidad

VºBº Director Nacional de Vialidad
Ministerio de Obras Públicas

VºBº Jefe de División Evaluación Social e Inversiones
Ministerio de Desarrollo Social



Abril 2025