

# FORMULACIÓN DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2015

## I. IDENTIFICACIÓN

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

## II. FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión	Prioridad	Ponderador
			Etapas de Desarrollo o Estados de Avance		
			I		
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	O	Alta	100.00%

## III. SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación/ Modificación contenido etapa
-------	----------------------	----------	------	-------	---

## IV. INDICADORES DE DESEMPEÑO

1. Indicadores de desempeño de los productos estratégicos (bienes y/o servicios). Ponderación objetivo 1: 70.00%

N°	Indicador	Formula	Meta	Prioridad	Ponderador	Nota
1	Porcentaje de Desviación del monto final ejecutado, respecto del monto establecido en los contratos originales.	((Sumatoria monto final - monto original de cada contrato de obra terminado en el año t.)/Sumatoria de los montos originales del total de contratos de obra terminados en el año t.)*100	10.9 %	Menor	5.00	1
2	Porcentaje de metros cuadrados de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios construidos al año t, respecto del total de metros cuadrados programados a construir en el plan 2013-2017.	(Número de mt2 de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios construidos al año t/Número total de mt2 de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios programados a construir en el plan 2013-2017)*100	62 %	Alta	15.00	2
3	Porcentaje de obras de conservación terminadas el año t, respecto del total de obras de conservación programadas a terminar en el año t.	(N° de Obras de Conservación terminadas durante el año t/N° total de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t)*100	93 %	Mediana	10.00	3
4	Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos y	(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en	100.0 %	Alta	15.00	4

	Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria.	el año t pertenecientes a la Red Primaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100				
5	Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Secundaria que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Secundaria.	(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red Secundaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Secundaria)*100	100.0 %	Mediana	10.00	5
6	Porcentaje de Aeródromos pertenecientes a la Red PADs que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos pertenecientes a la Red PADs.	(N° de Aeródromos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red PADs /Total de Aeródromos de la Red PADs)*100	96.0 %	Menor	5.00	6
7	Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas para el periodo 2015-2017 para la Ampliación Área de Movimiento del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno.	(N° de Etapas cumplidas en el periodo 2015-2017 para la Ampliación Área de Movimiento del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno/N° total de Etapas definidas para el periodo 2015-2017 para la Ampliación del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno)*100	28.6 %	Mediana	10.00	7

1 1 Mide los aumentos o disminuciones que se generan exclusivamente sobre los contratos de ejecución de obras iniciados a partir de octubre de 2011, que terminan efectivamente durante el año de medición, salvo aquellos generados en obras que ejecute el Cuerpo Militar del Trabajo (CMT), dada la particularidad de los proyectos que ejecuta (zonas extremas) y por contingencias durante la ejecución de obras no contempladas en las excavaciones de corte en TCN y conformación de terraplenes. Las oportunidades de complementar obras a raíz de precios convenientes no constituirán desviaciones para efectos de la medición.

Monto Inicial: Monto ofertado por la empresa contratista que se adjudicó el contrato y señalado en la resolución de adjudicación correspondiente.

Monto Final: Presupuesto o valor del contrato inicial indicado en la resolución de adjudicación respectiva, más las modificaciones de contrato totalmente tramitadas y consideradas para la medición del indicador.

El informe de desviación de montos considerará en su análisis las obras programadas en el anexo 5 del Ministerio de Hacienda (Sistema Administración Financiero del MOP) el cual incluye el estado de avance financiero de cada iniciativa, así como el monto inicial y los aumentos respectivos y los antecedentes referidos a los casos especiales. Al mismo tiempo se considerará en el informe los documentos emitidos por las inspecciones fiscales dando cuenta del término de las obras.

2 Para el año 2015 se consideran las obras en Arturo Merino Benítez (Ampliación de Plataforma), El Loa de Calama (Construcción segunda pista) y Carriel Sur (Ampliación de Pista); todas las obras iniciadas el año 2013.

El Pavimento Estructural Aeroportuario se entenderá como todo pavimento compuesto por dos tipos de estructuras:

a) La primera de ellas es el pavimento superficial o superficie de rodadura que está compuesta por una o varias capas de mezcla asfáltica en caliente, o por una capa de pavimento de hormigón hidráulico (concreto).

b) La segunda estructura es la que se encuentra inmediatamente por debajo del pavimento superficial y está compuesta por una o varias capas de materiales granulares compactados (algunos tipos: base chancada o granular, sub-base chancada o granular, relleno estructural).

La forma de medición de los avances se establece en Acta de Acuerdo Interdepartamental de los Departamentos de Ingeniería y Construcción, con VB de la Directora Nacional del Servicio.

Los valores del numerador y de denominador han sido estimados conforme a las proyecciones de iniciativas de inversión a ejecutar en un horizonte de 5 años. Para el año 2014 en el numerador se considera los metros cuadrados de nuevos pavimentos estructurales, conforme a las iniciativas postuladas en el presupuesto 2014; para el caso del denominador, este valor deberá ser actualizado anualmente a fin de incluir iniciativas que actualmente no estén contempladas, esto también aplica en el caso en que la Autoridad despriorice iniciativas consideradas en la proyección afectando los valores del denominador.

El Informe de programación de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios (en mt2) a construir en el periodo 2013-2017 será elaborado y/o actualizado a más tardar en diciembre del año t-1 conforme a los presupuestos asignados. Este informe corresponderá al insumo a utilizar para establecer el valor del denominador.

- 3 Las obras de conservación comprometidas en la infraestructura aeroportuaria en cuanto a su ejecución, se encuentran incorporadas en el proyecto presupuesto del año 2015, las cuales se podrán llevar a cabo a través de Contratación (licitación o trato directo) o Administración Directa, y su término está supeditado al Oficio o Memo del Inspector Fiscal correspondiente o del Administrador Directo dando cuenta de esto último. Este indicador incluye obras de conservación con arrastre, es decir, que se han iniciado en años anteriores al 2015, pero con fecha de término al mismo año de medición (2015).  
El denominador y por ende el numerador, está supeditado a lo que en definitiva quede aprobado en la Ley de presupuestos para el año 2015.  
En base a lo anterior, el listado de obras de conservación a terminar durante el 2015 y que corresponde al denominador del indicador, se define a más tardar diciembre del año 2014 por el área correspondiente de la Dirección de Aeropuertos y se ajustará a más tardar en marzo 2015, conforme a la programación financiera base que se entrega a Hacienda en febrero del mismo año (Anexo 5).
- 4 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida, de acuerdo a la normativa aplicable, que permita la operatividad de Ap y/o Ad. Se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite que en el Ap o Ad se puedan desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Aeródromo o Ap, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura
- 5 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida, de acuerdo a la normativa aplicable, que permita la operatividad de Ap y/o Ad. Se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite que en el Ap o Ad se puedan desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Aeródromo o Ap, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.
- 6 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida, de acuerdo a la normativa aplicable, que permita la operatividad de Ap y/o Ad. Se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite que en el Ap o Ad se puedan desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Aeródromo o Ap, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.
- 7 Las etapas definidas en el proyecto "Ampliación Área de Movimiento Aeródromo Cañal Bajo de Osorno", que corresponden a los ítems principales dentro de la Obra de ampliación de pista son:  
(1) Gestión de Terrenos (Expropiaciones) (2015)  
(2) Licitación Contrato de Obra (2015)  
(3) Inicio del Contrato de Obra (2016)  
(4) Término del ítem Excavación en Terreno de Cualquiera Naturaleza (TCN) (2016)  
(5) Término del ítem Base Chancada (2016)  
(6) Término del ítem Carpeta Bituminosa tipo Mezcla en Planta en sectores de Ampliación (Asfalto) (2017)  
(7) Término de Obra (informada por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo estipulado en Reglamento para Contratos de Obras Pública, art. 166 del DS MOP N°75, 2004) (2017)

Dado que el proyecto es una ampliación de pista, la secuencialidad de los hitos comprometidos obedece a la naturaleza de este tipo de obras.

## 2. Indicadores de desempeño transversales (Objetivo 2). Ponderación Objetivo 2: 30.00%

N°	Indicador
1	Tasa de siniestralidad por incapacidades temporales en el año t
2	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t
3	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t
4	Porcentaje de compromisos del Plan de Seguimiento de Auditorías implementados en el año t
5	Porcentaje de trámites digitalizados respecto del total de trámites identificados en el catastro de trámites del año 2014
6	Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t
7	Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t
8	Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t
9	Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001 en el año t

10	Porcentaje de iniciativas para la descentralización del Plan de Descentralización implementadas en el año t
----	---

3. Indicadores de desempeño transversales (Objetivo 3). Ponderación Objetivo 3: 0.00%

N°	Indicador	Meta	Prioridad	Ponderador
----	-----------	------	-----------	------------