

## FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2008

<b>MINISTERIO</b>	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS	<b>PARTIDA</b>	12
<b>SERVICIO</b>	DIRECCION DE AEROPUERTOS	<b>CAPÍTULO</b>	02

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Efectivo 2006	Efectivo a Junio 2007	Estimación 2012	Meta 2008	Ponderación	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
<p>•Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)</p> <p><i>-Programa: Pequeños Aeródromos Regionales Evaluado en: 2000</i></p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>1 Porcentaje de la Red de Pequeños Aeródromos que se mantiene operativo</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	(N° de aeródromos operativos/Total de aeródromos autorizados por la DGAC)*100	97 % (67/69)*100	100 % (69/69)*100	100 % (70/70)*100	100 % (76/76)*100	100 % (76/76)*100	100 % (76/76)*100	30%	Reportes/Informes Trimestrales suministrados por el Departamento de Planificación y Estudios.	1	1
<p>•Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional (Redes principal y secundaria)</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>2 Porcentaje de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y de Aeropuertos Internacionales que se mantiene operativo (No incluye Pequeños Aeródromos)</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --</p>	(N° de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año de la Red Internacional y Nacional/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Internacional y Nacional)*100	100 % (23/23)*100	100 % (23/23)*100	100 % (23/23)*100	100 % (23/23)*100	100 % (23/23)*100	100 % (23/23)*100	30%	Reportes/Informes Trimestrales suministrados por el Departamento de Planificación y Estudios.	2	2
<p>•Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional (Redes principal y secundaria)</p>	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>3 Porcentaje de Aeródromos de la red principal que poseen, en sus zonas características de pista, un índice PCI mayor o igual a 65.</p>	(Número de Aeródromos de la Red Principal cuyo índice PCI sea mayor o igual a 65./Número Total de aeródromos de	N.C.	N.C.	S.I.	73 % (8/11)*100	73 % (8/11)*100	82 % (9/11)*100	10%	Reportes/Informes de Estados de PCI en zonas características de cada aeródromo en pista.	3	3

	Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	la red principal (sin incluir AMB))*100										
●Institucional	<u>Eficacia/Producto</u>  4 Porcentaje de Desviación del monto final ejecutado respecto del monto establecido en los contratos originales.  Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(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	S.I.	0 % (2999514/ 3007667) *100	S.I.	1 % (84721/761 6776)*100	2 % (185165/10 955335)*1 00	2 % (200000/1 2000000) *100	10%	<u>Reportes/Infor mes</u> Informe SAFI.	4	4
●Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional (Redes principal y secundaria)	<u>Eficacia/Producto</u>  5 Porcentaje de la superficie en pista del Aeropuerto Arturo Merino Beitez que cumple con un índice PCI mayor o igual a 70.  Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: --	(Superficie de pista de Aeropuerto Arturo Merino Benitez cuyo índice PCI es mayor o igual a 70/Superficie total de pista de Aeropuerto Arturo Merino Benitez)*100	N.C.	N.C.	N.M.	79 % (320/404)* 100	90 % (365/404)* 100	90 % (365/404) *100	20%	<u>Reportes/Infor mes</u> Informes de Estado de PCI	5	5

Notas:

1 Aerodromos Operativos son aquellos en los cuales se pueden realizar operaciones de despegue o aterrizaje sin inconvenientes.

Se considerará operativo si al menos cumple las condiciones anteriores durante 9 meses en el año.

2 Se considerará operativo un aeropuerto de la red principal o secundaria si está disponible para realizar operaciones de despegue o aterrizaje sin inconvenientes por lo menos 292 días al año.

3 Este indicador no incluye AMB, dado que, por ser el más relevante a nivel nacional, se considera como un indicador aparte.

Se usa el índice PCI de las pistas por ser la infraestructura horizontal más importante, es decir, no se incluyen calles de rodaje, plataforma o desahogos.

Para efectos de medición se considerará el valor más bajo obtenido en las zonas características, ya que lo que interesa es que el índice cumpla con el estándar de 65 en toda la pista y no como un promedio de los distintos resultados. En este sentido, este indicador es más exigente que el formulado para el año 2007.

4 Los montos informados aparecen en miles de pesos.

5 Otros Supuestos:

Se realiza la medición del PCI en las zonas de muestreo identificadas en pista y en donde se han realizado mediciones en periodos anteriores para asegurar trazabilidad de la muestra. Cuando no se puede realizar la medición de PCI en algún aeródromo, se considera correcto el PCI proyectado por el software correspondiente para el año en particular. No se espera cambios en las características de los aviones de las distintas líneas aéreas y que representen aumento de capacidad de ellos, ya que esta situación podría provocar un mayor deterioro de las pistas en menor tiempo, debiendo recurrir a reparaciones no contempladas inicialmente. La cantidad de operaciones proyectada para este periodo sería de 250.000 operaciones anuales. Existe coordinación con DGAC para que nos permita el ingreso a las pistas para realizar las mediciones planificadas de PCI. Existen condiciones climáticas mínimas para realizar las mediciones de PCI en pista. No existen catástrofes naturales que deterioren, más allá de lo predecible, el estado físico de las pistas a evaluar.

#### Supuesto Meta:

1 Existen condiciones climáticas mínimas para mantener operativos los aeródromos.

En términos de Política Aeroportuaria, no se plantea la reducción de pequeños aeródromos estatales y de uso público (traspasos a privados u otras instituciones).

Se intervienen, al menos, 8 pequeños aeródromos con obras de conservación y mejoramiento, con un presupuesto de \$1.890.188 MM.

2 No se consideran factores climáticos, catástrofes naturales o todas aquellas que no dependen de la Dirección Nacional de Aeropuertos.

Los tiempos de las ejecuciones de las obras y que impliquen cierres de pistas, no reducen los tiempos de operatividad, salvo que, las obras excedan un tiempo de 2 meses. En dichos casos, se tomará como no operativo, el tiempo que exceda de los 2 meses señalados anteriormente.

Las obras de conservación no superan los 20 días de cierre del aeródromo en cuanto a sus operaciones.

Se supone que la DGAC no llevará a cabo el cierre de algún aeródromo sin previo aviso a esta Dirección, ya que, de realizarlo, podría provocar una información no fidedigna del indicador.

No se espera cambios en las características de los aviones de las distintas líneas aéreas y que representen aumento de capacidad de ellos, ya que esta situación podría provocar un mayor deterioro de las pistas en menor tiempo, debiendo recurrir a reparaciones no contempladas inicialmente. La cantidad de operaciones proyectada para este periodo sería de 250.000 operaciones anuales.

Se intervienen con obras de conservación y mejoramiento, 21 aeródromos (sin considerar pequeños aeródromos) con un presupuesto de \$7.202.636 MM.

3 Se realiza la medición del PCI en las zonas de muestreo identificadas en pista y en donde se han realizado mediciones en periodos anteriores para asegurar trazabilidad de la muestra.

Cuando no se puede realizar la medición de PCI en algún aeródromo, se considera correcto el PCI proyectado por el software correspondiente para el año en particular.

No se espera cambios en las características de los aviones de las distintas líneas aéreas y que representen aumento de capacidad de ellos, ya que esta situación podría provocar un mayor deterioro de las pistas en menor tiempo, debiendo recurrir a reparaciones no contempladas inicialmente. La cantidad de operaciones proyectada para este periodo sería de 250.000 operaciones anuales.

Existe coordinación con DGAC para que nos permita el ingreso a las pistas para realizar las mediciones planificadas de PCI.

Existen condiciones climáticas mínimas para realizar las mediciones de PCI en pista.

No existen catástrofes naturales que deterioren, más allá de lo predecible, el estado físico de las pistas a evaluar.

4 Se considera cualquier tipo de aumento en los montos invertidos, independiente del origen.

Se consigna que el máximo permitido a nivel MOP para aumentos de obra es de un 10%.

Se miden, tanto variaciones positivas como negativas, por lo tanto, se utiliza el valor absoluto en la fórmula.

Para el cálculo del indicador, los valores entregados por el Sistema SAFI, son confiables.

Las características físicas del terreno a intervenir son conocidas con exactitud en cada uno de los contratos.

La topografía del terreno coincide con la señalada en los diseños de ingeniería.

Las modificaciones al contrato, durante la ejecución de las obras, se ajusta al Reglamento de Obras Públicas.

El Inspector Fiscal posee las capacidades y habilidades necesarias para controlar las obras.

Los plazos definidos para la ejecución de las obras están debidamente coordinados con la DGAC a fin de evitar, paralizar, atrasar o apurar al contratista y no afectar las operaciones de los aeródromos.

5 El índice PCI (Índice de Condición de Pavimento) debe mantenerse sobre 70 para asegurar la operatividad del aeropuerto sin necesidad de cerrar para realizar conservaciones mayores. Se compromete 70 que es el valor PCI mínimo del rango considerado "bueno" según el estándar internacional, que significa no existir necesidad de realizar conservaciones mayores que impliquen cierres de aeropuertos. Dado que la superficie de pista es considerable, la forma de medición de la meta considerará el porcentaje de superficie que cumple con el estándar antes señalado. Dada la forma de cálculo de este nuevo indicador, éste es más exigente que el propuesto el año anterior.