

## FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2015

<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 2011	Efectivo 2012	Efectivo 2013	Efectivo a Junio 2014	Estimado 2014	Meta 2015	Ponderación	Medios de Verificación	Notas
•Institucional	<p><u>Economía/Producto</u></p> <p>1 Porcentaje de Desviación del monto final ejecutado, respecto del monto establecido en los contratos originales.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</p>	<p>((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</p>	10.0 % (2245051.0/22569845.0)*100	11.9 % (604459.0/5096094.0)*100	9.6 % (577989.0/6054432.0)*100	7.3 % (123438.0/1687908.0)*100	10.0 % (2419532.0/24195316.0)*100	10.9 % (3805046.0/35071380.0)*100	15%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>1.- Informes de gestión de desviación de montos elaborado por el Departamento de Control de Proyectos, enviados a la División de Control de Gestión y Desarrollo a más tardar 15 días hábiles posteriores al término de cada trimestre.</p>	1
•Institucional	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>2 Porcentaje de obras de conservación terminadas el año t, respecto del total de obras de conservación programadas a terminar en el año t.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Obras de Conservación terminadas durante el año t/N° total de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t)*100</p>	N.M.	75 % (21/28)*100	96 % (22/23)*100	18 % (4/22)*100	95 % (21/22)*100	93 % (13/14)*100	15%	<p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Informe consolidado de obras de conservación terminadas</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Listado de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t validado por Jefatura de Servicio</p>	2
•Servicios de	<p><u>Eficacia/Producto</u></p>	<p>(Número de mt2</p>	N.C.	N.M.	10 %	31 %	43 %	62 %	15%	<p><u>Formularios/Ficha</u></p>	3

<p>Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.</p>	<p>3 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.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>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</p>			<p>(70754/727322)*100</p>	<p>(224880/727322)*100</p>	<p>(312822/727322)*100</p>	<p>(450940/727322)*100</p>		<p><u>s</u></p> <p>1- Informe de gestión de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios (en mt2) construidos en el año t, enviado a la División de Control de Gestión y Desarrollo a más tardar 15 días hábiles posterior al término de cada semestre.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p><u>s</u></p> <p>2- Programa de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios (en mt2) a construir en el periodo 2013-2017, elaborado en diciembre de 2012 y sus ajustes posteriores.</p>	
<p>•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>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 Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red Primaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100</p>	<p>0.0 %</p>	<p>100.0 % (14.0/14.0)*100</p>	<p>100.0 % (14.0/14.0)*100</p>	<p>100.0 % (14.0/14.0)*100</p>	<p>100.0 % (14.0/14.0)*100</p>	<p>100.0 % (16.0/16.0)*100</p>	<p>20%</p>	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>1.- Listado de Aeropuertos y Aeródromos que componen la Red Primaria, elaborado por la DAP en diciembre del año t-1.</p> <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>2.- Informe de gestión trimestral, elaborado por el Departamento de Planificación y enviado a la División de Control de Gestión a más tardar 15 días hábiles posteriores al</p>	<p>4</p>

										término de cada trimestre.	
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>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.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	(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	0.0 %	100.0 % (12.0/12.0)*100	100.0 % (12.0/12.0)*100	100.0 % (12.0/12.0)*100	100.0 % (12.0/12.0)*100	100.0 % (9.0/9.0)*100	15%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>1.- Listado de Aeropuertos y Aeródromos que componen la Red Secundaria, elaborado por la DAP en diciembre del año t-1.</p> <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>2.- Informe de gestión trimestral, elaborado por el Departamento de Planificación y enviado a la División de Control de Gestión a más tardar 15 días hábiles posteriores al término de cada trimestre.</p>	5
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>6 Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas para el periodo 2015-2017 para la Ampliación Área de Movimiento del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	(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	0.0 %	66.7 % (6.0/9.0)*100	77.8 % (7.0/9.0)*100	N.M.	88.9 % (8.0/9.0)*100	28.6 % (2.0/7.0)*100	10%	<p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Informes de gestión de avance de las etapas definidas para la Ampliación de Área de Movimiento Aeródromo Cañal Bajo de Osorno, elaborados por el Departamento de Control de Proyectos, enviados a la División de Control de Gestión y Desarrollo a más tardar 15 días hábiles posteriores al término de cada trimestre.</p>	6

										Reportes/Informes Documentos que acrediten cumplimiento de cada hito.	
										Formularios/Fichas Carta Gantt del Proyecto	
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u>  7 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.  Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	(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	0.0 %	98.5 % (67.0/68.0)*100	100.0 % (63.0/63.0)*100	98.5 % (64.0/65.0)*100	98.5 % (64.0/65.0)*100	96.0 % (72.0/75.0)*100	10%	Reportes/Informes 1.- Listado de Aeropuertos y Aeródromos que componen la Red PADs, elaborado por la DAP en diciembre del año t-1.  Reportes/Informes 2.- Informe de gestión trimestral, elaborado por el Departamento de Planificación y enviado a la División de Control de Gestión a más tardar 15 días hábiles posteriores al término de cada trimestre.	7

Notas:

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 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).

3 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 mt<sup>2</sup>) 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.

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 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 Públicas, 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.

7 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.