

## INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2022

<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 2018	Efectivo 2019	Efectivo 2020	Efectivo a Junio 2021	Meta 2022	Notas
•Institucional	<p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>1 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>	100 % (16/16)*100	92 % (22/24)*100	100 % (29/29)*100	90 % (26/29)*100	96 % (25/26)*100	1
•Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>2 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>	100.0 % (16.0/16.0)* 100	100.0 % (16.0/16.0)* 100	100.0 % (16.0/16.0)* 100	100.0 % (16.0/16.0)* 100	100.0 % (16.0/16.0)* 100	2
•Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>3 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>	<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</p>	100.0 % (10.0/10.0)* 100	100.0 % (10.0/10.0)* 100	100.0 % (10.0/10.0)* 100	100.0 % (10.0/10.0)* 100	100.0 % (10.0/10.0)* 100	3

<p>●Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.</p>	<p><i>Eficacia/Resultado Intermedio</i></p> <p>4 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.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(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</p>	<p>98.5 % (67.0/68.0)* 100</p>	<p>100.0 % (72.0/72.0)* 100</p>	<p>97.5 % (77.0/79.0)* 100</p>	<p>100.0 % (77.0/77.0)* 100</p>	<p>100.0 % (77.0/77.0)* 100</p>	<p>4</p>
---	---	---	--	---	--	---	---	----------

Notas:

1 El Servicio emite un listado de obras de conservación a terminar en el periodo aprobado por la Jefatura Superior, fijando de este modo el universo de medición, el cual incluye todas aquellas obras destinadas a mantener la infraestructura existente en condiciones de operar normalmente (incluye infraestructura tanto vertical asociada a terminales y refugios de pasajeros, como horizontal asociada a pistas, rodajes y plataforma), las cuales podrán llevarse a cabo a través de Contratación (licitación o trato directo) o Administración Directa. El documento que determina el término de una obra es el Memo u Oficio del Inspector Fiscal o Administrador Directo al Director Nacional o Regional (procedimiento normado según Reglamento de Obras del MOP). Se podrán excluir de la medición final aquellos contratos cuya fecha de término original era 2021, pero que a causa de modificaciones de contrato que incluyan ampliación de plazo, tengan una nueva fecha de término en 2022 o posterior.

2 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida que permita la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional (RAN), a través de la gestión de proyectos de conservación, normalización, ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria de competencia de la Dirección de Aeropuertos.

Los requerimientos técnicos que permiten la operatividad de la Red y que son responsabilidad de la DAP son: pista de aterrizaje y cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeropuerto o Aeródromo.

La RAN contiene la clasificación de los Aeropuertos (Ap) y Aeródromos (Ad) que constituyen las Redes Primaria, Secundaria y de Pequeños Aeródromos (PADs).

Esta actualización se realiza en base al análisis de 9 parámetros técnicos acordados con DGAC, entre los cuales están capacidad para recibir vuelos internacionales, resistencia de la pista, operaciones y pasajeros promedio en los últimos 5 años, entre otros.

La Red Primaria es aquella que incluye los aeropuertos considerados internacionales y que constituyen el nexo entre Chile y el resto del mundo.

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite 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 Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.

En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas. Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso.

Para efectos del indicador se considera los Aeropuertos y Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior.

Quedarán fuera del universo de medición los Aeropuertos y Aeródromos cuyos cierres sean autorizados a través de NOTAM de la DGAC, por motivos ajenos a competencias DAP.

3 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida que permita la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional (RAN), a través de la gestión de proyectos de conservación, normalización, ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria de competencia de la Dirección de Aeropuertos.

Los requerimientos técnicos que permiten la operatividad de la Red y que son responsabilidad de la DAP son: pista de aterrizaje y cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeropuerto o Aeródromo.

La RAN contiene la clasificación de los Aeropuertos (Ap) y Aeródromos (Ad) que constituyen las Redes Primaria, Secundaria y de Pequeños Aeródromos (PADs).

Esta actualización se realiza en base al análisis de 9 parámetros técnicos acordados con DGAC, entre los cuales están capacidad para recibir vuelos internacionales, resistencia de la pista, operaciones y pasajeros promedio en los últimos 5 años, entre otros.

La Red Secundaria complementa a la red internacional y entre ambas permiten la comunicación aérea entre las principales ciudades del país, constituyéndose además en el eslabón que une los pequeños aeródromos dentro de una región.

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite 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 Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.

En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas. Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso.

Para efectos del indicador se considera los Aeropuertos y Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior

Quedarán fuera del universo de medición los Aeropuertos y Aeródromos cuyos cierres sean autorizados a través de NOTAM de la DGAC, por motivos ajenos a competencias DAP.

4 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida que permita la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional (RAN), a través de la gestión de proyectos de conservación, normalización, ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria de competencia de la Dirección de Aeropuertos.

Respecto a los requerimientos técnicos que permiten la operatividad de la Red y que son responsabilidad de la DAP, estos son: pista de aterrizaje y cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeropuerto o Aeródromo.

La RAN contiene la clasificación de los Aeropuertos (Ap) y Aeródromos (Ad) que constituyen las Redes Primaria, Secundaria y de Pequeños Aeródromos (PADs).

Esta actualización se realiza en base al análisis de 9 parámetros técnicos acordados con DGAC, entre los cuales están capacidad para recibir vuelos internacionales, resistencia de la pista, operaciones y pasajeros promedio en los últimos 5 años, entre otros.

La Red de Pequeños Aeródromos es de vital importancia para conectar a localidades aisladas y para permitir operaciones aéreas en caso de emergencia o catástrofe.

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite 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 Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.

En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas. Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso.

Para efectos del indicador se considera los Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior.

Quedarán fuera del universo de medición los Aeródromos cuyos cierres sean autorizados a través de NOTAM de la DGAC por motivos ajenos a competencias DAP.