

FORMULARIO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2012

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

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Formula de Cálculo	Efectivo 2008	Efectivo 2009	Efectivo 2010	Efectivo a Junio 2011	Estimación 2012	Meta 2012	Ponderación	Medios de Verificación	Su-pues-tos	No-tas
•Institucional	<u>Economía/Producto</u> 1 Porcentaje de Desviación del monto final ejecutado, respecto del monto establecido en los contratos originales. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: NO</small>	((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	0.0 %	N.M.	11.6 % (819498.0 /7056549.0)*100	21.7 % (1639978.0 /7574716.0)*100	12.5 % (4875098.0 /39000782.0)*100	12.0 % (2400000.0/2000000.0)*100	10%	Reportes/Infor <u>mes</u> Informe de desviación de montos elaborado por Depto Control de Proyectos	1	1
•Institucional	<u>Eficacia/Producto</u> 2 Porcentaje de obras de conservación terminadas el año t, respecto del total de obras de conservación programadas ejecutar en el año t. <small>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</small>	(N° de Obras de Conservación terminadas durante el año t/N° total de Obras de Conservación programadas ejecutar en el año t)*100	0 %	N.M.	59 % (24/41)*100	15 % (6/41)*100	46 % (19/41)*100	64 % (18/28)*100	10%	Reportes/Infor <u>mes</u> Informe consolidado de obras de conservación terminadas Reportes/Infor <u>mes</u> Listado de Obras de Conservación programadas a ejecutar en el año t	2	2
•Servicios de Infraestructura	<u>Eficacia/Producto</u>	(N° de Aeródromos y	0 %	N.M.	N.M.	N.M.	0 %	100 % (14/14)*100	10%	Reportes/Infor <u>mes</u>	3	3

Aeroportuaria en la Red Primaria.	3 Catastro de infraestructura en Aeropuertos y Aeródromos de la Red Primaria. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	Aeropuertos con catastro de infraestructura aeroportuaria terminada al año t/N° total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100						00		Informe ejecutivo de avance o cumplimiento del catastro de infraestructura.		
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	<u>Eficacia/Producto</u> 4 Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas para la construcción y entrega a la comunidad del Aeródromo de Chaitén. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	(N° de Etapas cumplidas para la construcción y entrega a la comunidad del Aeródromo de Chaitén/N° total de Etapas definidas para la construcción y entrega a la comunidad del Aeródromo de Chaitén)*100	0 %	N.M.	N.M.	33 % (3/9)*100	44 % (4/9)*100	67 % (6/9)*100	10%	Reportes/Informes Informe de Avance Etapas definidas para reconstrucción Chaitén elaborado por Jefe(a) de Proyecto o Jefe(a) Departamento Control de Proyectos	4	4
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 5 Porcentaje de Pequeños Aeródromos que se mantienen operativos el año t, respecto del total de Pequeños Aeródromos que integran la red en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI	(N° de Pequeños Aeródromos que se mantienen operativos el año t/N° total de Pequeños Aeródromos que integran la red en el año t.)*100	0 %	94 % (64/68)*100	97 % (65/67)*100	96 % (66/69)*100	96 % (66/69)*100	99 % (67/68)*100	10%	Reportes/Informes Informes semestrales consolidados	5	5
•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 6 Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria que se mantienen operativos en el año t,	(N° de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año t pertenecientes a la Red Primaria /Total de	100 % (13/13)*100	N.M.	108 % (14/13)*100	100 % (14/14)*100	100 % (14/14)*100	100 % (14/14)*100	20%	Reportes/Informes Informes Semestrales consolidados	6	6

	<p>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>Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100</p>										
<p>•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.</p>	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>7 Porcentaje de Aeropuertos de la Red Primaria que incluyen, en su fase de explotación, estándares de calidad de servicio.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p>	<p>(Cantidad de Aeropuertos de la Red Primaria que incluyen estándares técnicos de calidad de servicio /Cantidad total de Aeropuertos que forman la Red Primaria)*100</p>	<p>0 % (0/13)*100</p>	<p>N.M.</p>	<p>38 % (5/13)*100</p>	<p>43 % (6/14)*100</p>	<p>43 % (6/14)*100</p>	<p>50 % (7/14)*100</p>	<p>10%</p>	<p><u>Reportes/Informes</u> Informe del Departamento Coordinador de Concesiones de la DAP que da cuenta de la incorporación.</p>	<p>7</p>	<p>7</p>
<p>•Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.</p>	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>8 Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Secundaria que se mantienen operativos durante 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 operativos en el año t pertenecientes a la Red Secundaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Secundaria)*100</p>	<p>91 % (10/11)*100</p>	<p>N.M.</p>	<p>110 % (11/10)*100</p>	<p>100 % (11/11)*100</p>	<p>100 % (11/11)*100</p>	<p>100 % (11/11)*100</p>	<p>20%</p>	<p><u>Reportes/Informes</u> Informes Semestrales consolidados</p>	<p>8</p>	<p>8</p>

Notas:

1 Mide solo sobre los contratos de ejecución de obras que terminan efectivamente durante el año de medición. No considera Estudios, asesorías, Consultorías, Expropiaciones. Considera todos los aumentos o disminuciones que se generen en un contrato no importando su naturaleza. Para el año 2012, no se consideran los contratos de obras cuyo inicio es anterior a Octubre del 2011 por cuanto afectan la gestión de la meta durante el año de medición.

2 Las obras de conservación comprometidas en la infraestructura aeroportuaria en cuanto a su ejecución, se encuentran incorporadas en el proyecto presupuesto del año 2012. La medición se realiza respecto a cada contrato de ejecución de obras de conservación programado en base a licitación o bajo la modalidad de administración directa y su término está supeditado al informe del Inspector Fiscal correspondiente o del Administrador Directo.

El denominador y por ende el numerador, está supeditado a lo que en definitiva quede aprobado en la Ley de presupuestos para el año 2012.

En base a lo anterior, el listado de obras de conservación a terminar, así como el total de obras de conservación programadas a ejecutar durante el 2012, se define a más tardar Diciembre del año 2011 por el Area Correspondiente de la Dirección de Aeropuertos.

Las cantidades de obras de conservación a programar y a terminar en un año respecto a los años anteriores no tienen un sentido ascendente o descendente, ya que depende de las necesidades detectadas de conservación, de la envergadura del contrato y por ende, de lo mencionado en los párrafos anteriores

3 Indicador se mide sobre 14 Aeródromos y Aeropuertos que componen la Red primaria.

Catastro será realizado por consultora externa, la cual entregará informe consolidado comprometido como medio de verificación.

Consultoría identificará las tipologías y atributos de la infraestructura que construye DAP, levantando la información en terreno.

La información recopilada servirá de base para la implementación del sistema de gestión de mantenimiento comprometido en las metas de alta dirección de la Directora de Aeropuertos y que forma parte de los proyectos de modernización del MOP. A partir de esto último, se logrará mejorar la oportunidad y eficiencia (Costos) con los cuales se desarrollan los planes de conservación de la infraestructura en la red Primaria.

4 Las etapas definidas a cumplir para la reposición y entrega a la comunidad del Aeródromo de Chaitén son:

- (1) Diseño
- (2) Expropiaciones
- (3) Declaración de Impacto Ambiental
- (4) Plan de Manejo Forestal
- (5) Adjudicación Contrato de Ejecución de Obras
- (6) Ejecución Financiera del 30% del valor del Contrato (Año 2012)
- (7) Ejecución Financiera del 60% del valor del Contrato (Año 2013)
- (8) Término de las Obras (100% Ejecución Financiera o Informe de término de obras del Inspector Fiscal) (Año 2014)
- (9) Puesta en Operación (Año 2015)

5 El número de Aeródromos a considerar para el año de medición en la Red de Pequeños aeródromos, se definirá en Diciembre del año anterior al de la medición por la Dirección de Aeropuertos. Para efectos de definir la meta, se ha estimado un universo de 69 Pequeños Aeródromos conforme a lo comprometido para el 2011.

Aeródromos Operativos son aquellos en los cuales se pueden realizar operaciones de despegue o aterrizaje sin inconvenientes al menos un 95% de días del año.

Las razones por las cuales se considera "No Operativo" son: cierre del aeródromo por mal estado de pista u áreas complementarias y dentro de los límites del aeródromo. No se consideran cierres del aeródromo (días no operativo) por factores climáticos o de catástrofe o por factores no asociables al quehacer DAP. Los tiempos de ejecución de Obras que impliquen cierre del Aeródromo dadas las características de este último, no se considerarán como días no operativo, por cuanto, inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura. Si para la ejecución de una iniciativa que implique cierre, el Aeródromo debe permanecer más de 3 meses en dichas condiciones, se excluirá de la medición en el indicador. No se considerarán en la medición Aeródromos Privados, Municipales o Aeródromos entregados en comodato a clubes aéreos por parte de la DGAC. Tampoco se consideran los aeródromos de uso exclusivo FACH.

6 No se consideran factores climáticos ni catástrofes naturales que impliquen cierre del Aeródromo.

Los tiempos de ejecución de Obras que impliquen cierre del Aeródromo dadas las características de este último, no se considerarán como días no operativo, por cuanto, inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura. Si para la ejecución de una iniciativa que implique cierre, el Aeródromo debe permanecer más de 3 meses en dichas condiciones, se excluirá de la medición en el indicador.

El Universo de Aeródromos de la Red Principal es de 14, incluyendo a AMB según última cifra informada por Departamento de Planificación - DAP: Estos son:

Arturo Merino Benítez
Chacalluta
Diego Aracena
Cerro Moreno
El Loa
Desierto de Atacama
La Florida
Mataverí

Carriel Sur
Maquehue (A ser reemplazado por el Nuevo Aeropuerto de la Araucanía)
Pichoy
El Tepual
Balmaceda
Presidente Carlos Ibáñez del Campo

7 Los Estándares de Calidad de Servicio involucrados en la meta están asociados integralmente a la infraestructura horizontal (pavimentos) y no a la calidad de servicio a usuarios por cuanto esto último aún está siendo trabajado a nivel MOP para ver la fórmula a través de la cual se puede ir incorporando en futuros contratos de concesión. Los estándares comprometidos están referidos al estado de conservación de la infraestructura horizontal (Pistas, calles de rodaje, vialidad) a través de dos índices denominados PCI (Paviment Condition Index) y coeficiente de roce cuyos estándares mínimos están en el nivel 65 y 0,38 respectivamente. Si dichos índices son inferiores a los valores antes mencionados, el concesionario debe generar obras de conservación en un plan anual a fin de mantener la infraestructura por sobre dichos estándares. Las Areas en la cuales se exige el cumplimiento de dichos estándares en cada Aeropuerto en Concesión, está ligado al modelo de negocio establecido por Concesiones MOP, Se contempla para el numerador de este indicador y a medida que se van generando las licitaciones o relicitaciones, sólo Aeródromos entregados en Concesión. En una segunda fase el alcance será a toda la red principal.

Los Estándares de Calidad de Servicio han sido estipulados por el Departamento Coordinador de Concesiones DAP para ser incluidos en las bases de licitación o relicitación de las nuevas concesiones, proceso que lleva a cabo la Coordinadora General de Concesiones MOP.

Por otra parte, no es posible exigir el cumplimiento de los estándares definidos para la infraestructura horizontal en contratos antiguos de concesión como es el caso del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por cuanto sus contratos vigentes no lo permiten. Es por ello que se espera, por ejemplo para el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, el que se consideren estas exigencias en la futura Concesión.

Para efectos de medición, el numerador considera los siguientes Aeródromos: La Araucanía, Diego Aracena, El Tepual, Cerro Moreno, El Loa, Pdte. Ibáñez y la Florida

8 No se consideran factores climáticos ni catástrofes naturales que impliquen cierre del Aeródromo.

Los tiempos de ejecución de Obras que impliquen cierre del Aeródromo dadas las características de este último, no se considerarán como días no operativo, por cuanto, inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura. Si para la ejecución de una iniciativa que implique cierre, el Aeródromo debe permanecer más de 3 meses en dichas condiciones, se excluirá de la medición en el indicador. El universo a considerar para el cálculo de este indicador durante el año 2012 corresponde a 11, según última cifra informada por Departamento de Planificación DAP. Estos corresponden a:

Robinson Crusoe
General Bernardo O'Higgins
María Dolores
Pucón
Cañal Bajo Carlos Hott Siebert
Melinka
Teniente Vidal
Capitán Fuentes Martínez
Guardiamarina Zañartu
Teniente Julio Gallardo
Teniente Rodolfo Marsh Martín

Supuesto Meta:

- 1 Los valores considerados tanto para el numerador como denominador son estimativos ya que dependen de la cantidad de contratos que efectivamente finalicen obras durante el año de medición.
Se considera como meta que para el año 2012 se mantiene la situación dada entre los años 2010 y estimada 2011
No se generan aumentos de obra por cambios al proyecto solicitados por autoridades externas a DAP.
- 2 No hay término anticipado de contratos por incumplimientos de la empresa contratista
No hay problemas climáticos o de catástrofe
No aumenta o disminuye el número de contratos de ejecución de obras de conservación durante el período de medición
No hay falta de oferentes en los procesos de licitación o No se declara desierta la licitación de un contrato por incumplimiento de requisitos por parte de las empresas ofertantes.

Los tiempos de toma de razón por parte de Contraloría para las adjudicaciones de contrato son inferiores a 30 días corridos

- 3 Subsecretaría de Obras Públicas licita y adjudica oportunamente la Consultoría de catastro (a más tardar Julio del 2012).
Empresa(s) consultora(s) contratada(s) cumple(n) con los plazos de ejecución del estudio.
No se produce término anticipado del contrato.
Factores climáticos no afectan la realización del estudio en terreno.
Se cuenta con decreto de asignación de fondos totalmente tramitado para la licitación del Estudio a comienzos (primera semana) de Diciembre del 2011
Existen oferentes participando en la licitación (interés por adjudicarse el estudio)
Monto ofertado no excede en más de un 10% el presupuesto oficial
Oferentes cumplen todos los requisitos técnicos y administrativos durante el proceso de licitación, no declarándose desierta en primera instancia.
- 4 Presidente de la República da V°B° a ejecución del proyecto antes del 01 de Agosto del 2011. Firma del Convenio por parte de DGOP se realiza antes del 15 de Agosto del 2011. No existen recursos de protección con orden de innovar. Existen los permisos sectoriales necesarios para iniciar las obras (Seremi Salud, Conaf, Municipalidad.) No existen problemas relacionados con temas ambientales. La empresa contratista cumple con el programa de trabajo establecido en conjunto con la Inspección Fiscal. La empresa contratada no tiene problemas legales durante la ejecución del proyecto. No existen causales para liquidar anticipadamente el contrato. Se presentan condiciones climáticas adecuadas en los meses que usualmente se realizan obras de construcción en la zona (Generalmente entre Enero y Abril - Mayo así como entre Septiembre y Diciembre). No existen cambios en los requerimientos de diseño por parte de clientes durante la ejecución.
- 5 No se producen cambios en la cantidad de pequeños aeródromos durante el año de medición.
DGAC colabora en la entrega de información respecto del estado de operatividad de los aeródromos.
No existen causas de exclusión de aeródromos para la medición, conforme a las notas señaladas.
- 6 No se modifica la cantidad de Aeródromos perteneciente a la Red Primaria. No existen cierres de aeródromos de la Red Primaria, por parte de la DGAC, por razones climáticas, de catástrofe, uso militar o por condiciones inseguras de operación aérea que ponga en riesgo la seguridad de las poblaciones o ciudades aledañas. No ocurren cambios en las características de los aviones de las distintas líneas aéreas que representen aumento de capacidad de ellos, ya que esta situación podría provocar un mayor deterioro de las pistas en menor tiempo, debiendo recurrir al cierre del Aeródromo
- 7 Este indicador cumple la meta si: (1) La Coordinadora General de Concesiones, a nivel MOP, realiza las gestiones para la licitación o relicitación de las Concesiones Programadas. (2) La Coordinación General de Concesiones del MOP aprueba la incorporación, en las Bases Administrativas y Reglamentos de Servicios exigidos al concesionario, de los estándares de calidad de servicio definidos para pavimentos, y de los indicadores y parámetros correspondientes.
(3) Contraloría aprueba las bases de licitación de la Concesión.
- 8 Listado de Aeródromos que pertenece a la Red Secundaria se mantiene constante. No existen cierres de aeródromos de la red Secundaria, por parte de la DGAC, por razones climáticas, de catástrofe, uso militar o por condiciones inseguras de operación aérea que pongan en riesgo la seguridad de las poblaciones o ciudades aledañas. No ocurren cambios en las características de los aviones de las distintas líneas aéreas, que representen un aumento de capacidad de ellos, ya que esta situación podría provocar un mayor deterioro de las pistas en menor tiempo, debiendo recurrir al cierre del Aeródromo