

INDICADORES DE DESEMPEÑO
VERSIÓN PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTO AÑO 2013

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

| Producto Estratégico al que se Vincula | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2009 | Efectivo 2010 | Efectivo 2011 | Efectivo a Junio 2012 | Meta 2013 | Medios de Verificación | Supuestos | 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> | N.M. | 11.6 % (819498.0/7056549.0)*100 | 10.0 % (2245051.0/22569845.0)*100 | 3.8 % (90774.0/2364835.0)*100 | 10.0 % (413421.0/4134211.0)*100 | <p><u>Reportes/Informes</u></p> <p>Informe de desviación de montos elaborado por Depto Control de Proyectos</p> | 1 | 1 |
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria. | <p><u>Eficacia/Producto</u></p> <p>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.</p> <p>Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI</p> | <p>(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</p> | 0 % | N.C. | N.C. | N.C. | 22 % (150000/673871)*100 | <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Informe de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios (en mt2) construidos en el año t.</p> <p><u>Formularios/Fichas</u></p> <p>Informe de programación de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios(en mt2) a construir en el periodo 2013-2017.</p> | 2 | 2 |

| Producto Estratégico al que se Vincula | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2009 | Efectivo 2010 | Efectivo 2011 | Efectivo a Junio 2012 | Meta 2013 | Medios de Verificación | Su-pues-tos | No-tas |
|---|---|---|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|---|-------------|--------|
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria. | <u>Eficacia/Producto</u> 3 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 | N.M. | N.M. | 56 % (5/9)*100 | 56 % (5/9)*100 | 78 % (7/9)*100 | <u>Reportes/Informes</u> Informe de Avance Etapas definidas para reconstrucción Chaitén elaborado por Jefe(a) de Proyecto o Jefe(a) Departamento Control de Proyectos | 3 | 3 |
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos. | <u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 4 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 | 94 % (64/68)*100 | 97 % (65/67)*100 | 97 % (65/67)*100 | 99 % (67/68)*100 | 99 % (67/68)*100 | <u>Reportes/Informes</u> Informes Semestrales consolidados a partir de información suministrada por Direcciones Regionales o DGAC <u>Reportes/Informes</u> Listado de Pequeños Aeródromos a mantener operativos en el año t oficializado por Jefatura de Servicio en Diciembre del año t-1 | 4 | 4 |
| •Institucional | <u>Eficacia/Producto</u> 5 Porcentaje de obras de conservación terminadas el año t, respecto del total de obras de conservación programadas a terminar en el año t. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI | (N° de Obras de Conservación terminadas durante el año t/N° total de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t)*100 | 0 % | N.M. | N.M. | 50 % (9/18)*100 | 85 % (11/13)*100 | <u>Formularios/Fichas</u> Informe consolidado de obras de conservación terminadas <u>Formularios/Fichas</u> Listado de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t validado por Jefatura de Servicio | 5 | 5 |

| Producto Estratégico al que se Vincula | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2009 | Efectivo 2010 | Efectivo 2011 | Efectivo a Junio 2012 | Meta 2013 | Medios de Verificación | Su-puestos | No-tas |
|---|--|---|---------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|--|------------|--------|
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria. | <p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>6 Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria que se mantienen operativos 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 operativos en el año t pertenecientes a la Red Primaria /Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100</p> | N.M. | 108 % (14/13)*100 | 100 % (14/14)*100 | 100 % (14/14)*100 | 100 % (14/14)*100 | <p><u>Reportes/Informes</u> Informes Semestrales consolidados a partir de información suministrada por Direcciones Regionales o DGAC</p> | 6 | 6 |
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria. | <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> | N.M. | 38 % (5/13)*100 | 43 % (6/14)*100 | 50 % (7/14)*100 | 57 % (8/14)*100 | <p><u>Reportes/Informes</u> Informe del Departamento Coordinador de Concesiones de la DAP que da cuenta de la incorporación.</p> | 7 | 7 |

| Producto Estratégico al que se Vincula | Indicador | Fórmula de Cálculo | Efectivo 2009 | Efectivo 2010 | Efectivo 2011 | Efectivo a Junio 2012 | Meta 2013 | Medios de Verificación | Su-pues-tos | No-tas |
|---|---|---|---------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|--|-------------|--------|
| •Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria. | <u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 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. Aplica Desagregación por Sexo: NO Aplica Gestión Territorial: SI | (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 | N.M. | 110 % (11/10)*100 | 100 % (11/11)*100 | 100 % (11/11)*100 | 100 % (11/11)*100 | <u>Reportes/Informes</u> Informes Semestrales consolidados a partir de información suministrada por Direcciones Regionales o DGAC | 8 | 8 |

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 2013, 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.

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 (Valor indicado en la resolución que aprueba la modificación de contrato).

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. Al mismo tiempo se considerará en el informe la documentación (se señalará fecha y número de documento) emitida por las Inspecciones fiscales dando cuenta del término de las obras.

2 Objetivo del indicador: medir el incremento en la capacidad de la infraestructura horizontal en la Red Primaria, en términos de mt2 de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios (pistas, calles de rodaje, plataformas), conforme a un programa plurianual establecido por la Dirección y conforme a las iniciativas de inversión proyectadas. No considera datos históricos ni estimación 2012 por cuanto es un programa de construcción nuevo que comenzará a ejecutarse el 2013 esperando poder concluirlo en el 2017. Para el año 2013 se consideran las obras en Arturo Merino Benítez (Ampliación de Plataforma) y en El Loa de Calama (Construcción segunda pista). Ambas con arrastre para los años siguientes. Desde el 2014 en adelante se incorporan otras obras

El Pavimento Estructural Aeroportuario se entenderá como todo pavimento terminado a nivel de rasante (nivel de superficie), compuesto por dos tipos de estructuras; 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 (asfalto), o, por una capa de pavimento de hormigón hidráulico (concreto). 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).

Considera pavimentos nuevos destinados a uno o varios de los siguientes:

- Construcción de nuevas pistas, plataformas o calles de rodaje.
- Ampliación de pistas, plataformas o calles de rodaje.
- Mejoramiento de pistas, plataformas o calles de rodaje.
- Normalización de pistas, plataformas o calles de rodaje.

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 2013 en el numerador se considera los metros cuadrados de nuevos pavimentos estructurales conforme a las iniciativas postuladas en el presupuesto 2013, para el caso del denominador este valor deberá ser actualizado anualmente a fin de incluir iniciativas que actualmente no están 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 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)

4 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 68 Pequeños Aeródromos conforme a lo comprometido para el 2012.

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 operativos, 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.

5 Las obras de conservación comprometidas en la infraestructura aeroportuaria en cuanto a su ejecución, se encuentran incorporadas en el proyecto presupuesto del año 2013, 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 2013, pero con fecha de término al mismo año de medición (2013).

El denominador y por ende el numerador, está supeditado a lo que en definitiva quede aprobado en la Ley de presupuestos para el año 2013.

En base a lo anterior, el listado de obras de conservación a terminar durante el 2013 y que corresponde al denominador del indicador, se define a más tardar Diciembre del año 2012 por el Area Correspondiente de la Dirección de Aeropuertos y se ajustará a más tardar en marzo 2013, conforme a la programación financiera base que se entrega a Hacienda en febrero del mismo año (Anexo 5).

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 íntegramente 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.

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

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 y de los aumentos efectivos.

Se considera como meta que para el año 2013 se mantiene la situación dada entre los años 2011 y estimada 2012
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 hay falta de oferentes en los procesos de licitación

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

No se aumenta o disminuye la cartera de iniciativas de inversión (obras) consideradas para las estimaciones de mt2 a construir de nuevos pavimentos estructurales aeroportuarios en el período 2013-2017.

3 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.

4 Se ha estimado un universo de 68 pequeños Aeródromos para el año 2013, cifra que será ratificada o ajustada por la Dirección de Aeropuertos antes del inicio del año de medición.

No se producen cambios en la cantidad de pequeños aeródromos durante el año de medición, conforme a la definición anterior. 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

5 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

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

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. Esto impulsa, entre otras, la solicitud a Contraloría de la toma de razón de las Bases de Licitación de la Concesión

(2) La Coordinación General de Concesiones del MOP aprueba la incorporación, según los estándares de calidad servicio para pavimentos definidos, de los indicadores y parámetros correspondientes en las Bases Administrativas y Reglamentos de Servicios exigidos al concesionario.

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

