

**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2009**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE
AEROPUERTOS**

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Morandé 59, Piso 11, Fono 449 3402, Fax 698 5048

Dirección Nacional de Aeropuertos

Ministerio de Obras Públicas

Sitio Web: www.aeropuertos.gov.cl

Índice

1. Presentación.....	3
2. Resultados de la Gestión año 2009.....	5
2.1 Resultados de la Gestión Presupuestaria.....	5
2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios.....	6
2.3 Resultados de la Gestión Interna.....	9
3. Desafíos para el año 2010.....	11
4. Anexos.....	13
Anexo 1: Identificación de la Institución.....	14
Anexo 2: Recursos Humanos.....	20
Anexo 3: Recursos Financieros.....	25
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009.....	34
Anexo 5: Programación Gubernamental.....	38
Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009.....	41
Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.....	43

1. Presentación

La Dirección Nacional de Aeropuertos dependiente del Ministerio de Obras Públicas del Gobierno de Chile fue fundada el año 1967. Por Ley, la Dirección, entre otras materias, está encargada de la Conservación, Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Aeroportuaria Fiscal de uso público.

Durante el año 2009, el Servicio estuvo conformado por un total de 190 funcionarios/as, de los cuales, 181 corresponden a dotación efectiva, 7 a Honorarios a suma alzada y 2 Obreros Transitorios, constituyendo una estructura centralizada con representaciones territoriales en algunas de las regiones del país. El Nivel Central está conformado por: Dirección Nacional, División de Construcción, los Departamentos de: Planificación y Control Estratégico, Administración y Finanzas, Coordinador de Concesiones y las Unidades Jurídica, Desarrollo Organizacional y Auditoría Interna. Las Unidades Operativas Regionales llamadas “Direcciones Regionales” son 11, La Región de Arica y Parinacota forma parte de la Dirección Regional de Iquique. Las regiones IV, V Continental, VI y VII forman parte del Nivel Central y la Isla de Pascua representa a la V región insular con categoría de Dirección Regional.

Estratégicamente, esta Dirección ha definido su misión como: “Dotar al país de servicios de infraestructura aeroportuaria asegurando estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para la satisfacción de las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo al desarrollo económico sustentable y competitividad del país, la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de vida de las personas”. Así también, ha definido 3 productos estratégicos para el año 2010: “Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria”, “Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria” y, “Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos”.

Durante el año 2009, el presupuesto otorgado inicialmente a la Dirección superó en un 91,5% al presupuesto otorgado durante el periodo anterior, equivalente a un 2% del monto total MOP. Adicionalmente, se asignaron fondos cercanos al 13% respecto del presupuesto inicial, para financiar el programa especial de empleo. Considerando estas cifras, la ejecución final del presupuesto llegó al 90,4%, respecto a Ley más Programa Empleo, y a un 98,7 % respecto al presupuesto finalmente decretado, que ascendió a M\$26.101.934.

En el marco del programa de modernización del Ministerio, la Dirección de Aeropuertos ha participado en la construcción de la visión país 2020, dentro del proceso de Planificación Integrada, tanto a nivel central como regional, a través de reuniones y talleres realizados ministerialmente. Ha participado coordinadamente con la Dirección General de Obras Públicas, en el establecimiento de estándares y niveles de Servicio a partir de la Infraestructura Aeroportuaria Concesionada. Así mismo, se han desarrollado grandes esfuerzos por incorporar la visión de la Gestión Integrada de Proyectos (GIP) en Plan Chiloé, Plan Rapa Nui, Plan de Conectividad Austral, entre otros, de modo de apuntar a modernizar los procesos de Planificación, diseño, construcción, mantención y explotación de obras.

Respecto a los desafíos comprometidos para el año 2009, hubo un alto nivel de cumplimiento producto de los esfuerzos realizados por todos y cada uno/a de los/as funcionarios/as de esta

¹ Si bien este Balance de Gestión Integral da cuenta de la gestión 2009, el Servicio ha decidido hacer alusión a las Definiciones Estratégicas 2010.

Dirección. En cuanto al Plan Chiloé, que corresponde a uno de los mayores compromisos ministeriales con la ciudadanía, en el caso del Nuevo Aeródromo, se lograron aprobar las Bases de Licitación en Contraloría, licitar y adjudicar, a través de un registro especial de contratistas, las obras asociadas. Estas comenzaron a ser ejecutadas en Agosto del 2009 con un avance estimado del 9% físico y de un 17% en términos financieros al 31 de Diciembre.

Respecto al Nuevo Aeródromo para Chaitén, se concretaron las expropiaciones de los terrenos que en definitiva albergarán a dicha infraestructura, adicionalmente se dio inicio al Diseño de Ingeniería y paralelamente se construyó provisionalmente una pista de emergencia.

Por otro lado, se desarrolló el diseño del mejoramiento integral del Aeropuerto Mataverí de Isla de Pascua, el cual se encuentra actualmente en proceso de revisión final y considera aspectos bioclimáticos y parámetros socioculturales propios de la isla.

Siendo el Aeropuerto Arturo Merino Benítez el más importante a nivel Nacional, durante el año 2009 se llevó a cabo el Plan Maestro de Infraestructura, el que permitirá sentar las bases del futuro crecimiento de dicho Aeropuerto, así como las obras asociadas. Junto a lo anterior, se realizaron importantes obras de Conservación en pistas y plataforma.

En materia de Concesiones Aeroportuarias fue posible concretar la licitación para el nuevo Aeródromo de la región de La Araucanía y finalizar el proceso de re licitación de la nueva Concesión del Aeropuerto Presidente Ibañez de Punta Arenas.

Para el año 2010, esta Dirección, según sus definiciones estratégicas y compromisos, tanto internos como externos, ha establecido los siguientes desafíos fundamentales para la mejora continua de la gestión:

Cumplir con la Ley de Presupuesto 2010, específicamente con un 98% en el ST 31 (iniciativas de inversión), donde el monto aprobado alcanza los M\$31.844.611 principalmente para obras de Conservación y la construcción del Nuevo Aeródromo de Chiloé. Respecto a este último, se espera continuar con la ejecución de las obras estimando un avance del 50% tanto físico como financiero.

Gestionar Integralmente la Declaración de Impacto ambiental para el Nuevo Aeródromo de Chaitén, terminar con el Diseño de Ingeniería y la elaboración de las Bases de Licitación de la etapa de Ejecución de Obras.

Seguir contribuyendo técnicamente a la Coordinadora General de Concesiones del MOP, en los procesos de re-licitación de las Concesiones del Loa y Cerro Moreno.

Lograr una óptima evaluación sobre todos y cada uno de los Compromisos Gubernamentales 2010 y sobre los indicadores de gestión interna.

Y finalmente, seguir trabajando para incorporar nuevas y mejores prácticas de trabajo vinculadas al programa de modernización del MOP, lo que permitirá, en el corto plazo, mejorar la Gestión de la Dirección en todas sus áreas, contribuyendo con ello al mejoramiento de la capacidad del Ministerio para regular y fiscalizar las obras públicas que aportarán al crecimiento de la calidad de vida de toda la ciudadanía.

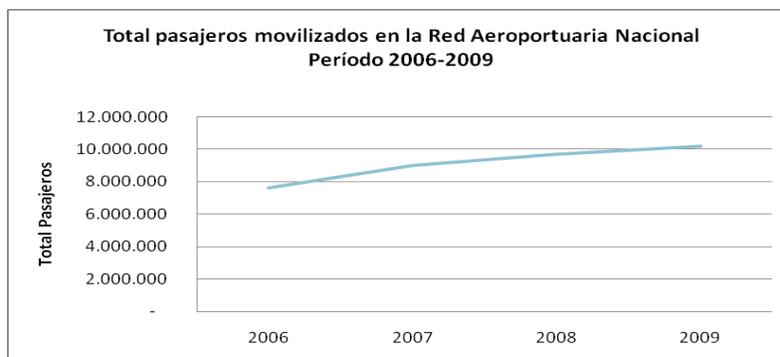


YAZMIN BALBOA ROJAS
Constructor Civil
Directora Nacional de Aeropuertos
Ministerio de Obras Públicas

2. Resultados de la Gestión año 2009

2.1 Resultados de la Gestión Presupuestaria

La Dirección Nacional de Aeropuertos , ha desplegado todos sus recursos humanos y financieros, para con ellos mantener los niveles de aquellos procesos que permiten cumplir con los compromisos adoptados con la ciudadanía a través de su misión, plasmados en los desafíos en la gestión para el año 2009.



Para satisfacer la creciente demanda de pasajeros a nivel nacional (cuadro anterior), la Ley de Presupuestos 2009 otorgó al ST 31 "Inversión Real" M\$25.118.696, los cuales se incrementaron a M\$28.474.696 producto del programa "Plan Empleo", lo que permitió incorporar siete iniciativas nuevas postergadas por restricciones y además se complementaron proyectos que se encontraban con fondos asignados originalmente en la Ley. Estas nuevas obras duraron en promedio de siete meses e implicó un nivel de "hombres-mes" cercano a los 1.300 nuevos empleos. Las iniciativas más relevantes en este Plano corresponden a la conservación mayor del aeródromo de Vallenar (M\$1.300.000) y las conservaciones rutinarias de los aeródromos Fuentes Martínez de Porvenir, Teniente Gallardo de Puerto Natales y Guardiamarina Zañartu de Puerto Williams, de la Región de Magallanes y alcanzaron un total de M\$1.200.000. Como consecuencia de lo anterior, ejecución de obras programadas para el año 2009 y la incorporación del Plan Empleo, del total de recursos asignados, la ejecución total del ST 31 fue de M\$25.736.625, equivalente a un 98,6% de lo decretado.

Respecto de los tres productos estratégicos definidos por la DAP, la distribución porcentual de la inversión fue para la red primaria un 63,2%, red secundaria 23,7% y pequeños aeródromos con 13,1%.

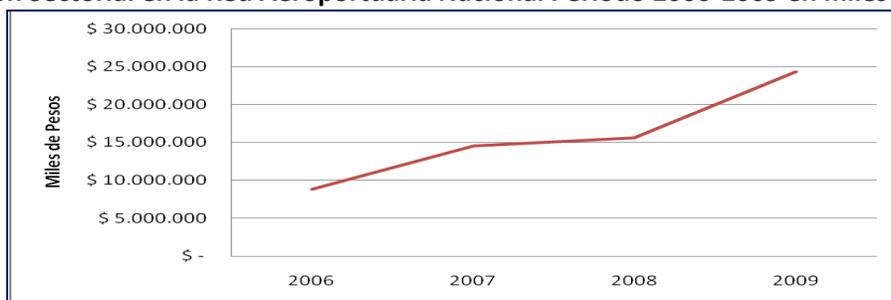
Las principales inversiones en la red primaria se destinaron a las conservaciones mayores de los Ap. Cerro Moreno de Antofagasta, Carriel Sur de Concepción, Maquehue de Temuco, Presidente Ibáñez de Punta Arenas y AMB de Santiago, las cuales suman más de M\$2.500.000.

En la red secundaria, las obras más significativas se relacionan con la construcción del Nuevo Aeródromo de la Isla de Chiloé y la reposición del aeródromo de Chaitén, ambas iniciativas surgidas por compromisos de gobierno y que durante el año 2009 hubo un gasto efectivo por sobre los M\$3.000.000

Para la red de pequeños aeródromos, si bien el porcentaje destinado es menor a las otras redes, la mantención de la actual infraestructura, especialmente en las regiones del sur, son las iniciativas que se priorizan, es así como en las conservaciones de los pequeños aeródromos de las distintas provincias de la Región de Los Lagos más la incorporación en el Plan Empleo de la conservación de Vallenar, suman una inversión cercana a los M\$1.700.000.

Como parte de de la gestión conducente a obtener mayores recursos financieros y responder al crecimiento de la demanda, la Dirección de Aeropuertos ha triplicado su inversión sectorial en infraestructura de MM\$ 8.800 el año 2006 a MM\$ 24.400 el año 2009, ambas cifras expresadas en moneda de diciembre de 2009.

Inversión Sectorial en la Red Aeroportuaria Nacional Período 2006-2009 en miles de Pesos



Fuente: Dirección de Aeropuertos, MOP

Continuamente, se han realizado acciones destinadas a disminuir la brecha existente entre el monto decretado final y lo efectivamente pagado. En este aspecto, el porcentaje cumplido el año 2009 ha superado el 98,6%, a pesar de que los precios finales de los contratos mantienen niveles de incertidumbre, tales como variaciones de precios de insumos básicos que determinan alzas o bajas en las partidas principales de cada uno de los proyectos como las características propias de la calidad y cantidad de los oferentes en las distintas regiones.

2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios

En cuanto a la operatividad de las redes primaria, secundaria y PADS, ésta alcanzó los niveles de cumplimiento esperados en la meta respectiva, es decir, el 96% de la red estuvo en condiciones de uso.

Como parte de los desafíos planteados por el gobierno respecto de la inclusión del enfoque de género dentro del análisis de las alternativas técnicas de infraestructura aeroportuaria, durante el año 2009 se inician las coordinaciones con la Junta Aeronáutica Civil (JAC) para establecer un Plan de Trabajo a mediano plazo para solicitar a las líneas aéreas que envíen las estadísticas del tráfico de pasajeros desagregado por sexo, ya que en la actualidad sólo se diferencian por nacionales e internacionales. Adicional a lo anterior, durante este periodo, esta Dirección se sumó a la campaña de difusión del SERNAM acerca de los derechos de las mujeres migrantes y trata de personas. Además, se mantiene en las bases de licitación, que se incorporen mudadores en baños de hombres y mujeres o lugar de libre acceso, cuando técnicamente sea factible

Respecto a las obras de conservación en las redes primaria y secundaria se logró concretar obras de este tipo en un 39% del total de aeródromos pertenecientes a estas dos redes (23) cumpliendo en un 75% con el Programa establecido para el año 2009 superando la meta comprometida (60%).

2.2.1 Servicios de Infraestructura en la Red Primaria.

Corresponde a los servicios de infraestructura aeroportuarios realizados en aquel aeródromo y/o aeropuerto que constituyen un nexo entre el país y el mundo. Dada su importancia, está ubicado en la capital regional o provincial y es un aporte significativo a la actividad económica de la región en la que se emplaza. Cuenta con vuelos itinerantes, tiene capacidad de recibir aviones de gran envergadura y presta servicios de navegación aérea, sistemas de aproximación instrumental de precisión (ILS) y servicios aeroportuarios (servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI) y área de seguridad de aviación o AVSEC, su sigla en inglés). Además, debe cumplir con normativa vigente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y considerar tanto en el diseño como en la ejecución de las inversiones, la participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad. Para mantener toda la red operativa, se continuó con la ejecución de obras de conservación correspondientes, por un monto cercano a los M\$2.300.000.

El principal aeródromo del país, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) concentra el 87% del mercado doméstico de pasajeros, el 99% para el tráfico de pasajeros internacional y el 94% de la carga aérea transportada tanto nacional como internacional. Tiene más del 86% de su superficie de operaciones con un Índice de Condición de Pavimento igual o superior a 70 (en una escala de 0 a 100), lo que implica confiabilidad y seguridad para las operaciones aéreas.

Por otra parte y dado el rol urbano y estratégico que cumple este Aeropuerto, se ha planificado su desarrollo de manera integral, basado en la tendencia mundial en la materia, proponiendo la consolidación de una Ciudad – Aeropuerto para AMB, transformándolo en un polo de desarrollo y un activo económico de la Región Metropolitana. En este contexto, el año 2009 se da término a su Plan Maestro de Desarrollo, que tuvo como principal objetivo potenciarlo como plataforma de negocios con competitividad internacional, para atraer empresas que instalen sus centros de operaciones en la Región Metropolitana, con ventajas de acceso a modernas tecnologías; esto impone el desafío de desarrollar servicios de infraestructura que mejoren la competitividad de los sectores productivos prioritarios, la conectividad, el desarrollo urbano y servicios públicos, que promuevan la cultura de calidad de servicios, la integración social y equidad para el desarrollo de una mejor calidad de vida.

Asimismo, se encuentra en desarrollo el diseño del mejoramiento integral del Ap. de Mataverí, en pleno proceso de revisión de su informe final, el cual define las principales obras a realizar, considerando los aspectos bioclimáticos y parámetros socioculturales propios de la isla y la propuesta de diseño geométrico del área de movimiento. Se estima que este proyecto beneficiará a un flujo promedio de 100.000 pasajeros por año.

Con el fin de dar cumplimiento al calendario de concesiones aeroportuarias para el año 2009, se concretó la licitación del nuevo Aeródromo de la región de La Araucanía y finaliza el proceso de re licitación de la nueva Concesión del Aeropuerto Presidente Ibañez de Punta Arenas; también se iniciaron las gestiones con SCL, Empresa Concesionaria de AMB, para dar respuesta a los requerimientos de la demanda esperada antes del término de la concesión, por otra parte, se está en pleno proceso de elaboración de los antecedentes necesarios para los procesos de re licitación de Cerro Moreno de Antofagasta y El Loa de Calama.

Respecto del Nuevo Aeropuerto de la región de Coquimbo, que reemplazará al Aeropuerto La Florida, durante el año 2009 se concretó el inicio del proceso de expropiaciones.

Además, se da cumplimiento a la meta sobre incluir estándares de calidad de servicio en a lo menos tres aeropuertos concesionados, los cuales corresponden a Diego Aracena, El Tepual y Presidente Ibáñez, mediante la incorporación en las bases de la re licitación respectiva aquellos elementos que se visualizaron en un proceso de análisis, corresponde sean medidos y exigidos a cada concesionario (limpieza, luminosidad, superficies de desplazamiento, mantención de las áreas concesionadas, entre otros).

Como parte del mejoramiento continuo de la gestión en esta red, se han ido incorporando los resultados obtenidos de los Planes Maestros como base para las decisiones asociadas a la planificación territorial en aquellas comunas donde el límite urbano es cercano al aeródromo (RM, Bío Bío y Los Lagos). Adicionalmente, se han realizado las coordinaciones necesarias con el sector privado, específicamente en las Regiones Metropolitana y Bío Bío, para que proyectos de desarrollo urbano, como Enea en Santiago y Plataforma Logística de Concepción, incorporen elementos que resultan de los Planes Maestros respectivos. Acerca del Plan Maestro del Aeropuerto de Balmaceda, se recibieron ofertas técnicas al llamado realizado por la USTDA (Agencia para el Desarrollo y el Comercio del Gobierno de los EEUU de América) y a partir de dichas ofertas se informó cuál sería la empresa que debería realizar el estudio (TYLIN-ROSS INTERNATIONAL).

2.2.2 Servicios de Infraestructura en la Red Secundaria.

Esta red está compuesta por aquellos aeródromos que otorgan servicios de infraestructura que complementan la red primaria, permitiendo la comunicación aérea entre las principales ciudades del país y uniendo los pequeños aeródromos dentro de una región. Este tipo de aeródromo tiene capacidad para que operen aviones de gran envergadura y en algunas ocasiones, alternativos a la red primaria en caso de que se requiera, además cuentan con un modelo de transporte de pasajeros regular y estacional, para lo cual se implementan los servicios aeroportuarios y de sistemas de ayuda a la navegación que correspondan. Tanto en su diseño como en la ejecución de obras relevantes en esta red, se consideran todos aquellos elementos de participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad.

Durante el año 2009, se finalizó todo el proceso expropiatorio de los terrenos que se requerían para la nueva localización del aeródromo de Chaitén. Adicionalmente, se dio inicio al diseño de ingeniería de detalle de la infraestructura que iniciará la ejecución de obras a fines del año 2010. En paralelo, conjuntamente con la Dirección de Vialidad de la Región de Los Lagos, se construyó una pista provisional de emergencia, para dar conectividad por vía aérea a esta zona, mientras se construye el aeródromo definitivo.

Respecto al proyecto Construcción Nuevo Aeródromo de Chiloé, que dadas las dimensiones y equipamiento definitivo, pertenecerá a la Red Secundaria, durante el 2009 se superaron todas las metas establecidas, las cuales comprometían un 67% de los hitos programados para el año y finalmente se ejecutó el 100%. Al término del año 2009, el avance físico alcanzaba el 9%, dentro de lo programado.

2.2.3 Servicios de Infraestructura en la Red de Pequeños Aeródromos (PADS)

Los aeródromos que pertenecen a esta red, la cual se encuentra distribuida a lo largo de todo el país, tiene por objetivo mejorar la calidad de vida de la población ubicada en **zonas apartadas** de los grandes centros urbanos, ayudan a mantener la **soberanía** nacional y al desarrollo de nuevas

actividades productivas. Requiere para su operación de infraestructura horizontal básica y cuando así lo exija la complejidad de las operaciones, infraestructura vertical y servicios DGAC. Si bien el desarrollo de las obras en esta red incorpora participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad, es en este tipo de aeródromos donde el impacto de la conexión es altamente valorado por la comunidad. En materia de operatividad de esta Red, un 94,1% cumplieron con dicha condición, siendo la meta establecida un 99%.

Se concretó el compromiso adquirido el año 2008, finalizando las obras relativas a la Normalización del Aeródromo Robinson Crusoe, cuya recepción única y definitiva se realizó el 19 de noviembre de 2009.

Uno de los principales logros, corresponde a la elaboración de un listado de iniciativas DAP pertenecientes al Plan de Conectividad Austral, todos ellos coordinados con el resto de las Direcciones ejecutoras que intervienen en el territorio. Específicamente para el año 2009, se realizó la contratación de los diseños para construir un nuevo aeródromo en Caleta María, comuna de Timaukel, Región de Magallanes, lo cual se ha complementado con un programa de inversiones quinquenal (2010-2015) cercano a los M\$11.000.000 con obras asociadas al mejoramiento de la red, específicamente en la construcción de refugios en los aeródromos San Rafael, Puyuhuapi y Puerto Cisnes de la Región de Aysén y mejoramientos integrales en San Sebastián, Pampa Guanaco y Yendegaia de Magallanes. Asimismo, en el caso del programa de complementariedad territorial para mejorar la gestión territorial de la Dirección, se elaboraron los TDR asociados a la elaboración de una Política de Zonas Aisladas en forma conjunta con las direcciones ejecutoras de obras de conectividad (Vialidad y Obras Portuarias). Todas estas gestiones, han contribuido a disminuir o eliminar inequidades de género en sectores más apartados del país, permitiendo con ello el aumento del ingreso a la educación básica de niñas.

2.3 Resultados de la Gestión Interna

En el marco del programa de modernización del Ministerio, se ha participado activamente en la construcción de la visión país 2020 dentro del proceso de Planificación Integrada, aportando en la confección de la política de infraestructura para el desarrollo 2020.

Asimismo, se está implementando el Balanced Scorecard, metodología que permitirá poner el foco de la acción en las estrategias definidas para alcanzar la Visión y en tal sentido, la Dirección de Aeropuertos ha definido en su Mapa estratégico, tres temas trascendentales: Planificación Integrada, Ejecución Eficiente y Calidad de la Gestión.

Además, ha participado coordinadamente con la Dirección General de Obras Públicas, en el establecimiento de estándares y niveles de Servicio a partir de la Infraestructura Aeroportuaria Concesionada concretando la propuesta de modelo de Gestión de Estándares de Calidad y Niveles de Servicio y estableciendo la programación de los proyectos en los cuales se incorporará el modelo.

Por otra parte, se han desarrollado acciones para incorporar la visión de la Gestión Integrada de Proyectos (GIP) en Plan Chiloé, Plan Rapa Nui, Plan de Conectividad Austral, entre otros, de modo de apuntar a modernizar los procesos de Planificación, diseño, construcción, mantención y explotación de obras.

En materia de Recursos Humanos, se avanzó en conjunto con la Subsecretaría de Obras Públicas en establecer los criterios y la propuesta de modificación de la planta del Servicio. Esta propuesta, fue revisada por Dipres, lo que posteriormente permitió la elaboración de los decretos para su tramitación. Lo anterior se encuentra relacionado con el Artículo N°34 de la Ley 20.313.

Respecto al Sistema de Gestión de Calidad, se mantuvo la certificación de la Norma ISO 9001:2008 en los procesos de apoyo asociados al Programa de Mejoramiento de la Gestión 2009. Respecto a este último, se alcanzó un 86% del cumplimiento, de acuerdo al Anexo 6.

Finalmente, se logró cumplir el 100% de los Convenios de Desempeño Colectivo 2009, lo que implica un total de 42 metas distribuidas en 10 Equipos de Trabajo (Anexo 7).

3. Desafíos para el año 2010

En términos generales, los desafíos 2010 por producto estratégico, responde a las distintas necesidades de crecimiento e intervenciones de la red aeroportuaria nacional, considerando aspectos técnicos y presupuestarios. Dadas las restricciones desde el punto de vista de recursos tanto humanos como financieros, se ha elaborado una metodología de priorización de inversiones, que durante el año 2010 se dará marcha blanca para definir la cartera de proyectos 2011. Esta metodología, define algunos criterios técnicos mínimos que deben cumplir los proyectos, más allá de la recomendación que deban tener cuando les corresponda ingresar al Sistema Nacional de Inversiones (S.N.I.), independiente de la red.

Por otra parte, la Dirección de Aeropuertos seguirá trabajando para incorporar nuevas y mejores prácticas de trabajo vinculadas al programa de modernización, lo que permitirá, en el corto plazo, planificar integralmente los proyectos, realizar contratos con estándares de servicio, mejorando la gestión de los proyectos y mejorando la capacidad del Ministerio para regular y fiscalizar las obras públicas que mejorarán la calidad de vida de toda la ciudadanía. Además de lograr una óptima evaluación sobre todos y cada uno de los Compromisos Gubernamentales y sobre los indicadores de gestión interna definidos por la Dirección de Aeropuertos para el año 2010.

Uno de los mayores compromisos de la Dirección de Aeropuertos está enfocado a dejar a disposición de la ciudadanía, las instalaciones de los aeródromos en las mejores condiciones de uso, por lo cual, deberá velar por la realización de obras de mantenimiento y/o conservación que correspondan, destinando al menos un 30% de los recursos disponibles para el periodo en iniciativas que comienzan el 2010, a este tipo de obras.

3.1 Servicios de Infraestructura en la Red Primaria.

En esta red, los principales desafíos para el año 2010 están asociados a incorporar en los nuevos proyectos a ejecutar en los aeropuertos de El Tepual, Carriel Sur y AMB, los resultados de sus Planes Maestros respectivos, a fin de contar con una adecuada planificación de la infraestructura aeroportuaria, específicamente en aquellos procesos que permita responder oportunamente al crecimiento de la demanda, garantizando un adecuado servicio y previendo reservas de terrenos para futuras ampliaciones.

Con relación al Programa de Concesiones, se deben preparar todos los antecedentes necesarios para el proceso de re licitación de los aeropuertos Cerro Moreno de Antofagasta y El Loa de Calama, incorporando en el anteproyecto referencial los requerimientos específicos de cada aeropuerto, en especial, los referidos a cumplimiento de estándares de Servicio. En el caso de El Loa, la DAP apoyará en el proceso de actualización de los instrumentos de planificación territorial de la comuna, ya que en varios aspectos, parte de los cambios de uso del suelo respectivo, implica algunas restricciones por la existencia de este terminal aéreo.

Específicamente con la construcción de un Nuevo Aeropuerto en la Región de Coquimbo, que reemplazará al aeródromo La Florida, por las limitaciones de crecimiento y restricciones operacionales que éste posee, la DAP actuará como principal contraparte técnica en el proceso de expropiaciones de responsabilidad de la Coordinadora de Concesiones de Obras Públicas del MOP, con el fin de incorporar en este ámbito no sólo las necesidades de superficie si no que su relación con el espacio aéreo asociado a la misma.

Durante el año 2010, se dará inicio a la elaboración del Plan Maestro para el Aeropuerto de Balmaceda cuya finalidad será definir la capacidad de los límites, en términos de movimientos de aviones, de flujos de pasajeros y de carga en este Aeropuerto y, de esta manera, se conocerán los escenarios de desarrollo del aeropuerto para poder definir una estrategia, tanto en gestión como en inversión, a corto y largo plazo, abordando los aspectos relacionados con una eventual concesión. El estudio tendrá una duración de 11 meses y un costo cercano a los M\$180.000, monto que será un aporte directo de la Agencia para el desarrollo del comercio y del gobierno de los estados Unidos (USTDA, su sigla en inglés).

Para el proyecto Mejoramiento Integral del Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua, especialmente dadas las características propias de un proyecto innovador tecnológicamente y cuyo diseño ya ha terminado, el año 2010 se iniciará un proceso de revisión por equipos de expertos, los cuales deberán establecer si en los diseños de ingeniería de detalle definitivos se incorporaron los resultados del levantamiento de la información con la comunidad y que el diagnóstico y la propuesta de alternativas seleccionadas para el edificio terminal, aeronáuticos y del proyecto de ingeniería de detalle es validado por la comunidad Rapa Nui, mediante la implementación de un programa de participación ciudadana elaborada especialmente para esta iniciativa.

Como principal terminal aéreo del país, en Arturo Merino Benítez (AMB), se concentra el mayor número de usuarios de la red nacional, por lo tanto y con la finalidad de mejorar la calidad de servicio al cliente, se ha estimado que se atenderán más del 94% de los reclamos expuestos por los usuarios respecto de inconformidades relativas a la calidad de servicio observadas en él en un periodo inferior o igual a 30 días, considerando sólo aquellos casos en que estos reclamos no deban ser derivados a otros organismos o instituciones.

3.2 Servicios de Infraestructura en la Red Secundaria.

Habiéndose concluido el proceso de licitación de las obras e incluso presentando un avance del 9% a fines del año 2009, el presente año se dará continuidad al programa comprometido en el contrato de "Construcción del Nuevo Aeródromo en la Isla de Chiloé" perteneciente a Plan Chiloé, de tal forma, que durante el 2010 se alcance a lo menos un 50% avance físico financiero.

Por su parte y tal como se ha programado, el año 2010 se espera dar inicio a las obras para la reposición del aeródromo de Chaitén, según los resultados de la ingeniería de detalle respectiva, y aprobando las Bases de Licitación. En términos de ejecución de Obras, se estima cercar el perímetro de los terrenos expropiados con el fin de iniciar las partidas asociadas a movimiento de tierras y otros.

3.3 Servicios de Infraestructura en la Red Pequeños Aeródromos.

Otorgar los servicios de mantención y conservación de la infraestructura aeroportuaria con la finalidad de asegurar la operatividad de al menos un 99% de los aeródromos pertenecientes a la Red de Pequeños Aeródromos autorizados por la DGAC, porcentaje importante debido a las condiciones financieras de la DAP y climáticas en los territorios donde se emplaza esta red.

4. Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución
- Anexo 2: Recursos Humanos
- Anexo 3: Recursos Financieros
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009
- Anexo 5: Compromisos Gubernamentales
- Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009
- Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución

Las Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Dirección de Aeropuertos, son las siguientes:

1.- Decreto Ley N° 15.840/64 Ley Orgánica Dirección de Aeropuertos, refundida y actualizada por Decreto Ley N° 850/97.

2.- Ley N° 18.834/89 Estatuto Administrativo.

Decreto N° 170/93

Decreto N° 350/91

Decreto N° 48/94 Reglamento de Consultorías

Decreto N° 75/2004 Reglamento de Contratos Obras Públicas

3.- Ley Anual de Ejecución Presupuestaria.

4.- Decreto con Fuerza de Ley N° 142, del 27 de Junio de 1991, que fija las plantas y requisitos generales y específicos de ingreso y promoción del personal de la Dirección de Aeropuertos

- Misión Institucional

Dotar al país de servicios de infraestructura aeroportuaria asegurando estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para la satisfacción de las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo al desarrollo económico sustentable y competitividad del país, la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de vida de las personas.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2009

Número	Descripción
1	La Dirección de Aeropuertos considera recursos por \$ 25.119 Mill., que representan un crecimiento de 83,1 % respecto del año-2008. Con estos recursos se priorizan acciones en mantención y reparación de aeropuertos con \$ 12.050 Mill., y la construcción y conservación de aeródromos por \$ 12.769 Mill., los que incluyen el compromiso del nuevo aeródromo de Chiloé

- **Objetivos Estratégicos**

Número	Descripción
1	Lograr estándares de eficiencia de clase mundial en el uso de los recursos de inversión y operación en infraestructura Aeroportuaria, a través del mejoramiento de los procesos estratégicos.
2	Entregar servicios de infraestructura aeroportuaria que respondan a las necesidades de país de manera oportuna, confiable y eficiente, contribuyendo al mejoramiento del proceso de planificación integrada de las inversiones.
3	Proveer servicios de infraestructura para la conectividad nacional e internacional, fortaleciendo el desarrollo económico del territorio, a través del mejoramiento de las relaciones con otros actores.
4	Dotar y mantener servicios de infraestructura aeroportuaria con los más altos estándares de Calidad y Seguridad a Nivel Mundial, implementando procesos para la gestión de calidad.
5	Entregar servicios de infraestructura aeroportuaria que respeten el medio ambiente, a través de políticas, planes y proyectos que incorporen el concepto de sustentabilidad.

Nota: Objetivos Estratégicos definidos en Formulario A1 - 2010

- **Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos**

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	1,2,3,4,5
2	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	1,2,3,4,5
3	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	1,2,3,4,5

Nota: Productos Estratégicos Definidos en Formulario A1 - 2010

- **Clientes / Beneficiarios / Usuarios**

Número	Nombre
1	Usuarios y usuarias de la Infraestructura de obras públicas (aeroportuaria y otras).
2	Ciudadanía beneficiada por los efectos del desarrollo de la infraestructura
3	Comunidades organizadas
4	Sectores productivos y de servicios
5	Organismos del Estado (Municipios, Gobiernos Regionales, Ministerios, FFAA, Carabineros y Otros)
6	Poder ejecutivo y legislativo.

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



Organigrama Dirección de Aeropuertos



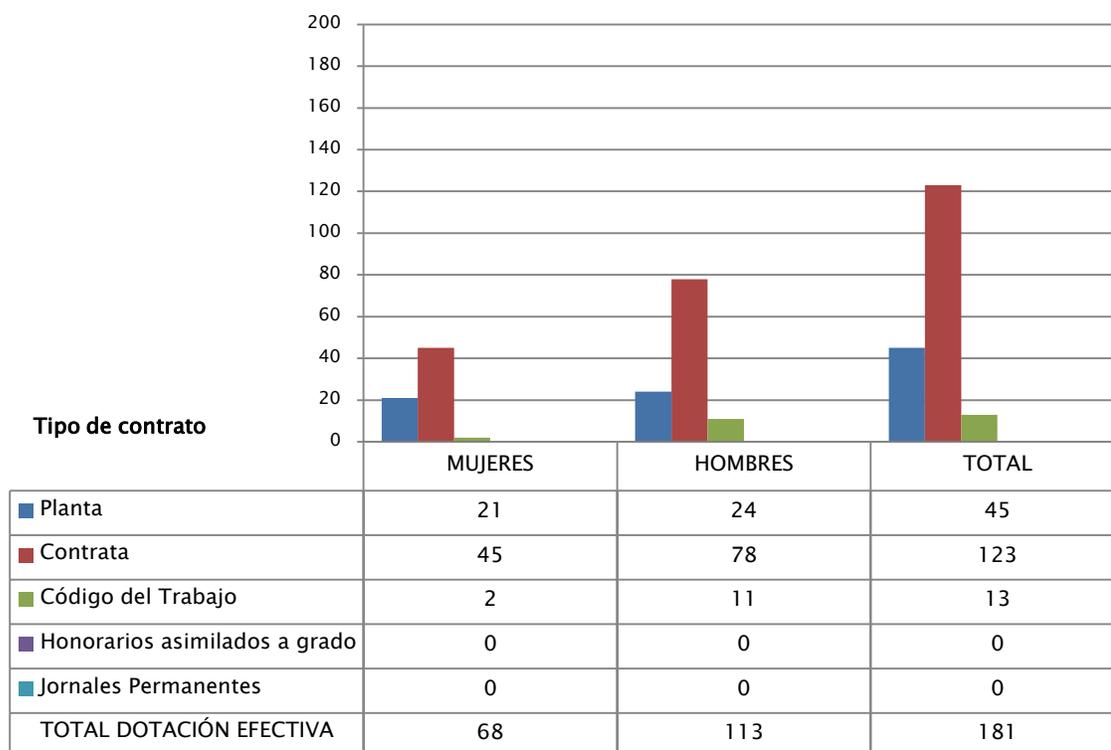
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Directora Nacional de Aeropuertos	Yazmin Balboa Rojas
Jefe División de Construcción	Daniel Cortés Espinosa
Jefa Departamento de Planificación y Estudios de Inversión	Marta Campusano Saez
Jefe Departamento de Administración y Finanzas	Luis Ibañez Loyola
Jefe Oficina Coordinadora de Concesiones	Pablo Teutsch Monreal
Dirección Regional de Tarapacá, Arica y Parinacota	Bernardo Riveros
Dirección Regional de Antofagasta	José Tramón
Dirección Regional de Atacama	Danilo Pusic
Dirección Regional de Isla de Pascua	Enrique Pakarati
Dirección Regional del Bío Bío	Guillermo Besser
Dirección Regional de La Araucanía	Luis Henríquez
Dirección Regional de Los Ríos	Carlos Covarrubias
Dirección Regional de Los Lagos	Hector Oyarzún
Dirección Regional de Aysen	Juan Ruiz
Dirección Regional de Magallanes y Antártica Chilena	Demians Herrera
Dirección Regional Metropolitana	Guillermo Guzmán

Anexo 2: Recursos Humanos

a) Dotación de Personal

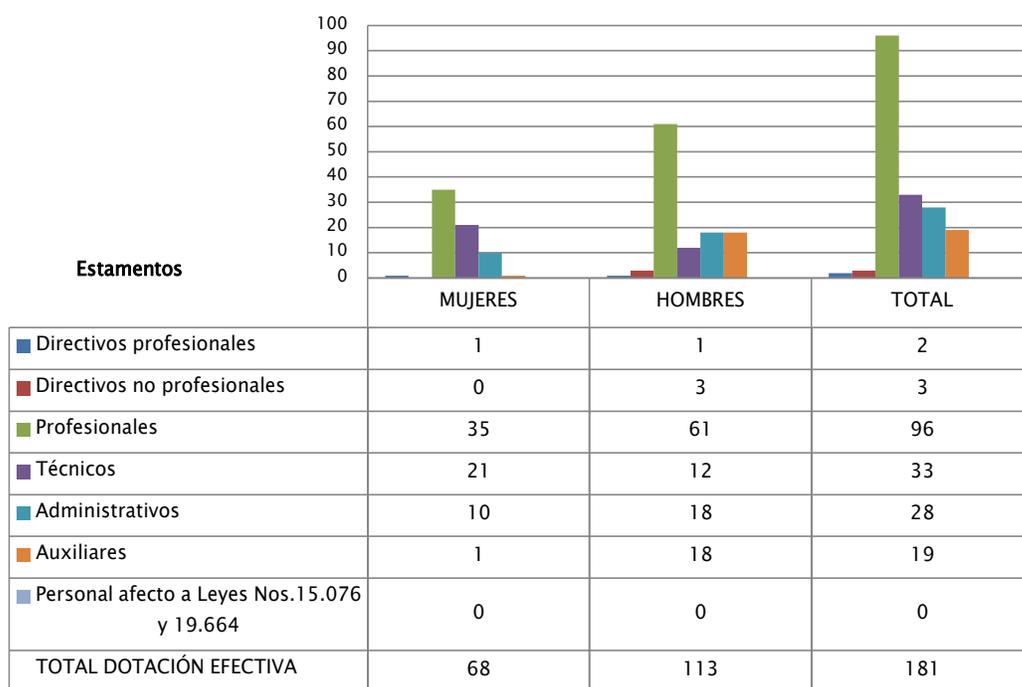
- Dotación Efectiva año 20092 por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

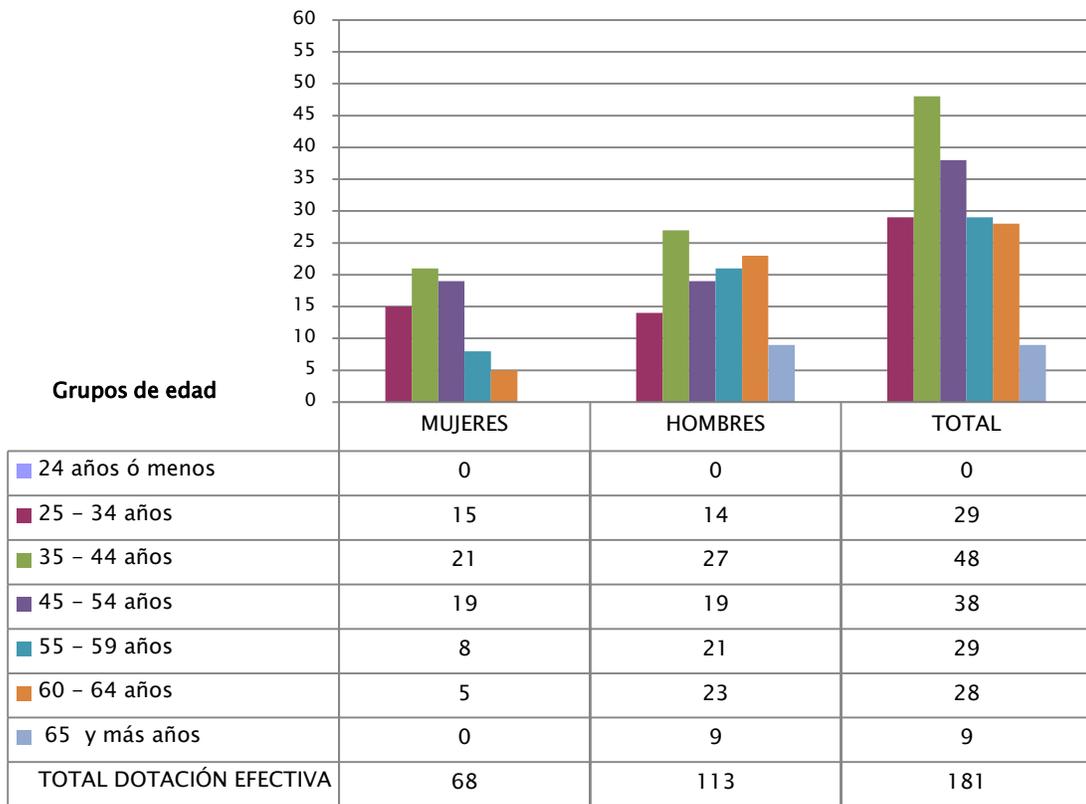
2 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2009. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- **Dotación Efectiva año 2009 por Estamento (mujeres y hombres)**



N° de funcionarios por sexo

- **Dotación Efectiva año 2009 por Grupos de Edad (mujeres y hombres)**



N° de funcionarios por sexo

b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2008	2009		
1. Días No Trabajados					
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	1,5	1,5	100,0	descendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) *100$	9,3	1,7	547,1	descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t)*100$	0,0	0,0	---	ascendente
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t)*100$	0,0	0,0	---	neutro
• Retiros voluntarios					
○ con incentivo al retiro	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	5,2	1,7	32,7	ascendente
○ otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	1,2	0,0	0,0	descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	2,3	0,0	0,0	descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t$	1,3	8,3	15,7	descendente

3 La información corresponde al período Enero 2008 - Diciembre 2008 y Enero 2009 - Diciembre 2009.

4 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, considerar el sentido de los indicadores (ascendente o descendente) previamente establecido y señalado en las instrucciones.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2008	2009		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	33,3	11,1	33,3	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios a contrata.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total efectivo de funcionarios a contrata año t}) * 100$	12,1	0,7	5,8	ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	95,9	96,1	100,2	ascendente
4.2 Porcentaje de becas ⁵ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,0	0,0	---	ascendente
4.3 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	0,7	0,5	71,4	ascendente
5. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	5,2	3,6	144,4	descendente
6. Evaluación del Desempeño⁶					
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Porcentaje de Funcionarios en Lista 1	99,4	99,0	100,6	descendente
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 2	0,6	0,0		descendente
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 3	0,0	1,0		Ascendente
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 4	0,0	0,0	---	

5 Considera las becas para estudios de pregrado, postgrado y/u otras especialidades.

6 Esta información se obtiene de los resultados de los procesos de evaluación de los años correspondientes.

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2008 – 2009			
Denominación	Monto Año 2008	Monto Año 2009	Notas
	M\$⁷	M\$	
INGRESOS	19.473.229	32.593.024	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	5.344	5.783	
INGRESOS DE OPERACIÓN	6.391	9.438	
OTROS GASTOS CORRIENTES	166.249	167.961	
APOORTE FISCAL	19.285.942	32.405.519	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	9.303	4.323	
GASTOS	19.496.980	30.708.195	
GASTOS EN PERSONAL	2.735.681	3.255.668	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	415.165	428.006	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	330.900	78.978	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES			
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	101.435	283.301	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	15.913.799	25.736.625	
SERVICIO DE LA DEUDA		925.617	
RESULTADO	-23.751	1.884.829	

⁷ La cifras están expresadas en M\$ del año 2009. El factor de actualización de las cifras del año 2008 es 1,015.

b) Comportamiento Presupuestario año 2009

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2009								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁸	Presupuesto Final ⁹	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ¹⁰	Notas ¹¹
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			INGRESOS	28.472.802	32.497.838	32.593.024	-95.186	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		3.747		3.747	
	01		Del Sector Privado		3.747		3.747	
		003	Administradora del Fondo para Bonificación por Retiro		3.747		3.747	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD	4.567	4.567	5.783	-1.216	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	3.505	3.505	9.438	-5.933	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	79.650	79.650	167.961	-88.311	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	69.030	69.030	93.667	-24.637	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	10.620	10.620	71.399	-60.779	
	99		Otros			2.895	-2.895	
09			APORTE FISCAL	28.384.230	32.405.519	32.405.519		
	01		Libre	28.384.230	32.405.519	32.405.519		
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	850	850	4.323	-3.473	
	03		Vehículos	850	850	2.450	-1.600	
	04		Mobiliario y Otros			411	-411	
	05		Máquinas y Equipos			695	-695	
	99		Otros Activos no Financieros			767	-767	
			GASTOS	28.472.802	31.163.044	30.708.195	454.849	
21			GASTOS EN PERSONAL	2.777.137	3.332.464	3.255.668	76.796	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	343.201	428.627	428.006	621	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL		81.646	78.978	2.668	
	01		Prestaciones Previsionales		23.850	21.182	2.668	
	03		Prestaciones Sociales del Empleador		57.796	57.796		

8 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

9 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2009.

10 Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

11 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	232.768	292.755	283.301	9.454
	03	Vehículos	37.170	53.050	47.491	5.559
	04	Mobiliario y Otros	12.447	12.072	12.048	24
	05	Máquinas y Equipos	160.637	155.685	155.273	412
	06	Equipos Informáticos	22.514	21.948	21.947	1
	99	Otros Activos no Financieros		50.000	46.542	3.458
31		INICIATIVAS DE INVERSIÓN	25.118.696	26.101.934	25.736.625	365.309
	01	Estudios Básicos		239.000	215.921	23.079
	02	Proyectos	25.118.696	25.862.934	25.520.704	342.230
34		SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	925.618	925.617	1
	07	Deuda Flotante	1.000	925.618	925.617	1
		RESULTADO		1.334.794	1.884.829	-550.035

c) Indicadores Financieros

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹²			Avance ¹³ 2009/ 2008	Notas
			2007	2008	2009		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ¹⁴)	coeficiente	0.68	0.82	0.98	119.1	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	coeficiente	3.63	2.99	3.49	116.7	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	coeficiente	2.88	5.38	6.38	118.6	
	[IP percibidos / Ley inicial]	coeficiente	0.79	1.80	1.83	101.7	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja]	coeficiente	0.10	0.01	0.40	4762.8	
	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	coeficiente	0.03	0.01	0.40	5865.6	

12 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2009. Los factores de actualización de las cifras de los años 2007 y 2008 son 1,103 y 1,015 respectivamente.

13 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

14 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

d) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2009				
Denominación	Ley Inicial M\$	Presupuesto Final M\$	Devengado M\$	Observaciones
Ejecución de los M\$25.119 (Ley sin programa empleo) en las Redes Primaria, Secundaria y Pequeños Aeródromos.	25.118.696	22.750.034	22.414.180	
Mantenimiento y Reparación de Aeropuertos por M\$12.050 en la Red Primaria.	12.450.745	14.004.406	13.828.391	
Construcción y Reparación Aeródromos por M\$12.769, incluye Plan Chiloé, en la Red Secundaria y Pequeños Aeródromos.	9.182.944	8.619.735	8.485.789	

Nota: Para efectos de llenado de este cuadro, se consideró en la columna devengado el presupuesto ejecutado.

e) Transferencias¹⁵

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2009 ¹⁶ (M\$)	Presupuesto Final 2009 ¹⁷ (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia ¹⁸	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros					
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo		3.747		3.747	
Inversión Real					
Otros ¹⁹					
TOTAL TRANSFERENCIAS		3.747		3.747	

- Nota: Corresponde a los recursos que financia la Caja de Compensación por concepto de retiros voluntarios de funcionarios(as) acogidos(as) a la Ley 19.882. Si bien estos recursos se perciben en el ST 08 durante el año, se decretan a fines de año en el ST 05 correspondiente a Transferencias Corrientes.

15 Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

16 Corresponde al aprobado en el Congreso.

17 Corresponde al vigente al 31.12.2009.

18 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

19 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

f) Inversiones

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁰	Ejecución Acumulada al año 2009 ²¹	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 ²²	Ejecución Año 2009 ²³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto El Loa, Calama	452.630	452.630	100	382.730	382.730	-	
Ampliación y Mejoramiento Aerop. Cerro Moreno, Antofagasta	347.708	347.708	100	257.718	257.718	-	
Conservación Mayor Rodaje Alfa Aeropuerto Cerro Moreno, Antofagasta.	1.487.234	1.487.234	100	874.717	874.714	3	
Conservación Rutinaria Aeródromo El Loa de Calama	742.000	628.701	100	636.000	628.701	7.299	
Conservación Mayor Pista Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta	1.637.452	63.771	4	65.000	63.771	1.229	
Conservación Mayor Rodaje Alfa Sur y Desahogos Ap. Cerro Moreno de Antofagasta	2.431.590	2.367.186	100	2.431.590	2.367.186	64.404	
Conservación Menor Aeropuerto Desierto de Atacama	36.992	36.151	100	36.992	36.151	841	
Conservación Mayor Aeródromo de Vallenar	1.650.000	1.650.000	100	1.650.000	1.647.281	2.719	
Normalización Aeródromo Robinson Crusoe	224.468	224.468	100	170.000	170.000	-	
Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua	802.000	711.278	89	727.000	711.278	15.722	

20 Corresponde al valor actualizado de la recomendación de MIDEPLAN (último RS) o al valor contratado.

21 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2009.

22 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2009.

23 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2009.

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁰	Ejecución Acumulada al año 2009 ²¹	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 ²²	Ejecución Año 2009 ²³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Conservación Menor Aeropuerto Mataverí, Isla de Pascua	250.000	221.997	100	250.000	221.997	28.003	
Normalización OACI Cercos Aeropuerto Carriel Sur, Concepción	122.807	122.807	100	122.807	122.087	-	
Conservación Mayor Aeropuerto Carriel Sur, Concepción	1.869.770	1.869.770	100	1.869.770	1.869.770	-	
Conservación rutinaria Ad. María Dolores, Los Angeles	40.000	40.000	100	40.000	40.000	-	
Conservación rutinaria Ad. Lequecahue	25.000	25.000	100	25.000	25.000	-	
Conservación Mayor Aeródromo Maquehue de Temuco, IX Región	1.586.760	1.378.729	87	1.418.000	1.378.729	39.271	
Conservación Menor Aeródromo de Pucón, IX Región	31.000	30.857	100	31.000	30.857	143	
Mejoramiento y Normalización Area Embarque Ad. Cañal Bajo	977.641	977.640	100	15.753	15.752	1	
Construcción Nuevo Aeródromo en Isla de Chiloé, X Región	21.463.784	3.021.953	14	2.862.617	2.814.487	48.130	
Conservación Mayor Pista Aeródromo Cañal Bajo de Osorno	2.168.482	2.168.481	100	6.192	6.191	1	
Conservación rutinaria Aeródromo Cañal Bajo de Osorno	550.000	99.855	18	100.000	99.855	145	
Conservación rutinaria Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	550.000	99.939	18	100.000	99.939	61	
Conservación Global Pequeños Aerodromos, Provincia de	1.219.677	447.220	37	452.170	447.220	4.950	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2009

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁰	Ejecución Acumulada al año 2009 ²¹	% Avance al Año 2009	Presupuesto Final Año 2009 ²²	Ejecución Año 2009 ²³	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
Llanquihue							
Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Chiloé	1.238.721	394.653	32	395.046	394.653	393	
Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Palena	1.122.507	327.686	29	330.000	327.686	2.314	
Construcción Nuevo Ad. Chaitén	927.666	701.666	76	712.555	701.666	10.889	
Conservación Periódica Aeródromo Balmaceda	476.162	475.660	100	290.000	289.498	502	
Conservación Area de Estacionamiento de carga Aeródromo de Balmaceda	280.000	192.358	69	192.400	192.358	42	
Conservación Periódica Aeródromo Teniente Vidal Coyhaique	311.945	311.945	100	215.652	215.652	-	
Conservación Pequeños Aeródromos XI Región	770.211	182.684	24	183.860	182.684	1.176	
Mejoramiento Integral Ad. Tte. Marsh de la Antártica	400.000	119.950	30	120.000	119.950	50	
Mejoramiento Pista 03-21 Ad. Capitán Fuentes Martínez	928.318	928.318	100	630.000	628.318	1.682	

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2009

- Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos año 2009

Cuadro 9 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2009	Cumple SI/NO ²⁴	% Cumplimiento ²⁵	Notas
				2007	2008	2009				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	1 Porcentaje de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y de Aeropuertos Internacionales que se mantiene operativo (No incluye Pequeños Aeródromos)	(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	96	96	96	SI	100%	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	2 Porcentaje de Aeródromos que contemplan obras de mantención según Ley de Presupuestos del año en curso, y que finalicen durante el mismo año.	(Cantidad de Aeródromos que realizan obras de mantención según Ley de Presupuestos del año en curso/Cantidad total de Aeródromos que deban realizar obras de mantención durante el periodo en evaluación y programados en Ley de Presupuestos del año en evaluación)*100	%	s.i.	n.m.	75	60	SI	125%	1
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	3. Porcentaje de Aeropuertos (Red Primaria y Secundaria) que incluyen en su fase de explotación, estándares de calidad de servicio.	(Cantidad de Aeropuertos que incluyen estándares de calidad de servicio/Cantidad total de Aeropuertos que forman la red primaria y secundaria)*100	%	8	9	13	12	SI	109%	

24 Se considera cumplido el compromiso, si la comparación entre el dato efectivo 2009 y la meta 2009 implica un porcentaje de cumplimiento igual o superior a un 95%.

25 Corresponde al porcentaje de cumplimiento de la comparación entre el dato efectivo 2009 y la meta 2009.

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2009	Cumple SI/NO ²⁴	% Cumplimiento ²⁵	Notas
				2007	2008	2009				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	4 Porcentaje de Reclamos respondidos en un máximo de 30 días con respecto a los presentados por los usuarios del Aeropuerto Arturo Merino Benitez respecto a la calidad de servicio.	(Cantidad de reclamos recibidos en AMB y respondidos en un máximo de 30 días/Cantidad total de reclamos recibidos en AMB)*100	%	s.i.	n.m.	100	90	SI	111%	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en la Red de Pequeños Aeródromos	5 Porcentaje de la Red de Pequeños Aeródromos que se mantiene operativo	(N° de aeródromos operativos/Total de aeródromos autorizados por la DGAC)*100	%	99	100	96	99	SI	97%	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	6 Porcentaje de Desviación del monto final ejecutado respecto del monto establecido en los contratos originales.	(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	%	3	8	6	6	SI	98%	

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2009

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2009	Cumple SI/NO ²⁴	% Cumplimiento ²⁵	Notas
				2007	2008	2009				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	7 Porcentaje de Cumplimiento de etapas 2009 para la Construcción del Nuevo Aeródromo de la Isla de Chiloé (Plan Chiloé).	(Cantidad de Etapas cumplidas para la construcción del Nvo. Ad. de la Isla de Chiloé/Cantidad de Etapas 2009 definidas para la construcción del Nvo. Ad. de la Isla de Chiloé.)*100	%	n.m.	n.m.	100	67	SI	150%	2

Porcentaje global de cumplimiento: 100%

Nota N°1: La Ley de Presupuestos 2009 estableció fondos para obras de mantención en 12 aeródromos de las redes primaria y secundaria del país (fondos asignados en Decretos Iniciales N° 1783 (31.12.08), 1784 (31.12.08), 131 (02.02.09) y 276 (09.03.09)). A fines del periodo de medición se terminaron obras en 9 de estos aeródromos superando con ello lo establecido en la meta. Esto último, debido al Programa de Generación de Empleos donde se adelantaron obras (contratos) cuyo término estaba programado para el año 2010 lo que incidió en un cumplimiento superior al estipulado en la meta 2009. Adicionalmente, dado el arrastre que se estaba generando para el periodo 2010, por instrucciones de la Dirección de Planeamiento, en términos de disminuir dicho arrastre, la Dirección de Aeropuertos tomó medidas adicionales que implicaron una mayor ejecución de fondos y con ello el término de varias obras de conservación durante el 2009 y no para el 2010.

Nota N°2: La magnitud de la obra, tanto en montos como en cantidad de especialidades, generó que se consideraran todos los plazos programados para las etapas del proyecto con el mayor tiempo permitido por Reglamento para la definición de la meta 2009, esto sumado a que, además, éste fue el primer proyecto cuyas bases de licitación debían ser revisadas, examinadas y aprobadas por Contraloría dado el Instructivo N° 1600 que modifica los montos de contratos de OOPP con y sin toma de razón. En tal sentido y desconociendo los tiempos que tomaría este último proceso, la meta establecida para el año 2009 consideró tal situación. Sin embargo, las gestiones realizadas con Contraloría a tiempo completo por parte del equipo asociado al proyecto, así como las asociadas a las expropiaciones, permitieron obtener las bases aprobadas en tiempos menores a los programados, repercutiendo en que la licitación y adjudicación se realizaran con la suficiente anticipación permitiendo el logro de todos los hitos 2009 comprometidos.

- Otros Indicadores de Desempeño medidos por la Institución el año 2009

Cuadro 10 Otros indicadores de Desempeño año 2009							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2007	2008	2009	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	Porcentaje de cumplimiento del Presupuesto Asignado vigente	(Presupuesto ejecutado/ Presupuesto asignado vigente)*100	%	99,5	99,1	98,6	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en la Red de Pequeños Aeródromos							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	Porcentaje de cumplimiento de la inversión 2009 propuesta para el Plan Chiloé	(Presupuesto ejecutado / Presupuesto asignado Plan Chiloé 2009) * 100	%	99,84	99,81	98,32	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	Evaluación de la Implementación de la Gestión Integrada de Proyectos al interior del Servicio	Evaluación según criterio en base a tabla de escala: Optimo, Aceptable, Satisfactorio, Insatisfactorio e Inexistente.		n.m.	n.m.	Aceptable (72%)	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en las Redes Primaria y Secundaria	Porcentaje cumplimiento en plazo de las disposiciones legales y/o normativas en materia de publicación de información en banner Gobierno Transparente	[(N° Información entregada en plazo a web máster o encargado Servicio acumulada anual / Total de Información acumulada anual que debe ser publicada en Web banner Gobierno Transparente) * 100]	%	n.m.	n.m.	95%	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria Normalizada en la Red de Pequeños Aeródromos							

Anexo 5: Programación Gubernamental

Cuadro 11 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009						
Objetivo ²⁶	Producto ²⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ²⁸	Evaluación ²⁹			
Entregar y mantener serv. de infraestructura aeroportuaria q respondan a las neces. e impulsen el desarrollo productivo del país, d manera oportuna, confiable y d ctos competitivos mejorando el proc. de planificac. y programac. d proy. en el ámbito técn. econ., ambiental, soc. y participativo; gestionando los rec. públicos y privados q aseguren la correcta y oportuna ejecución d los planes y prog. d inversión, y también, garantizando std d calidad y seguridad d los serv. e infraestructura aeroportuaria	Plan Chiloe - Construcción Nuevo Aeródromo en Isla de Chiloé, X Región. (Ejecución de Obras)		1° Trimestre: CUMPLIDO			
			2° Trimestre: NO REQUIERE EVALUACIÓN			
			3° Trimestre: CUMPLIDO			
			4° Trimestre: CUMPLIDO			
			Evaluación Final CUMPLIDO			
Entregar y mantener serv. de infraestructura	Plan Rapa Nui - Mejoramiento Integral Aeropuerto Mataveri,		1° Trimestre: CUMPLIDO			

26 Corresponden a actividades específicas a desarrollar en un período de tiempo preciso.

27 Corresponden a los resultados concretos que se espera lograr con la acción programada durante el año.

28 Corresponden a los productos estratégicos identificados en el formulario A1 de Definiciones Estratégicas.

29 Corresponde a la evaluación realizada por la Secretaría General de la Presidencia.

Cuadro 11
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009

Objetivo ²⁶	Producto ²⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ²⁸	Evaluación ²⁹
aeroportuaria q respondan a las neces. e impulsen el desarrollo productivo del país, d manera oportuna, confiable y d ctos competitivos mejorando el proc. de planificac. y programac. d proy. en el ámbito técn. econ., ambiental, soc. y participativo; gestionando los rec. públicos y privados q aseguren la correcta y oportuna ejecución d los planes y prog. d inversión, y también, garantizando std d calidad y seguridad d los serv. e infraestructura aeroportuaria	Isla de Pascua. (Etapa de Diseño)		<p><u>2° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>Evaluación Final</u> CUMPLIDO </p>
Proveer infraestruct. para la integrac. int. y ext. del territorio por medio d: mejoram. d las alianzas strat. con otros actores para fortalecer la gestión integral d los proy.; mejoram. del proc. de planif. y	Plan Maestro AMB - Diagnóstico Integral y Plan Maestro Aeropuerto Arturo Merino Benitez, Santiago, Región Metropolitana.		<p><u>1° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>2° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>3° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p> <p><u>4° Trimestre:</u> CUMPLIDO </p>

Cuadro 11
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2009

Objetivo²⁶	Producto²⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula²⁸	Evaluación²⁹
------------------------------	------------------------------	--	--------------------------------

program. de proy.
en el ámbito técn.,
económ.,
ambiental, soc. y
participativo; y por
últ., gestionando
rec. púb. y priv. con
el fin d asegurar la
correcta y oportuna
ejec. d los planes y
prog. d inversión y,
finalmente,
garantizando std d
calidad y seguridad
d los serv. e
infraestruct.
aeroportuaria

Evaluación Final
CUMPLIDO



Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2009

(Programa de Mejoramiento de la Gestión, Metas de Eficiencia Institucional u otro)

Programa de mejoramiento de la Gestión 2009:

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión							Prioridad	Ponderador	Cumple	
			Etapas de Desarrollo o Estados de Avance										
			I	II	III	IV	V	VI	VII				
Marco Básico	Calidad de Atención a Usuarios	Gobierno Electrónico - Tecnologías de Información								O	Menor	5.00%	✓
	Planificación / Control de Gestión	Gestión Territorial				O					Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Administración Financiero - Contable				O					Mediana	7.00%	✓
	Enfoque de Género	Enfoque de Género				O					Menor	5.00%	✓
Marco Avanzado	Recursos Humanos	Capacitación				O					Alta	14.00%	✗
		Evaluación del Desempeño				O					Alta	10.00%	✓
		Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo			O						Mediana	8.00%	✓
	Calidad de Atención a Usuarios	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana				O					Alta	10.00%	✓
	Planificación / Control de Gestión	Auditoría Interna			O						Alta	14.00%	✓
		Planificación / Control de Gestión				O					Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Compras y Contrataciones del Sector Público		O							Mediana	7.00%	✓

Porcentaje Total de Cumplimiento :											86.00%	
------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--------	--

III. SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación
Marco Básico	Administración Financiera	Administración Financiero - Contable	Modificar	0	

Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13				
Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2009				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo ³⁰	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas ³¹	Incremento por Desempeño Colectivo ³²
Macrozona Norte	14	4	100%	8%
Dirección Regional Isla de Pascua	7	3	100%	8%
Dirección Regional Metropolitana	15	4	100%	8%
Macrozona Centro Sur	13	4	96%	8%
Macrozona Austral	31	4	100%	8%
División de Construcción	29	7	100%	8%
Departamento de Planificación y Estudios	12	4	100%	8%
Departamento de Administración y Finanzas	33	4	100%	8%
Departamento de Concesiones	10	4	100%	8%
Gabinete	14	4	100%	8%

30 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2009.

31 Corresponde al porcentaje que define el grado de cumplimiento del Convenio de Desempeño Colectivo, por equipo de trabajo.

32 Incluye porcentaje de incremento ganado más porcentaje de excedente, si corresponde.