

INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2023
PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS 2023

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

1. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE CONTINUIDAD

Objetivo Estratégico al que se Vincula	Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2020	Efectivo 2021	Estimado 2022	Estimado 2023	Notas
Mejorar los niveles de servicios y perfeccionar el sistema de gestión de mantenimiento, asegurando la funcionalidad de la red aeroportuaria del país (Primaria, Secundaria y PADs).	Obras de Conservación Terminadas	<i>Eficacia/Productos</i> 1. Porcentaje de obras de conservación terminadas el año t, respecto del total de obras de conservación programadas a terminar en el año t.	(N° de Obras de Conservación terminadas durante el año t/N° total de Obras de Conservación programadas a terminar en el año t)*100	100.00 % (29.00 / 29.00)*100	0.00 % (29.00 / 29.00)*100	97.00 % (28.00 / 29.00)*100	96.00 % (24.00 / 25.00)*100	1

2. INDICADORES DE DESEMPEÑO NUEVOS AÑO 2023

Objetivo Estratégico al que se Vincula	Variable de Medición Asociada al Objetivo Estratégico	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2020	Efectivo 2021	Estimado 2022	Estimado 2023	Notas
Mejorar la conectividad nacional e internacional, y la integración territorial con énfasis en localidades aisladas, mediante la planificación, diseño y ejecución de proyectos de	Puntos de Posada Terminados	<i>Eficacia/Productos</i> 1. Porcentaje de Puntos de Posada terminados el año t, respecto del total de Puntos de Posada programados a	(N° de Puntos de Posada terminados durante el año t/N° Total de Puntos de Posada programados a terminar en el año t)*100	0.00 % (0.00 / 0.00)*100	0.00 % (0.00 / 0.00)*100	75.00 % (3.00 / 4.00)*100	80.00 % (8.00 / 10.00)*100	5

infraestructura aeroportuaria, con calidad y seguridad, facilitando la movilidad de las personas y de bienes, y la respuesta oportuna frente a emergencias, en armonía con el medio ambiente.		terminar en el año t						
Mejorar los niveles de servicios y perfeccionar el sistema de gestión de mantenimiento, asegurando la funcionalidad de la red aeroportuaria del país (Primaria, Secundaria y PADs).	Redes Aeroportuarias Funcionales	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2. Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Aeroportuaria Nacional que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Aeroportuaria Nacional.	(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red Aeroportuaria Nacional/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Aeroportuaria Nacional)*100	98.10 % (103.00 / 105.00)*100	97.10 % (102.00 / 105.00)*100	98.10 % (101.00 / 103.00)*100	98.10 % (101.00 / 103.00)*100	6

3. INDICADORES DE DESEMPEÑO SOLICITADOS POR EL SERVICIO A ELIMINAR DEL FORMULARIO H

Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2021	Notas
<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 1. Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria.*	(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red Primaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Primaria)*100	100.00 % (16.00 / 16.00)*100	2
<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> 2. Porcentaje de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Secundaria que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos y Aeropuertos pertenecientes a la Red Secundaria.*	(N° de Aeródromos y Aeropuertos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red Secundaria/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Secundaria)*100	100.00 % (10.00 / 10.00)*100	3

<p><i>Eficacia/Resultado Intermedio</i></p> <p>3. Porcentaje de Aeródromos pertenecientes a la Red PADs que mantienen funcional su infraestructura en el año t, respecto del total de Aeródromos pertenecientes a la Red PADs.*</p>	<p>(N° de Aeródromos que mantienen funcional su infraestructura en el año t pertenecientes a la Red PADs /Total de Aeródromos de la Red PADs)*100</p>	<p>96.20 % (76.00 / 79.00)*100</p>	<p>4</p>

* El Indicador se encuentra en revisión en el marco de la formulación definitiva del Formulario H versión Ley de Presupuestos 2023, ya sea por observaciones metodológicas o en virtud de la pertinencia de ser eliminado.

Notas:

- 1 El Servicio emite un listado de obras de conservación a terminar en el periodo aprobado por la Jefatura Superior, fijando de este modo el universo de medición, el cual incluye aquellas obras destinadas a mantener la infraestructura existente en condiciones de operar normalmente (incluye infraestructura tanto vertical asociada a terminales y refugios de pasajeros, como horizontal asociada a pistas, rodajes y plataforma), las cuales podrán llevarse a cabo a través de Contratación (licitación o trato directo) o Administración Directa. El documento que determina el término de una obra es el Memo u Oficio del Inspector Fiscal o Administrador Directo al Director Nacional o Regional (procedimiento normado según Reglamento de Obras del MOP).
- 2 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida que permita la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional (RAN), a través de la gestión de proyectos de conservación, normalización, ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria de competencia de la Dirección de Aeropuertos.
Los requerimientos técnicos que permiten la operatividad de la Red y que son responsabilidad de la DAP son: pista de aterrizaje y cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeropuerto o Aeródromo.
La RAN contiene la clasificación de los Aeropuertos (Ap) y Aeródromos (Ad) que constituyen las Redes Primaria, Secundaria y de Pequeños Aeródromos (PADs).
Esta actualización se realiza en base al análisis de 9 parámetros técnicos acordados con DGAC, entre los cuales están capacidad para recibir vuelos internacionales, resistencia de la pista, operaciones y pasajeros promedio en los últimos 5 años, entre otros.
La Red Primaria es aquella que incluye los aeropuertos considerados internacionales y que constituyen el nexo entre Chile y el resto del mundo.
Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.
En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas.
Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso.
Para efectos del indicador se considera los Aeropuertos y Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior.
Quedarán fuera del universo de medición los Aeropuertos y Aeródromos cuyos cierres sean autorizados a través de NOTAM de la DGAC, por motivos ajenos a competencias DAP.
- 3 Este indicador tiene por objetivo medir si la infraestructura provista por la DAP cumple los requerimientos técnicos para la función definida que permita la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional (RAN), a través de la gestión de proyectos de conservación, normalización, ampliación y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria de competencia de la Dirección de Aeropuertos.
Los requerimientos técnicos que permiten la operatividad de la Red y que son responsabilidad de la DAP son: pista de aterrizaje y cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeropuerto o Aeródromo.
La RAN contiene la clasificación de los Aeropuertos (Ap) y Aeródromos (Ad) que constituyen las Redes Primaria, Secundaria y de Pequeños Aeródromos (PADs).
Esta actualización se realiza en base al análisis de 9 parámetros técnicos acordados con DGAC, entre los cuales están capacidad para recibir vuelos internacionales, resistencia de la pista, operaciones y pasajeros promedio en los últimos 5 años, entre otros.
La Red Secundaria complementa a la red internacional y entre ambas permiten la comunicación aérea entre las principales ciudades del país, constituyéndose además en el eslabón que une

los pequeños aeródromos dentro de una región.

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.

En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas.

Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso. Para efectos del indicador se considera los Aeropuertos y Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior. Quedarán fuera del universo de medición los Aeropuertos y Aeródromos cuyos cierres sean autorizados a través de NOTAM de la DGAC, por motivos ajenos a competencias DAP.

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

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

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

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

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

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año. Los días de ejecución de obras que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura.

En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP, así como también se consideran los NOTAM publicados por DGAC, respecto a si los Ap. o Ad. de cada región se encuentran en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas.

Con esta información se emite el informe trimestral con el resultado de la medición, pudiéndose definir acciones necesarias para restablecer la funcionalidad de un Ap. o Ad, si fuera el caso. Para efectos del indicador se considera los Aeródromos Fiscales de Uso Público, contenidos en la actualización de la RAN del mes de diciembre del año anterior.

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

- 5 Este indicador tiene por objetivo medir la construcción, mejoramiento, ampliación y/o conservación de la Red de Puntos de Posada de Helicópteros a nivel nacional. Dicha red surge de la necesidad de responder oportunamente ante emergencias originadas por eventos climáticos, que afectan las rutas de conexión vial, en las cuales el modo aéreo cobra un rol fundamental para mantener la conexión en el territorio y llegar con las ayudas correspondientes, principalmente a localidades ubicadas en zonas de difícil acceso.

Para la medición del indicador, el Servicio emite un listado que contiene los puntos de posada a terminar en el periodo y sus actualizaciones, aprobado por la Jefatura Superior del Servicio, fijando de este modo el universo de medición. La construcción, mejoramiento, ampliación y/o conservación de los Puntos de Posada podrá llevarse a cabo a través de la Contratación (licitación o trato directo) o Administración Directa. El documento que determina el término de un Punto de Posada es el Memo u Oficio del Inspector Fiscal o Administrador Directo al Director Nacional o Regional (procedimiento normado según Reglamento de Obras del MOP).

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

Para efectos de medición de este indicador, se considera que los requerimientos técnicos que permite la operatividad de la Red y cuya mantención es responsabilidad de la DAP son la pista de aterrizaje y los cercos perimetrales. El estado de otros elementos de infraestructura aeroportuaria solo incide en el estándar de servicio que se ofrece, pero no en la operatividad del Aeródromo.

La Infraestructura Aeroportuaria de la Red primaria es aquella provista en Aeropuertos y/o Aeródromos presentes en las capitales regionales y de mayor interés para el país. La Infraestructura Aeroportuaria de la Red secundaria es aquella provista en aquellos aeródromos que complementan la red primaria, permitiendo la comunicación aérea entre las principales ciudades del país y uniendo los pequeños aeródromos dentro de una región. La Infraestructura Aeroportuaria de la Red de Pequeños Aeródromos es aquella provista en aquellos aeródromos de uso público que brindan conectividad y mejor respuesta ante emergencias, ubicados en localidades apartadas y que aportan a establecer soberanía en el territorio nacional.

Para efecto de este indicador, se entenderá que la infraestructura de un Ap o Ad está funcional, cuando ésta permite desarrollar operaciones de despegue o aterrizaje al menos un 95% de los días del año.

Los días de licitación (para la red secundaria y PADS) y ejecución de obras (para toda las redes) que no permitan operaciones y/o impliquen cierre del Ap o Ad, no se considerarán como días no funcionales, por cuanto inhibiría la ejecución de estas iniciativas necesarias para la conservación o desarrollo de la infraestructura. En forma trimestral se solicita información a las Direcciones Regionales DAP respecto de si los Aeródromos de cada región se encuentran con la pista de aterrizaje en condiciones de recibir operaciones aéreas, y cuando no es así, se identifica si la causa es por defectos de infraestructura (responsabilidad DAP) o por otras causas. Con esta información se emite una planilla compilada trimestral con el resultado de la medición.

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