

**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2010**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE
AEROPUERTOS**

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

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

Sitio Web: www.aeropuertos.gov.cl

Índice

1. Presentación.....	3
2. Resultados de la Gestión año 2010.....	5
2.1 Resultados de la Gestión Presupuestaria.....	5
2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios.....	7
2.3 Resultados de la Gestión Interna.....	10
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 2010.....	39
Anexo 5: Programación Gubernamental.....	46
Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010.....	47
Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo.....	51

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 2010, el Servicio estuvo conformado por un total de 207 funcionarios, de los cuales 185 corresponden a dotación efectiva y 22 a Honorarios a suma alzada, 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 2010, el presupuesto de inversión ejecutado por la Dirección, superó en un 37% al presupuesto de inversión ejecutado en el período anterior. Esto se sustenta, en la Ley de presupuestos 2010, los fondos destinados a la reconstrucción y/o reparación de la infraestructura post terremoto, al adelanto de inversiones planificadas para el año 2011, entre otras necesidades de inversión surgidas durante el año en cuestión. Con todo, el presupuesto final ejecutado en el ST 31 respecto de la Ley inicial fue superior en un 12%, y respecto del presupuesto final vigente, fue inferior en un 3% (Ver Anexo 3, cuadro 3).

En el marco del programa de modernización del Ministerio, la Dirección de Aeropuertos ha participado 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 de Conectividad Austral, entre otros, de modo de asegurar la modernización de los procesos de Planificación, diseño, construcción, mantención y explotación de obras.

Respecto a los desafíos comprometidos para el año 2010, hubo un alto nivel de cumplimiento producto de los esfuerzos realizados por todos y cada uno de los funcionarios miembros de esta Dirección, considerando incluso, lo ocurrido en el terremoto del 27 de Febrero, en donde también salieron afectadas las instalaciones del Servicio en el Nivel Central (Santiago). En cuanto al Plan Chiloé, que corresponde a uno de los mayores compromisos ministeriales con la ciudadanía, el

proyecto que involucra a este Servicio, denominado Nuevo Aeródromo para la Isla de Chiloé, logró concretar un 50% de la inversión, esperando con ello alcanzar durante el 2011 la entrega del Aeródromo a la comunidad.

Respecto al Nuevo Aeródromo para Chaitén, se concretó la Ingeniería de detalle y la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental, dando con ello el paso para la ejecución de las Obras..

Por otro lado, se dio término al diseño del mejoramiento integral del Aeropuerto Mataverí de Isla de Pascua el cual considera el uso eficiente de la energía y amigable con el entorno.

Siendo el Aeropuerto Arturo Merino Benítez el más importante a nivel Nacional, durante el año 2010 y a partir del Plan Maestro desarrollado en el 2009, la Dirección de Obras Hidráulicas adelantó y modificó el proyecto de canalización del Estero las Cruces en el sector del Aeropuerto, lo cual implicará en el futuro, reducir los riesgos de inundación. Al mismo tiempo, se inició junto a la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, la preparación de estudios a desarrollar para reservar terrenos para la etapa de saturación del Aeropuerto de acuerdo al Plan Maestro. Junto a lo anterior, se realizaron importantes obras de Conservación en pistas y plataforma por un monto cercano a los M\$11.530.000

En materia de Concesiones Aeroportuarias fue posible concretar las relicitaciones de los Aeródromos Cerro Moreno y El Loa de Calama lo que permitirá ampliar sus capacidades en los respectivos terminales de pasajeros.

Para el año 2011, 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 el Presupuesto Ley de Inversión 2011 por sobre el 98%, donde el monto aprobado alcanza los M\$31.038.262 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 su término hacia finales del 2011.

Comenzar la ejecución de las Obras para la reposición del Aeródromo de Chaitén.

Seguir contribuyendo técnicamente a la Coordinadora General de Concesiones del Ministerio de Obras Pública, MOP, en los procesos de re-licitación de las Concesiones de Arturo Merino Benítez y La Florida

Lograr una óptima evaluación sobre todos y cada uno de los Compromisos Gubernamentales 2011 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.



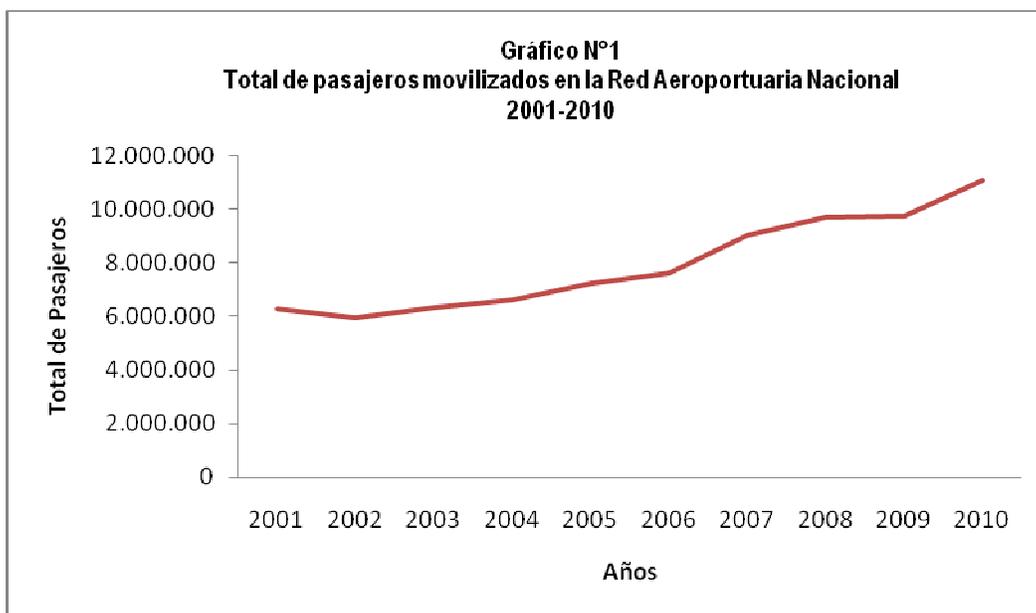
Ma. Isabel Castillo R.
Arquitecta
Directora Nacional de Aeropuertos
Ministerio de Obras Públicas

2. Resultados de la Gestión año 2010

2.1 Resultados de la Gestión Presupuestaria

La Dirección Nacional de Aeropuertos, al igual que en años anteriores, organiza todos sus recursos humanos y financieros con el fin de cumplir con los compromisos adoptados con la ciudadanía a través de su misión y visión y así satisfacer la creciente demanda de pasajeros que transitan en el país, tanto nacional como internacional (Gráfico N°1).

Para el año 2010, la Ley de Presupuestos otorgó al ST 31 “Inversión Real” del Programa Dirección de Aeropuertos, un total de **M\$31.844.611** para financiar las iniciativas programadas, sin embargo, producto del sismo de alta intensidad acontecido el 27 de febrero del año 2010 en la zona centro sur del país, la Dirección de Aeropuertos (DAP) debe realizar una exhaustiva revisión de la cartera de proyectos además de reprogramar algunos contratos a fin de identificar la posibilidad de ejecutar las reparaciones de los aeródromos y aeropuertos afectados con fondos propios y además de aportar recursos a otras Direcciones por un monto cercano a M\$1.500.000. Por otro lado, la Dirección en su afán por optimizar la ejecución de iniciativas de inversión y lograr una mayor cobertura en sus intervenciones, adelantó obras consideradas para el año 2011.



Fuente: Junta Aeronáutica Civil, 2011

Considerando estos dos escenarios, las iniciativas más relevantes que se ejecutan con los fondos finalmente asignados (M\$36.700.744), corresponden por una parte al pago de las expropiaciones pendientes de la construcción de la segunda Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benitez (AMB) (M\$10.000.000), Obras de Conservación en las redes primaria, secundaria y de pequeños aeródromos (M\$16.590.244) y las obras de construcción del nuevo Aeródromo de Chiloé (M\$7.606.650). Del total de recursos asignados, la ejecución del ST 31 fue de M\$35.724.924, equivalente a un 112% respecto de la Ley.

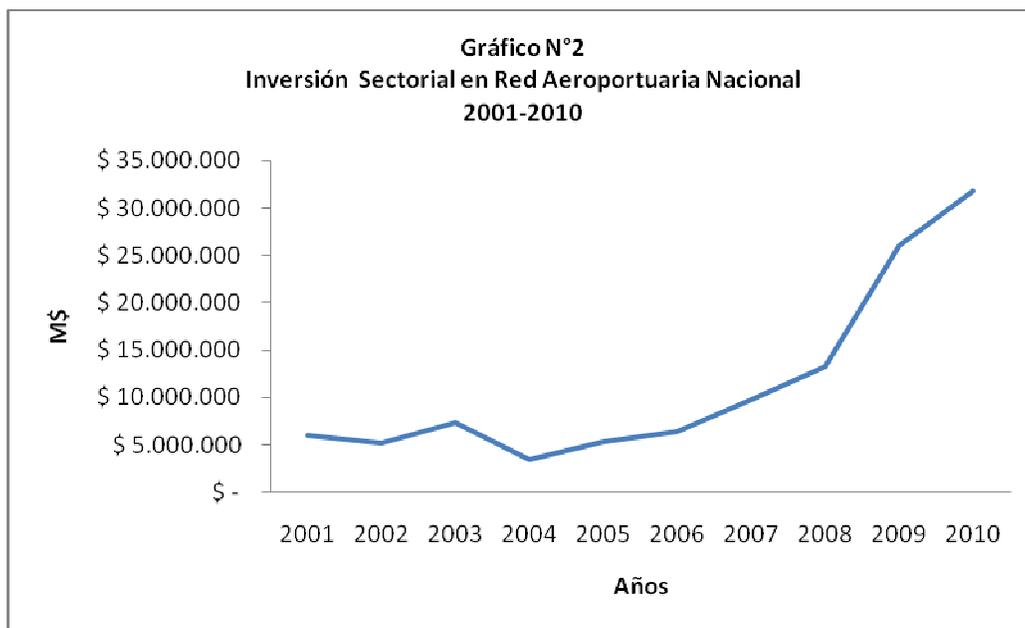
En cuanto a los tres productos estratégicos definidos por la DAP, la distribución porcentual de la inversión fue para la red primaria un 67,8%, red secundaria 20.7% y pequeños aeródromos con 11.5%.

Las principales inversiones en la red primaria se destinaron específicamente al pago del fallo judicial por expropiaciones de la construcción de la segunda pista de AMB más las conservaciones mayores de los Aeropuerto (Ap) Cerro Moreno de Antofagasta y Presidente Ibáñez de Punta Arenas, las tres iniciativas suman en su conjunto, más de M\$18.000.000

En la red secundaria, las obras más significativas se relacionan con la construcción del Nuevo Aeródromo de la Isla de Chiloé, que durante el año 2010 tuvo un gasto efectivo cercano a M\$7.607.000.

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 con mayor priorización y es así como en las conservaciones de los pequeños aeródromos de las distintas provincias de la Región de Los Lagos y de Aysén, suman una inversión cercana a los M\$3.000.000.

Como parte de la gestión conducente a obtener mayores recursos financieros y responder al crecimiento de la demanda, la Dirección de Aeropuertos ha cuadruplicado su inversión sectorial en infraestructura de MM\$ 5.200 el año 2001 a MM\$ 31.800 el año 2010, ambas cifras expresadas en moneda de diciembre de 2010.



Fuente: Dirección de Aeropuertos-MOP, 2011

Como parte de las mejoras en gestión, se han realizado diversas acciones destinadas a disminuir la brecha existente entre el monto decretado final y lo efectivamente pagado. En este aspecto, el porcentaje cumplido el año 2010 respecto al monto decretado final, asciende a 97%, 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. Por otro lado, se ha aplicado la metodología de priorización de iniciativas de inversión obteniendo con ello, un proceso de identificación de las necesidades más urgentes en materia de infraestructura aeroportuaria eficiente eficaz y oportuno.

2.2 Resultados Asociados a la Provisión de Bienes y Servicios.

En cuanto a la operatividad de las redes primaria, secundaria y Pequeños Aeródromos (PADS), ésta alcanzó los niveles de cumplimiento esperados en las metas respectiva, es decir, 100% en las redes Primaria y Secundaria y un 97% en la Red de Pequeños Aeródromos.

Como parte de los desafíos planteados por el Gobierno respecto de la inclusión de la Equidad de Género dentro del análisis de las alternativas técnicas de infraestructura aeroportuaria, durante el año 2010 se lograron importantes avances respecto a este tema, realizándose la primera propuesta de aplicación de Equidad de Género en las Bases de Licitación elaboradas con la Unidad de Contratos y aprobadas por la Jefa del Servicio, además se amplió la aplicación de Equidad de Género en la Participación Ciudadana del Plan Chaiten, se realizó campaña migratoria con material de difusión de “Trata de Personas” en el Aeropuerto Diego Aracena, también se ingreso la variable de desagregación por sexo en la recolección y tratamiento de reclamos en Aeropuerto AMB y se instalaron carteles que indican la existencia de mudadores para bebés tanto en baños de mujeres como de hombres, entre otros.

Respecto a las obras de conservación en las redes primaria y secundaria, las cuales tienen 14 y 11 aeródromos respectivamente, se logró finalizar obras de este tipo en el 69% de los Aeródromos de la Red Principal y en el 50% de la Red Secundaria, superando en cada caso con las metas establecidas en un 29% y 25% respectivamente.

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\$11.458.400.

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.

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 2010 se planifican las obras necesarias en el mediano y corto plazo de acuerdo a los resultados del Plan Maestro de Desarrollo, cuyo principal objetivo es potenciar dicho terminal aéreo 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. Bajo este contexto, durante el año 2010 se dio inicio a proyectos tales como: 1) Mejoramiento del área de movimiento, en lo que es la prolongación del actual rodaje zulu (paralelo a segunda pista) y rodajes de salida rápida y enlace a umbral, reduciendo los tiempos de ocupación de pista y mejorando las condiciones de seguridad y eficiencia para la operación de aeronaves. 2) Proyecto de ampliación de plataforma: considera el aumento de capacidad para estacionamiento de aeronaves, en aproximadamente 90.000 m², respondiendo a los requerimientos de la demanda de estacionamiento de aeronaves en corto y mediano plazo.

Asimismo, se da por finalizado el diseño del mejoramiento integral del Ap. de Mataverí, estableciéndose sus principales obras con base en 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 2010, se relizaron los llamados a licitación de los aeropuertos de Cerro Moreno de Antofagasta y El Loa de Calama, ambos localizados en la Región de Antofagasta. Se adjudicó concesión Nuevo Aeropuerto Región de La Araucanía y se llevo a cabo puesta en servicio definitiva de El Tepual y Diego Aracena. Además se dio inicio a las obras correspondientes a la relicitación del aeropuerto Pdte. Carlos Ibáñez de Campo.

Además, se da cumplimiento a la meta sobre incluir estándares de calidad de servicio en a lo menos 4 aeropuertos concesionados, los cuales corresponden a Diego Aracena, El Tepual, Presidente Ibáñez y Aeropuerto de la Araucanía, mediante la incorporación en las bases de licitación o re licitación respectiva, aquellos elementos que se visualizaron en un proceso de análisis, y que 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 encuentra en pleno desarrollo el Plan Maestro del Aeropuerto de Balmaceda, elaborado por la Agencia para el Desarrollo y el Comercio del Gobierno de los EEUU de América en conjunto con 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 2010, se inicia la elaboración del diseño de ingeniería de detalle de la infraestructura para el nuevo aeródromo de Chaitén. Provisoriamente, se encuentra en operación 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 2010 se cumplieron satisfactoriamente las metas establecidas, las cuales comprometían un 68% de los hitos totales que contempla el proyecto, logrando durante el 2010, alcanzar el 63% de dichos hitos, siendo variables externas, las que impidieron el alcanzar la meta propuesta. Dentro de estas variables se encuentra el terremotos del 27 de febrero que afectó posteriormente la oferta de estructuras metálicas necesarias para la construcción de los edificios en el Aeródromos.

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

Los aeródromos que pertenecen a esta red, distribuida a lo largo de todo el país, tiene por objetivo el mejorar la calidad de vida de la población ubicada en **zonas apartadas** de los grandes centros urbanos y permiten mantener la **soberanía** nacional y el desarrollo sostenido de nuevas actividades productivas. Para su operación, requiere de infraestructura horizontal básica y cuando así lo exija la complejidad de las operaciones, infraestructura vertical y servicios Dirección General de Aeronáutica Civil (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 97% cumplieron con dicha condición, siendo la meta establecida un 99%.

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 2010, se ejecutó la elaboración 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.

2.3 Resultados de la Gestión Interna

En el marco del programa de modernización del Ministerio, específicamente en el componente de Planificación Integrada, se ha participado en la construcción de Planes de Infraestructura para las regiones de Arica-Parinacota y Los Ríos, estableciéndose las necesidades de inversión hasta el año 2018.

Además, ha participado coordinadamente con la Dirección General de Obras Públicas, en la definición de estándares a incorporar en la relicitación del aeropuerto AMB. Por otro lado, participó en la definición de estándares para el estudio de costos relevantes de provisión de servicios según estándares de calidad pronto a realizarse por la DGOP, lo anterior, en el marco de la definición de estándares y niveles de servicio a aplicar primariamente en los Aeropuertos Concesionados y posteriormente en toda la Red Principal y Secundaria.

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

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 2010 y se avanzó en el diagnóstico de los procesos del negocio susceptibles de incorporar esta norma. Así mismo, se alcanzó un 100% de cumplimiento del Programa de mejoramiento de la Gestión, de acuerdo al Anexo 6.

Finalmente, el 100% de los centros de responsabilidad lograron cumplir con el Convenio de Desempeño Colectivo 2010, por sobre el 90% mínimo exigido (Anexo 7), lo que permitió mejorar en la ejecución presupuestaria como ya ha sido señalado, mejorar en las formas y métodos para realizar una mejor gestión de proyectos, entre otras.

3. Desafíos para el año 2011

En términos generales, los desafíos 2011 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 programación de todas las necesidades detectadas que abarca el período 2011-2018 estableciéndose un flujo de caja anual similar al histórico asignado a la DAP. En dicha planificación se definen 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. Por otra parte, se continuará en el fomento y mejora de la Gestión de Proyectos y se comenzará con la implementación de un sistema para la Gestión del Mantenimiento lo que permitirá mejorar los tiempos de respuesta para mantener operativa la Red. Durante el año 2011, se utilizarán los resultados del estudio de satisfacción de usuarios de los Aeropuertos Concesionados a fin de generar conclusiones específicas, compromisos de corto, mediano y largo plazo en pos de una mejor calidad en el servicio. Se continuará con el trabajo para 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 2011.

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 mantención y/o conservación que correspondan, destinando al menos un 40% de los recursos disponibles para el periodo en iniciativas que comienzan el 2011, a este tipo de obras.

3.1 Servicios de Infraestructura en la Red Primaria.

En esta red, los principales desafíos para el año 2011 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. Adicionalmente, durante 2011 se desarrollarán los Anteproyectos Referenciales de Ampliación y Mejoramiento de los Aeropuertos Arturo Merino Benítez de Santiago y La Florida de La Serena, antecedente con el cual se llamará a licitación la segunda concesión de dichos Aeropuertos.

Las concesiones correspondientes a la relicitación de los Aeropuertos Cerro Moreno de Antofagasta y El Loa de Calama estarán adjudicadas e iniciarán durante 2011 el desarrollo de Ingeniería Definitiva.

Durante el año 2011, se dará término 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.

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.

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 2011 se alcance a lo menos un 90% de avance físico y financiero.

Por su parte y tal como se ha programado, el segundo semestre del año 2011 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 2010
- Anexo 5: Compromisos Gubernamentales
- Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010
- 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 a la competitividad del país, y a mejorar la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de vida de las personas.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2010

Número	Descripción
1	Programa de Emergencia y Reconstrucción
2	Mejorar sustancialmente los estándares de conectividad e integración de las zonas más alejadas del país, a través del desarrollo del Plan Chiloé y del Plan de Conectividad Austral

- **Objetivos Estratégicos**

Número	Descripción
1	Lograr estándares de eficiencia en el uso de los recursos para la provisión y mantención de servicios de infraestructura aeroportuaria a través del mejoramiento de los procesos claves de la organización.
2	Impulsar el desarrollo económico del país con visión territorial integradora y de largo plazo a través de la provisión de servicios de infraestructura aeroportuaria, la coordinación con las otras entidades que participan en el sistema aeroportuario nacional y el aporte al mejoramiento del proceso de planificación integrada de las inversiones - MOP
3	Contribuir al desarrollo humano y mejorar la calidad de vida de las personas a través de la ejecución eficiente en la provisión y mantención de servicios de infraestructura aeroportuaria.
4	Contribuir a la protección del medioambiente y a promover la seguridad operacional en la infraestructura aeroportuaria, mediante el mejoramiento en la calidad de la gestión y el cumplimiento de la normativa nacional e internacional.

Nota: Objetivos Estratégicos definidos en Formulario A1 - 2011

- **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
2	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	1,2,3,4
3	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	1,2,3,4

Nota: Productos Estratégicos Definidos en Formulario A1 - 2011

- **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



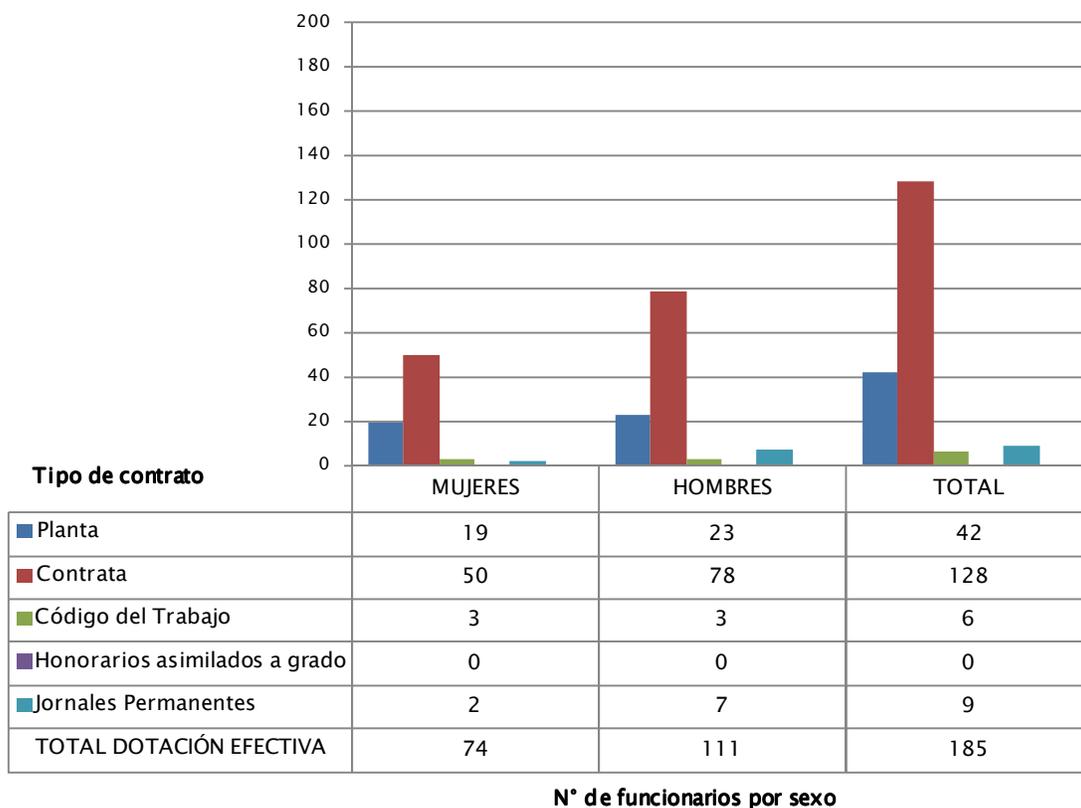
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Directora Nacional de Aeropuertos	María Isabel Castillo Rojas
Jefe División de Construcción (S)	Guillermo Guzmán Solar
Jefa Departamento de Planificación y Control Estratégico	Marta Campusano Saez
Jefe Departamento de Administración y Finanzas	Javier Gutierrez Cornejo
Jefa Oficina Coordinadora de Concesiones	Claudia Carvallo Montes
Dirección Regional de Tarapacá, Arica y Parinacota	Rodrigo Osorio Valenzuela
Dirección Regional de Antofagasta	Luis Gonzalez Puebla
Dirección Regional de Atacama	Rolando Moraga Rubio
Dirección Regional de Isla de Pascua	Patricio Silva Galvez
Dirección Regional del Bío Bío	Guillermo Besser Mahuzier
Dirección Regional de La Araucanía	Luis Henríquez Henríquez
Dirección Regional de Los Rios	Sergio Gipoulou Vidal
Dirección Regional de Los Lagos	Carlos Covarrubias melero
Dirección Regional de Aysen	Hector Oyarzún Galindo
Dirección Regional de Magallanes y Antártica Chilena	Alejandro Kunika Mimica
Dirección Regional Metropolitana	Víctor Febres Matus

Anexo 2: Recursos Humanos

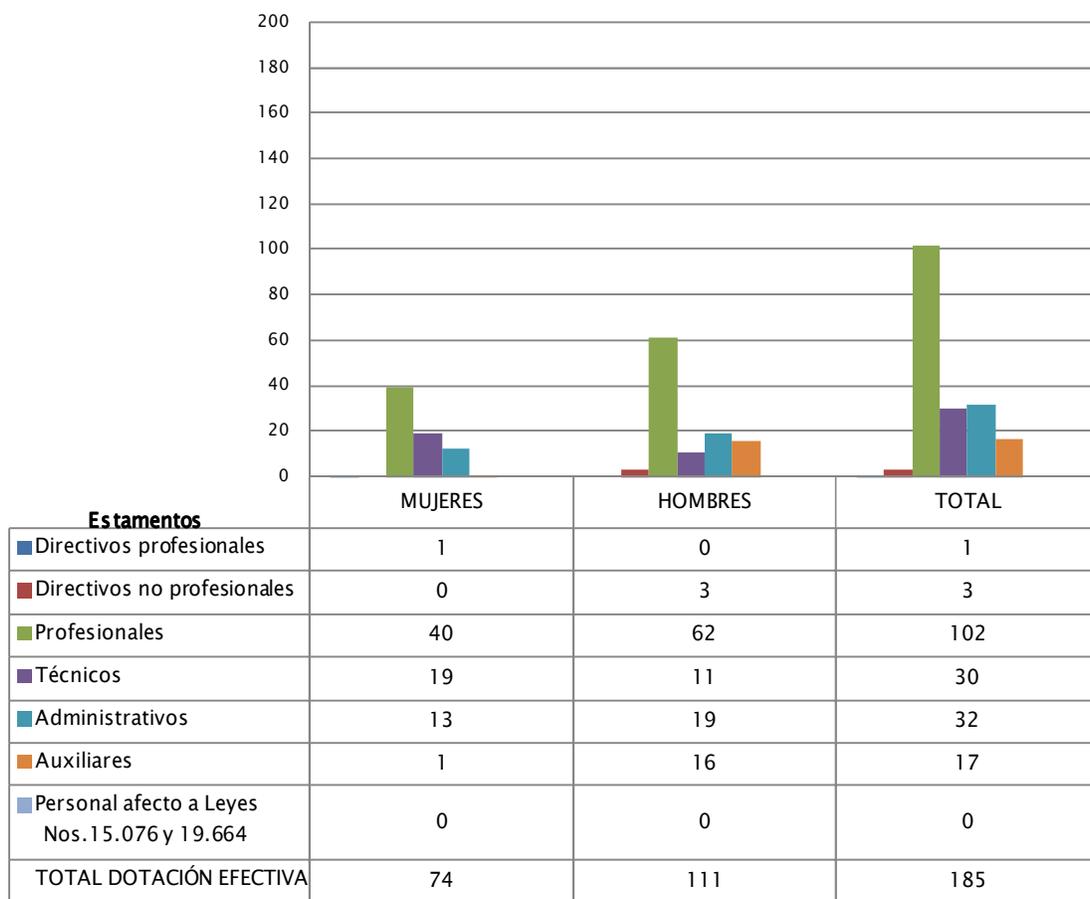
a) Dotación de Personal

- Dotación Efectiva año 2010¹ por tipo de Contrato (mujeres y hombres)



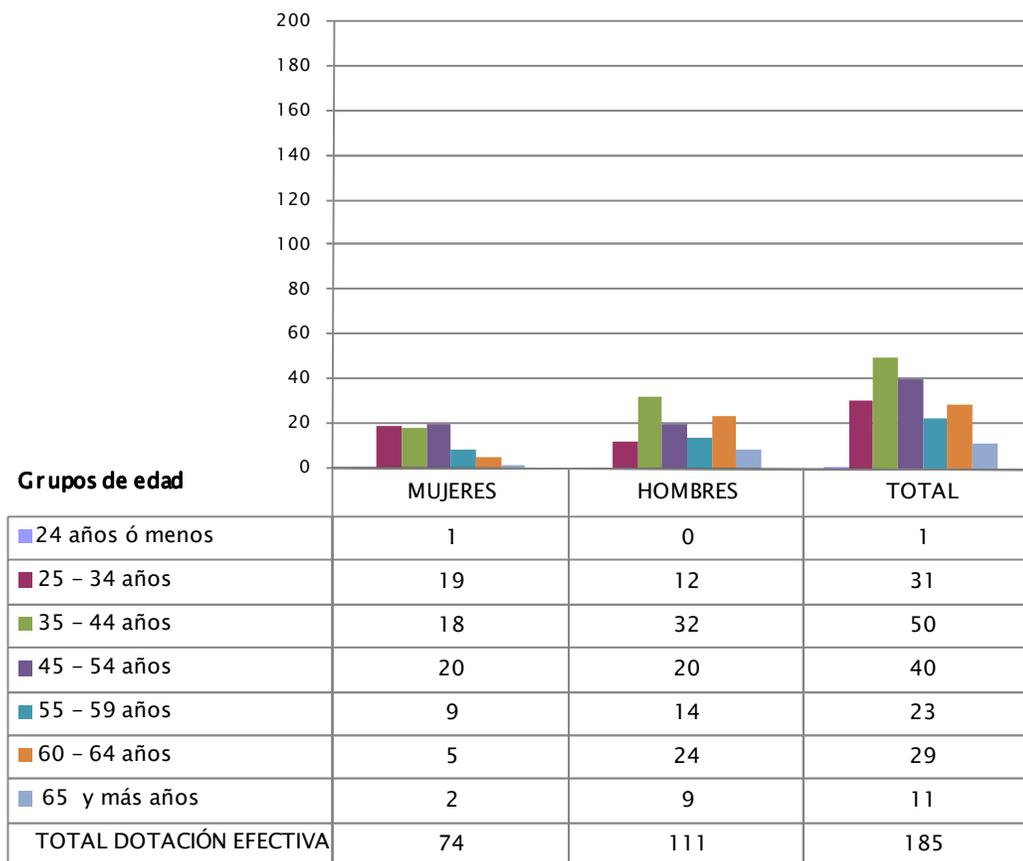
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes Nos 15.076 y 19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2011. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

- **Dotación Efectiva año 2010 por Estamento (mujeres y hombres)**



N° de funcionarios por sexo

Dotación Efectiva año 2010 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 ²		Avance ³	Notas
		2009	2010		
1. Días No Trabajados					
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días no trabajados año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	1.5	2.0	75.0	descendente
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) *100$	1.7	11.9	14.3	descendente
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t)*100$	1.7	0.5	29.4	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	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	1.7	2.7	158.8	ascendente
○ otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	0.0	3.2	0.0	descendente
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t/ \text{Dotación efectiva año } t)*100$	0.0	4.9	0.0	descendente
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t$	8.3	0.8	1037.5	descendente

2 La información corresponde al período Enero 2009 - Diciembre 2009 y Enero 2010 - Diciembre 2010.

3 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 ²		Avance ³	Notas
		2009	2010		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	11.1	33.3	300.0	ascendente
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios a contrata.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total efectivo de funcionarios a contrata año t}) * 100$	0.7	0.0	0.0	ascendente
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	96.1	95.1	99.0	ascendente
4.2 Porcentaje de becas ⁴ 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.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t})$	0.5	2.4	480.0	ascendente
5. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	3.6	6.1	59.0	descendente
6. Evaluación del Desempeño⁵					
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Porcentaje de Funcionarios en Lista 1	99.0%	99.0%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 2	1.0%	1.0%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 3	0.0%	0.0%		
	Porcentaje de Funcionarios en Lista 4	0.0%	0.0%		

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

5 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 2009 – 2010			
Denominación	Monto Año 2009	Monto Año 2010	Notas
	M\$ ⁶	M\$	
INGRESOS	33.067.236	40.920.453	
RENTAS DE LA PROPIEDAD	5.865	6.059	
INGRESOS DE OPERACIÓN	9.570	6.056	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	144.561	127.773	
TOTAL INGRESOS CORRIENTES	200.156	179.448	
APORTE FISCAL	3.379.178	3.467.508	
APORTE FISCAL	29.483.218	37.260.685	
TOTAL APOORTE FISCAL	32.862.696	40.728.193	
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	4.384	12.812	
GASTOS	31.141.422	40.020.093	
GASTOS EN PERSONAL	3.301.596	3.575.524	
BIENES Y Svs. DE CONSUMO	434.043	357.266	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	80.092	110.463	
ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	287.298	151.918	
INICIATIVAS DE INVERSION	26.099.717	35.724.924	
SERVICIOS DE LA DEUDA	938.676	99.998	

⁶ La cifras están expresadas en M\$ del año 2010. El factor de actualización de las cifras del año 2009 es 1,014.

b) Comportamiento Presupuestario año 2010

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2010								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ⁷	Presupuesto Final ⁸	Ingresos y Gastos Devengados	Diferencia ⁹	Notas ¹⁰
				(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	
			INGRESOS	35.681.855	41.151.828	40.920.492	231.336	
05			TRANSFERENCIAS CORRIENTES		9.856		9.856	
	01		Del Sector Privado					
		003	Administradora del Fondo para Bonificación por Retiro					
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD	5.583	5.583	6.059	-476	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	5.075	5.075	6.056	-981	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	544.130	144.140	127.773	16.367	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	70.035	70.035	76.499	-6.464	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias	10.150	10.150	38.851	-28.701	
	99		Otros	463.945	63.955	12.423	51.532	
09			APORTE FISCAL	35.115.341	40.728.193	40.728.193	0	
	01		Libre					
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	1.726	1.726	12.812	-11.086	
	03		Vehículos	1.218	1.218	2.500	-1.282	
	04		Mobiliario y Otros	508	508	737	-229	
	05		Máquinas y Equipos			2.626	-2.626	
	06		Equipos Informaticos			67	-67	
	99		Otros Activos no Financieros			6.882	-6882	
15			Saldo Inicial de Caja	10.000	257.255	2.931.396	-2.674.141	
			GASTOS	35.681.855	41.151.828	40.020.092	1.131.736	
21			GASTOS EN PERSONAL	3.297.194	3.594.000	3.575.524	18.476	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	349.548	359.548	357.266	2.282	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	47.957	119.047	110.463	8.584	
	01		Prestaciones Previsionales	47.957	47.957	36.813	11.114	

7 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

8 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2010.

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

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

	03	Prestaciones Sociales del Empleador		71.090	73.650	-2.560
29		ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	131.545	251.013	151.917	99.096
	03	Vehículos	23.345	50.545	49.958	587
	04	Mobiliario y Otros	9.237	9.237	9.134	103
	05	Máquinas y Equipos	72.573	138.699	46.725	91.974
	06	Equipos Informáticos	23.345	36.745	30.424	6.321
	07	Programas computacionales	3.045	15.787	15.676	111
	99	Otros Activos no Financieros				
31		INICIATIVAS DE INVERSION	31.844.611	36.700.744	35.724.924	975.820
	01	Estudios basicos				
	02	Proyectos				
34		SERVICIOS DE LA DEUDA	1.000	99.999	99.998	1
	07	Deuda Flotante				
35		Saldo final de Caja	10.000	27.477		27.477
		RESULTADO		0	900.400	-900.400

c) Indicadores Financieros

Cuadro 4							
Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹¹			Avance ¹² 2010/ 2009	Notas
			2008	2009	2010		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ¹³)	coeficiente	0,82	0,98	0,86	88,3	
	[IP Ley inicial / IP devengados]	coeficiente	2,99	3,49	3,95	113,4	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP percibidos / IP devengados]	coeficiente	5,38	6,38	3,86	60,4	
	[IP percibidos / Ley inicial]	coeficiente	1,80	1,83	0,98	53,3	
	[DF/ Saldo final de caja]	coeficiente	0,01	0,04	3,64	901,7	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	(DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	coeficiente	0,01	0,04	1,49	373,4	

11 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2010. Los factores de actualización de las cifras de los años 2008 y 2009 son 1,030 y 1,014 respectivamente.

12 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.

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

d) Fuente y Uso de Fondos

Cuadro 5				
Análisis del Resultado Presupuestario 2010¹⁴				
Código	Descripción	Saldo Inicial (M\$)	Flujo Neto (M\$)	Saldo Final (M\$)
FUENTES Y USOS		2.931.396	900.399	3.831.796
Carteras Netas		-	-5.595.257	-5.595.257
115	Deudores Presupuestarios	-	39.600	39.600
215	Acreedores Presupuestarios	-	-5.634.857	-5.634.857
Disponibilidad Neta		4.438.659	6.250.323	10.6883982
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	4.438.659	6.250.323	10.688.982
Extrapresupuestario neto		-1.507.262	245.333	-1.261.929
114	Anticipo y Aplicación de Fondos	61.664	-20.057	41.607
116	Ajustes a Disponibilidades	-	-	-
119	Trasposos Interdependencias	-	-	-
214	Depósitos a Terceros	-1.277.739	427.823	-849.916
216	Ajustes a Disponibilidades	-291.187	-162.433	-453.620
219	Trasposos Interdependencias			

¹⁴ Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

e) Cumplimiento Compromisos Programáticos

Cuadro 6				
Ejecución de Aspectos Relevantes Contenidos en el Presupuesto 2010				
Denominación	Ley Inicial M\$	Presupuesto Final M\$	Devengado ¹⁵ M\$	Observaciones
Para la inversiones en Puertos (Obras Portuarias y Aeropuertos). Se dispondrán de recursos por \$ 70.818 Millones , equivalentes a un mayor gasto de 31,3% respecto de sus asignaciones Ley 2009.	31.844.611	36.700.744	35.724.924	
En estos Programas de inversion destacan aquellas destinadas a los Nuevos aeródromos incorporados en el Plan Chiloé y Chaiten, la infraestructura y equipos del Plan de Conectividad Austral, los cuales en suma tendrían asignaciones por \$25.023 millones , lo que equivale a un incremento de 136% respecto de lo asignado en la Ley 2009 para esos programas especiales.	26.037.132	18.439.455	18.272.617	1

Nota:

- 1.- Para el cálculo se consideró la Red Primaria, Secundaria y de pequeños Aeródromos ubicados entre las regiones 10, 11 y 12

¹⁵ Para efectos de llenado de este cuadro, se consideró en la columna devengado el presupuesto ejecutado.

f) **Transferencias¹⁶**

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2010 ¹⁷ (M\$)	Presupuesto Final 2010 ¹⁸ (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia ¹⁹	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					
Inversión Real					
Otros ²⁰					
TOTAL TRANSFERENCIAS		9.856			

16 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 31.12.2010.

18 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

19 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

g) Inversiones²¹

Cuadro 8							
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010							
Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada a al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO EL LOA, CALAMA	677.088	677.088	100	48.387	48.387	0	
CONSERVACION MAYOR PISTA AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA	1.033.670	1.033.670	100	969.899	969.899	0	
NORMALIZACION OACI AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA	2.417.460	537.260	22	1.124.654	537.460	587.194	
CONSERVACION RUTINARIA AP. DE PICHIDANGUI, IV REGION DE COQUIMBO	128.500	128.500	100	128.500	128.500	0	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO LA FLORIDA, LA SERENA	79.997	79.997	100	80.000	79.997	3	
PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AVIONES AERÓDROMO LA FLORIDA, LA SERENA	9.820	9.820	100	10.000	9.820	180	
MEJORAMIENTO INTEGRAL AEROPUERTO MATAVERI, ISLA DE PASCUA	791.593	791.593	100	80.516	80.513	201	
CONSERVACION MENOR AEROPUERTO MATAVERI DE ISLA DE PASCUA	160.000	160.000	100	160.000	160.000	0	

21 Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

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

23 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2010.

24 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2010.

25 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria devengada del año 2010.

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION, EXPLOTACION, MEJORAMIENTO Y ADMINISTRACION DE LA CANTERA HANGA HEMU DE ISLA DE PASCUA	0	0		10	0	10	
CONSERVACION MAYOR AREA MOVIMIENTO AEROPUERTO MATAVERI, ISLA DE PASCUA	6.238.277	1.838.277	29	1.839.230	1838.277	953	
CONSERVACION AERÓDROMO DE PICHILEMU	345.964	335.964	97	336.000	335.964	36	
NORMALIZACIÓN ANCHO DE BERMA CALLE RODAJE ALFA AEROPUERTO CERRIEL SUR DE CONCEPCION	49.004	49.004	100	52.300	49.004	3.296	
NORMALIZACION AEROPUERTO CARRIEL SUR, 2009 DE CONCEPCION	86.682	86.682	100	86.682	86.682	0	
CONSERVACION RUTINARIA AERPODROMO MARÍ DOLORES DE LOS ANGELES, VIII REGION	45.744	45.744	100	45.745	45.745	1	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO LEQUECAHUE DE TIRUA 2009	77.160	77.160	100	77.161	77.160	1	
CONSERVACION MAYOR CALLE RODAJE ALFA SUR AERÓDROMO CARRIEL SUR, CONCEPCION	118.189	118.189	100	118.190	180.189	1	
CONSERVACION REPARACION PEQUEÑOS AERÓDROMOS ISLA MOCHA, LEQUECAHUE,	8.319	8.319	100	8.320	8.319	1	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
PEHUENCHES, REGION DEL BIO BIO							
CONSERVACION, REPARACION AEROPUERTO CARRIEL SUR, CONCEPCION	12.978	12.978	100	12.978	12.978	0	
CONSERVACION, REPARACION AERÓDROMO MARIA DOLORES DE LOS ANGELES, VIII REGION	165.322	165.322	100	165.424	165.322	102	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMOS VILLA PORTALES, ANGOL, Y TRAIKEN, IX REGION	215.095	165.095	77	165.100	165.095	5	
CONSERVACION MAYOR AERÓDROMO MAQUEHUE DE TEMUCO, IX REGION	129.659	129.659	100	129.915	129.659	256	
CONSERVACION MENOR AERÓDROMO DE PUCON, IX REGION	39.210	39.210	100	39.250	39.210	40	
CONSERVACION, REPARACION AERÓDROMO MANQUEHUE, TEMUCO	26.195	26.195	100	26.195	26.195	0	
CONSERVACION, REPARACION AERÓDROMO DE PUCON, IX REGION	15.883	154.883	100	15.883	15.883	0	
NORMALIZACION SANITARIA Y VALLAS AERÓDROMO MANQUEHUE DE TEMUCO	180.000	0	0	2.785	0	2.785	
CONSERVACION AERÓDROMO DE VICTORIA, REGION DE LA ARAUCANIA	335.960	0	0	8.450	0	8.450	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION INFRAESTRUCTURA VERTICAL AERÓDROMO MANQUEHUE, IX REGION	80.000	0	0	3.000	0	3.000	
CONSTRUCCION NUEVO AERÓDROMO EN ISLA DE CHILOE, X REGION	21.943.358	13.301.533	61	7.760.000	7.606.650	153.350	
CONSERVACION GLOBAL PEQUEÑOS AERÓDROMOS PROVINCIA DE LLANQUIHUE, X REGION	1.156.350	797.577	69	350.480	350.357	123	
CONSERVACION GLOBAL PEQUEÑOS AERÓDROMOS PROVINCIA DE CHILOE	1.235.184	1.124.453	91	732.944	729.800	3.144	
CONSERVACION GLOBAL PEQUEÑOS AERÓDROMOS PROVINCIA DE PALENA, X REGION	1.131.969	938.730	83	611.128	611.044	84	
REPOSICION AERÓDROMO DE CHAITEN, PROVINCIA DE PALENA, X REGION	16.973.561	974.806	6	274.295	273.141	1.154	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO CAÑAL BAJO DE OSORNO	380.729	380.729	100	381.075	380.729	346	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT	369.438	369.438	100	369.439	369.438	1	
CONSERVACION PEQUEÑOS AERÓDROMOS, XI REGION BIP 30081437-0	725.783	725.783	100	545.251	543.099	2.152	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION AEREA DE ESTACIONAMIENTO DE CARGA AERÓDROMO DE BALMACEDA	380.846	380.846	100	87.004	87.003	1	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO BALMACEDA, XI REGION	313.885	101.485	32	101.500	101.485	15	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO TENIENTE VIDAL, XI REGION	155.751	76.073	49	76.125	76.073	52	
CONSERVACION PEQUEÑOS AERÓDROMOS, XI REGION BIP 30091498-0	155.751	55.751	36	55.825	55.751	74	
MEJORAMIENTO INTEGRAL AERÓDROMO TENIENTE MARSH DE LA ANTARTIDA CHILENA	385.409	314.077	81	200.000	194.127	5.873	
CONSTRUCCION PEQUEÑO AERÓDROMO CALETA MARIA, TIMAUKEL, XII REGION	179.634	159.284	89	1.260	1.222	38	
CONSERVACION RUTINARIA AERÓDROMO TENIENTE GALLARDO, PUERTO NATELES, XII REGION	509.353	509.353	100	113.773	113.773	0	
CONSERVACION MAYOR AEROPUERTO MAYOR PRESIDENTE IBAÑEZ DEL CAMPO DE PUNTA ARENAS, XII REGION	8.928689	8.497.055	95	6.517.976	6.517.976	0	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
MEJORAMIENTO PISTA 03-21 AERÓDROMO CAPITAN FUENTES MARTINEZ, PORVENIR	667.268	667.268	100	39.380	38.949	431	
CONSERVACION RUTINARIA AEROPUERTO CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO DE PUNTA ARENAS, XII REGION	496.749	222.000	45	222.000	222.000	0	
NORMALIZACION CERTIFICACION OACI AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, SANTIAGO, XIII REGION	507.887	507.887	100	20.000	19.431	569	
CONSERVACION MENOR AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, SANTIAGO, REGION METROPOLITANA	117.899	117.799	100	118.024	117.899	125	
CONSERVACION MAYOR AREA DE MOVIMIENTO AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ	2.674.450	81.084	3	210.744	81.084	129.660	
MEJORAMIENTO AREA DE MOVIMIENTO PISTA 17R 35L, AEROPUERTO AMB	210.000	0	0	10	0	10	
CONSTRUCCION NUEVO AERÓDROMO DE PELDEHUE, COLINA	162.000	0	0	165.000	0	165.000	
AMPLIACION PLATAFORMA ESTACIONAMIENTO AVIONES AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ	150.000	0	0	10	0	10	

Cuadro 8
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2010

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²²	Ejecución Acumulada al año 2010 ²³	% Avance al Año 2010	Presupuesto Final Año 2010 ²⁴	Ejecución Año 2010 ²⁵	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(7) = (4) - (5)	
CONSERVACION RUTINARIA 2009-2010 AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, SANTIAGO	673.970	673.970	100	295.195	295.187	8	
CONSERVACION RUTINARIA AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, 2010-2011	900.101	520.101	58	520.200	520.101	99	
CONSERVACION, REPARACION TORRE DE CONTROL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ	416.18	409.718	98	412.145	409.718	2.427	
DIAGNOSTICO EDIFICIO TERMINAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, SANTIAGO	37.576	37.576	100	38.619	37.576	1.043	
CONSERVACION, REHABILITACION, REPARACION AERÓDROMO PICHROY, VALDIVIA, XIV REGION	49.945	19.945	40	50.000	19.945	30.055	
NORMALIZACION OACI AEROPUERTO CHACALLUTA, ARICA	880.000	0	0	10	0	10	
CONSERVACION MAYOR AERÓDROMOS ZONA CENTRAL	625.247	623.747	100	593.758	593.757	1	
CONSTRUCCION SEGUNDA PISTA AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ, SANTIAGO (INDEMNIZACION POR PAGO DE EXPROPACIONES)	14.000.000	10.048.903	72	10.083.000	10.048.903	34.097	

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2010

- Indicadores de Desempeño presentados en la Ley de Presupuestos 2010

Cuadro 9 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ²⁶	% Cumplimiento ²⁷	Notas
				2008	2009	2010				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	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	$(N^{\circ} \text{ de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año } t \text{ pertenecientes a la Red Secundaria} / \text{Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Secundaria}) * 100$	%	91% (10/11)*100	N.M.	110% (11/10)*100	90% (9/10)*100	SI	122%	1
	Enfoque de Género:									
	No									

26 Se considera cumplido el compromiso, si la comparación entre el dato efectivo 2010 y la meta 2010 implica un porcentaje de cumplimiento igual o superior a un 95%.

27 Corresponde al porcentaje de cumplimiento de la comparación entre el dato efectivo 2010 y la meta 2010.

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ²⁶	% Cumplimiento ²⁷	Notas
				2008	2009	2010				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	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	(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	%	100% (13/13)*100	N.M.	108% (14/13)*100	100% (13/13)*100	SI	108%	1
	Enfoque de Género: No									
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	Porcentaje de Aeródromos de la Red Principal que finalizan obras de mantención en el año t, respecto del total de aeródromos de la Red Principal que contemplan obras de mantención según Ley de Presupuesto del año t.	(N° de Aeródromos de la Red Principal que finalizan obras de mantención en el año t /N° total de Aeródromos de la Red Principal que contemplan obras de mantención según Ley de Presupuestos del año t)*100	%	31% (4/13)*100	N.M.	69% (9/13)*100	54% (7/13)*100	SI	129%	2
	Enfoque de Género: No									

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ²⁶	% Cumplimiento ²⁷	Notas
				2008	2009	2010				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Porcentaje de Aeródromos de la Red Secundaria que finalizan obras de mantención en el año t, respecto del total de Aeródromos de la Red Secundaria que contemplan obras de mantención según Ley de Presupuestos del año t.	(N° de Aeródromos de la Red Secundaria que finalizan en el año t / N° total de Aeródromos de la Red Secundaria que contemplan obras de mantención según Ley de Presupuestos del año t)*100	%	0% (0/11)*10 0	N.M.	50% (5/10)*10 0	40% (4/10)*10 0	SI	125%	2
	Enfoque de Género: No									
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	Porcentaje de Aeropuertos de la Red Primaria que incluyen, en su fase de explotación, estándares de calidad de servicio.	(Cantidad de Aeropuertos de la Red Primaria que incluyen estándares de calidad de servicio / Cantidad total de Aeropuertos que forman la Red Primaria)*100	%	0% (0/13)*10 0	N.M.	38% (5/13)*10 0	38% (5/13)*10 0	SI	100%	
	Enfoque de Género: No									

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ²⁶	% Cumplimiento ²⁷	Notas
				2008	2009	2010				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	Porcentaje de Reclamos a la calidad de servicio respondidos en un máximo de 30 días, respecto del total de reclamos a la calidad de servicio presentados por los usuarios del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en el año t.	(Cantidad de Reclamos a la calidad de servicio respondidos en un máximo de 30 días /Cantidad total de reclamos a la calidad de servicio presentados por los usuarios del Aeropuerto Arturo Merino Benítez en el año t)*100	%	S.I.	100% (625/626)*100	100% (617/617)*100	94% (1880/2000)*100	SI	106%	
	Enfoque de Género: No									
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Porcentaje de cumplimiento de las etapas definidas para la entrega a la comunidad de las obras vinculadas al Plan Chiloé, que son de responsabilidad de la Dirección de Aeropuertos.	(N° de Etapas cumplidas para la entrega a la comunidad de las obras vinculadas al Plan Chiloé/N° total de Etapas definidas para la entrega a la comunidad de las obras vinculadas al Plan Chiloé)*100	%	50% (2/4)*100	53% (2/4)*100	63% (3/4)*100	68% (3/4)*100	NO	93%	3
	Enfoque de Género: No									

Cuadro 9
Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2010

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2010	Cumple SI/NO ²⁶	% Cumplimiento ²⁷	Notas
				2008	2009	2010				
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	Porcentaje de Pequeños Aeródromos autorizados por la DGAC que se mantienen operativos el año t, respecto del total de Pequeños Aeródromos autorizados por la DGAC y que integran la red de pequeños aeródromos en el año t.	$(N^{\circ} \text{ de Pequeños Aeródromos autorizados por la DGAC que se mantienen operativos el año } t / N^{\circ} \text{ total de Pequeños Aeródromos autorizados por la DGAC y que integran la red de pequeños aeródromos en el año } t) * 100$	%	100% (72/72)*100	96% (65/68)*100	97% (65/67)*100	99% (70/71)*100	SI	98%	
	Enfoque de Género: No									

Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	Porcentaje de desviación del monto final ejecutado, respecto del monto establecido en los contratos originales de obras de infraestructura aeroportuaria.	$(\text{Sumatoria } \text{monto final - monto original} \text{ de cada contrato de obra terminado en el año } t / \text{Sumatoria de los montos originales del total de contratos de obra terminados en el año } t) * 100$	%	8% (448798/5903731)*100	6% (791869/1407494)*100	3% (179501/7056549)*100	10% (2200000/2200000)*100	SI	394%	4
--	---	--	---	----------------------------	----------------------------	----------------------------	------------------------------	----	------	---

Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.
Enfoque de Género:
No

Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio: 9%
Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas: 10%
Porcentaje de cumplimiento global del servicio: 100 %

Notas:

1.- Durante el año 2010 el Aeródromo de Pichoy pasó desde la Red Secundaria a la Red Primaria. Así mismo, los Aeródromos de Melinka y Robinson Crusoe pasaron a la categoría de Red Secundaria, aumentando en definitiva el numerador del presente indicador respecto a lo comprometido para el año.

2.- Durante el presente año se consideró el término de obras de conservación en la red primaria 7 de los 13 Aeródromos programados y en la red secundaria 4 de los 10 programados, sin embargo y a raíz del terremoto, la Dirección de Aeropuertos debió realizar una revisión de sus presupuestos para destinar fondos a la reconstrucción, con ello, inicialmente disminuyó la cantidad de aeródromos factibles de poder terminar obras durante el año 2010 situación que fue informada a Dipres mediante Oficio respectivo. Sin embargo, la necesidad de disminuir los arrastres de inversión para el año 2011 (Instrucciones dadas por la Dirección de Planeamiento) motivaron el que nuevamente se analizara la situación de las diversas obras comprometidas y los presupuestos asociados, generando el adelantamiento de iniciativas cuya factibilidad de ejecución permitiera dar cumplimiento a los presupuestos y con ello el poder cumplir dentro del año 2010 con obras de conservación cuyo término que se esperaba inicialmente para el año 2011. De esta forma se logró cumplir con 9 Aeródromos de los 13 programados en la red primaria y con 5 Aeródromos de los 10 programados en la red secundaria.

3.- El incumplimiento de la meta se debe a que no se logró terminar dos de los sub-hitos comprometidos: Torre de Control y Edificio SEI. Lo anterior se debió a la alteración generada en el mercado de la Construcción post- terremoto, que aumentó la demanda por acero no solamente a nivel local si no también a nivel nacional, lo cual implicó el que se generaran complicaciones con el cumplimiento de los plazos en la fabricación de las estructura metálica comprometidos por la Maestranza que realizaría dichos trabajos. Es importante comentar, que la Maestranza, contratada por la empresa que se adjudicó el proyecto del nuevo aeródromo de Chiloé, tiene su sede en Talca, localidad afectada directamente por la catástrofe natural y posteriormente por la gran demanda local. (Para complementar esta respuesta, favor leer justificación en Medio de verificación correspondiente y en el Programa de Seguimiento).

4.- La desviación positiva respecto de la meta establecida, se debe a las medidas que viene aplicando la Dirección frente a este tema desde el año 2009. Algunas de ellas fueron el crear el Departamento de Ingeniería radicado en la División de Construcción como forma de poder aumentar la calidad de los diseños elaborados por el propio Servicio o por las consultoras contratadas. El establecer mecanismos de Autorización para los aumentos de obra basados en evaluaciones técnicas de las áreas involucradas, Fortalecimiento de las Direcciones Regionales con más y mejores inspectores fiscales, entre otras. Como resultado de lo anterior, 4 de los 28 contratos que finalizaron obras durante el año 2010, exhibieron aumentos por fallas de diseño por sobre el 10% de lo originalmente contratado, lo que representa un importante logro respecto a los años precedentes y posibilita el ir derivando hacia otro tipo de indicadores que permitan continuar en la senda de la mejora continua.

- Otros Indicadores de Desempeño medidos por la Institución el año 2010

Cuadro 10							
Otros indicadores de Desempeño año 2010							
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Notas
				2008	2009	2010	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Implementación de Planificación Integrada	(N° de actividades ejecutadas / N° total de actividades programadas) * 100	%	NA	NA	100	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Cumplimiento programación de Inversión	(N° Proyectos con un 82% de Ejecucion Financiera anual con respecto a su programación original / N° total de proyectos del Reporte de programación original del año vigente del Ministerio de Hacienda) * 100	%	NA	NA	79	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Porcentaje de cumplimiento del Presupuesto asignado vigente	(Presupuesto ejecutado / Presupuesto vigente) *100	%	99,1	99,61	98,87,3	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.							
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria.	Evaluación de la Implementación de la Gestión Integrada de Proyectos al interior del Servicio	Promedio de evaluaciones por ámbitos evaluados	%	NA	72	89	
Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.							

Anexo 5: Programación Gubernamental

Cuadro 11 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2010			
Objetivo ²⁸	Producto ²⁹	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula ³⁰	Evaluación ³¹
Conservación, Rehabilitación, Reparación Aeropuerto AMB, Santiago (\$614 millones)	Conservación, Rehabilitación, Reparación Aeropuerto AMB, Santiago (\$614 millones)	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria.	Cumplido
Invertir 922 Millones de pesos en reparación de red Aeroportuaria	Invertir 922 Millones de pesos en reparación de red Aeroportuaria	Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria. Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria. Servicios de Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos.	Cumplido

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

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

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

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

Anexo 6: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2010

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

Programa de mejoramiento de la Gestión 2010:

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	Mediana	8.00%	✓
		Sistema Seguridad de la Información	O								Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Administración Financiero - Contable				O					Mediana	6.00%	✓
Marco Avanzado	Recursos Humanos	Capacitación				O					Alta	10.00%	✓
		Evaluación del Desempeño				O					Menor	5.00%	✓
		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					Menor	5.00%	✓
	Planificación / Control de Gestión	Auditoría Interna				O					Alta	10.00%	✓
		Planificación / Control de Gestión				O					Alta	10.00%	✓
	Administración Financiera	Compras y Contrataciones del Sector Público			O						Alta	10.00%	✓
Marco de la Calidad	Atención Ciudadana	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (ISO regiones)	O								Mediana	8.00%	✓

Calidad de Gestión	Sistema de Gestión de la Calidad(- Gestión Territorial - Enfoque de Género)	0							Alta	10.00%	✓
Porcentaje Total de Cumplimiento :										100.00%	

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	El Servicio, con la debida oportunidad y de acuerdo a los plazos establecidos, envía los informes financieros solicitados, a través de la Dirección de Contabilidad y Finanzas del MOP, la que es responsable por el despacho de éstos a la Dirección de Presupuestos (DIPRES). Dichos informes son: (i) Programación de Ejecución Presupuestaria, (ii) Explicación mensual de las desviaciones del gasto, respecto del programa de ejecución, (iii) Ajustes mensuales al Programa de Ejecución. El servicio envía directamente a DIPRES los informes de dotación de personal, estos son: (a) Informe de dotación de Personal del proyecto de presupuesto, (b) Informes Trimestrales de Dotación de Personal y (c) Respuesta a observaciones planteadas en relación a los informes.
	Calidad de Atención a Usuarios	Sistema Seguridad de la Información	Modificar	1	El servicio compromete el SSI con sus etapas modificadas. En la primera etapa el servicio participa en la realización del Diagnóstico de la situación de seguridad de la información del MOP, respondiendo a las solicitudes de información u otros que le realice la DGOP. En la segunda etapa el servicio valida las actividades del Programa de Trabajo anual que son de su responsabilidad solicitadas por la DGOP, y difunde al resto de la organización el Programa de Trabajo Anual para implementar el Plan de Seguridad de la

					<p>Información ministerial. En la tercera etapa el servicio participa en la implementación del Programa de Trabajo Anual definido en la etapa anterior, de acuerdo a lo establecido por el Plan General de Seguridad de la Información ministerial. Finalmente, en la cuarta etapa, el servicio participa en la evaluación de los resultados de la implementación del Plan General de Seguridad de la Información ministerial y el Programa de Trabajo Anual; diseña, si corresponde, un Programa de Seguimiento a partir de las recomendaciones formuladas en la evaluación de los resultados de la ejecución del Plan General de Seguridad de la Información ministerial y Programa de Trabajo Anual; difunde a sus funcionarios los resultados de la evaluación de la implementación del Plan General de Seguridad de la Información ministerial y el Programa de Trabajo Anual; y mantiene el grado de desarrollo del sistema de acuerdo a cada una de las etapas tipificadas.</p>
Marco de la Calidad	Atención Ciudadana	Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (ISO regiones)	Modificar	1	<p>El Servicio compromete la etapa 1 del Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (SIAC) modificada, desarrollando sólo los Objetivos N°1 realización del diagnóstico, N° 2 elaboración del Plan Trienal y N°3 especificación de los procesos y regiones que formarán parte del Plan Trienal. El servicio abordará en su diagnóstico todos los procesos del sistema, evidenciando cómo estos se desarrollan e implementan tanto a nivel central como a nivel regional.</p>
	Calidad de Gestión	Sistema de Gestión de la Calidad(- Gestión Territorial - Enfoque de Género)	Modificar	1	<p>El Servicio compromete la etapa 1 del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) modificada, desarrollando sólo los Objetivos N°1 realización del diagnóstico, N° 2 identificación de los procesos de provisión de bienes y servicios que incorporan perspectiva de género y gestión territorial, N° 3 elaboración del Plan Trienal y N°4 especificación de los procesos de provisión de bienes y servicios que se certificarán cada año y formarán parte del Plan Trienal.</p>

Estratégicas	Procesos de Gestión Estratégicos(- Planificación / Control de Gestión - Auditoría Interna)	Eximir	--	El Servicio se exime de la implementación de la ampliación de alcance regional para el Sistema de Planificación/Control de Gestión de los Procesos de Gestión Estratégicos a 3 regiones, debido a que el Ministerio de Obras Públicas durante el presente año se abocó en su conjunto a dar solución a los problemas de conectividad y daño de la infraestructura en las zonas afectadas, junto con elaborar el Plan de Reconstrucción. Esto significó una importante reasignación de recursos desde las distintas regiones y el nivel central hacia las regiones afectadas, tanto en términos de personas, como de uso recursos del subt 21 y 22 no programados originalmente (viáticos y pasajes). Ello, junto con la rebaja presupuestaria de un 5%, hizo imposible disponer los recursos necesarios para las labores de ampliación y certificación en regiones de los sistemas del Marco Avanzado.
Soporte Institucional	Procesos de Soporte Institucional (- Capacitación - Higiene - Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo - Evaluación del Desempeño - Compras y Contrataciones del Sector Público)	Eximir	--	El Servicio se exime de la implementación de la ampliación de alcance regional para los sistemas de los Procesos de Soporte Institucional a 3 regiones, debido a que el Ministerio de Obras Públicas durante el presente año se abocó en su conjunto a dar solución a los problemas de conectividad y daño de la infraestructura en las zonas afectadas, junto con elaborar el Plan de Reconstrucción. Esto significó una importante reasignación de recursos desde las distintas regiones y el nivel central hacia las regiones afectadas, tanto en términos de personas, como de uso recursos del subt 21 y 22 no programados originalmente (viáticos y pasajes). Ello, junto con la rebaja presupuestaria de un 5%, hizo imposible disponer los recursos necesarios para las labores de ampliación y certificación en regiones de los sistemas del Marco Avanzado.

Anexo 7: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo

Cuadro 13				
Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2010				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo³²	N° de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas³³	Incremento por Desempeño Colectivo³⁴
Macrozona Norte	15	5	91%	8%
Dirección Regional Isla de Pascua	9	4	96%	8%
Dirección Regional Metropolitana	12	7	100%	8%
Macrozona Centro Sur	15	6	100%	8%
Macrozona Austral	31	7	100%	8%
División de Construcción	27	7	90%	8%
Departamento de Planificación y Control Estratégico	11	6	94%	8%
Departamento de Administración y Finanzas	32	4	100%	8%
Departamento de Concesiones	8	3	100%	8%
Gabinete	13	6	99%	8%

32 Corresponde al número de personas que integran los equipos de trabajo al 31 de diciembre de 2010.

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

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