
BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2003

DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS

SANTIAGO DE CHILE

Indice

Carta del Jefe de Servicio	2
Identificación de la Institución	5
Leyes y Formativas que rigen el funcionamiento de la Institución	
Organigrama y ubicación en la estructura del Ministerio	
Principales autoridades	
Definiciones Estratégicas	
Recursos Humanos	
Recursos Financieros	
Resultados de la Gestión	15
Cuenta Pública de los resultados	
Cumplimiento de los Compromisos Institucionales	
Avances en Materias de Gestión	
Proyectos de Ley	
Desafíos 2004	38
Anexos	40
Programación Gubernamental	
Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003	
Iniciativas de Inversión	
Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	

1. Carta del Jefe de Servicio

DAVID GUZMAN SILVA
DIRECTOR NACIONAL DE AEROPUERTOS

La Dirección de Aeropuertos, durante el año 2003 invirtió M\$4.935.892 en infraestructura Aeroportuaria. Esto último implicó una ejecución presupuestaria equivalente al 98,6% respecto del presupuesto Final decretado.

Las principales logros/no logros por productos estratégicos fueron:

1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional

Se ha mantenido 100% operativa la Red de Aeropuertos Internacionales y Nacionales, lo que posibilitó el transporte de 8.977.492 pasajeros, la realización de 171.186 Operaciones Aéreas y el transportar 285.778 toneladas de Carga. En el año 2003 se ejecutaron trabajos en 413.833 m² respecto a los 404.868 programados, lo que significó una inversión de m\$3.063.031 y un gasto (ST 21 + ST 22 + gasto Inherente) cercano a los m\$1.242.524. La mayor cantidad de metros cuadrados ejecutados se deben a que en algunos proyectos, las propuestas económicas presentadas fueron menores al presupuesto Oficial, lo que motivó hacer aumentos de Obra para ocupar completamente los fondos asignados.

2. Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)

Se ha mantenido un 94,59% operativa la Red de Pequeños Aeródromos por sobre el 87% comprometido. En el año 2003 se ejecutaron trabajos en 239.710m² respecto a los 262.536 programados, lo que significó una inversión de m\$1.537.010 y un gasto (ST 21 + ST 22 + gasto Inherente) cercano a los m\$659.304. El no cumplimiento en la cantidad de metros cuadrados se debe a razones climáticas en las regiones X y XI, lo que impidió a las empresas contratistas el poder concretar su programa de obras para el año. Este resultado se ve reflejado en el indicador que mide la cantidad de Pequeños Aeródromos Conservados respecto de lo programado. Las inversiones ejecutadas beneficiaron aproximadamente en promedio a 10.184 habitantes por Pequeño Aeródromo.

OTROS:

Concesiones:

La Dirección de Aeropuertos durante el año 2003 ha participado activamente en la etapa de ingeniería de detalle del proceso de licitación del Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama y en la preparación y evaluación de los antecedentes técnicos que permitieron materializar en el segundo semestre del 2003 la licitación de la concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

2ª Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benitez:

Durante el 2003 se dio termino a la Ingeniería de Detalle del Proyecto, al Estudio de Impacto Ambiental y en más de un 90% a las Expropiaciones de Terreno. Junto a lo anterior, se licitó la Asesoría a la Inspección Fiscal. La Adjudicación de la Obra se realizó en Noviembre del año 2003. La toma de razón por parte de Contraloría para la ejecución fue en Enero del 2004. Durante el año 2003 se esperaba iniciar parte de la ejecución, pero debido a variables externas, se produjeron retrasos que impidieron esto último. La inversión a ejecutar solo en la Obra, la cual está financiada por los aumentos en las tasas que cobra la Dirección General de Aeronáutica, asciende a M\$28.000.000.

Otros Logros:

Se logró cumplir con éxito el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) 2003, alcanzando el 100% de cumplimiento. En cuanto a los Convenios Colectivos, todos los Centros de Responsabilidad cumplieron por sobre el 90%.

Dificultades:

Debido a retrasos en la tramitación de los decretos y a los cambios dentro del Ministerio en la estructura de gastos, la DAP pudo contar con el total del presupuesto para inversión y gasto Operacional, a contar de la segunda mitad del año, lo que produjo retrasos en las Licitaciones de Obras. Junto a lo anterior, se sumó el mal estado del Tiempo en las regiones X y XI, lo que obligó a postergar parte de las obras, para el año 2004.


Las platas que no pudieron ser gastadas producto de lo anterior, fueron entregadas a la Coordinadora General de Concesiones en calidad de préstamo, en acuerdo con Dipres, para el pago de IVA por el mayor valor de este último. Dichas platas serían devueltas al Servicio a inicios del 2004.

Desafíos 2004:

La Dirección de Aeropuertos tiene como desafíos para el año 2004 el cumplir con el presupuesto asignado y según el programa de Obras aprobado, ejecutar la Construcción de la 2ª Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez y continuar con el apoyo técnico en el tema Concesiones aeroportuarias.

Por otro lado, y dado el presupuesto asignado para Gasto Operacional, la Dirección tiene como desafío el poder gestionar, racionalizando de la mejor forma dicho presupuesto, sin afectar el Programa de Obras en cuanto al control por parte de los Inspectores Fiscales (viáticos y pasajes), las remuneraciones del personal, entre otros.

Seguir cumpliendo con los PMG es una tarea a continuar así como el de velar que los Convenios colectivos suscritos por los funcionarios DAP, lleguen a buen término.



DAVID GUZMAN SILVA
Ingeniero Civil
Director Nacional de Aeropuertos

2. Identificación de la Institución

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Definiciones Estratégicas
- Recursos Humanos
- Recursos Financieros

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° 15840/64 Ley Orgánica Dirección de Aeropuertos, refundida y actualizada por Decreto Ley N° 850/97.

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

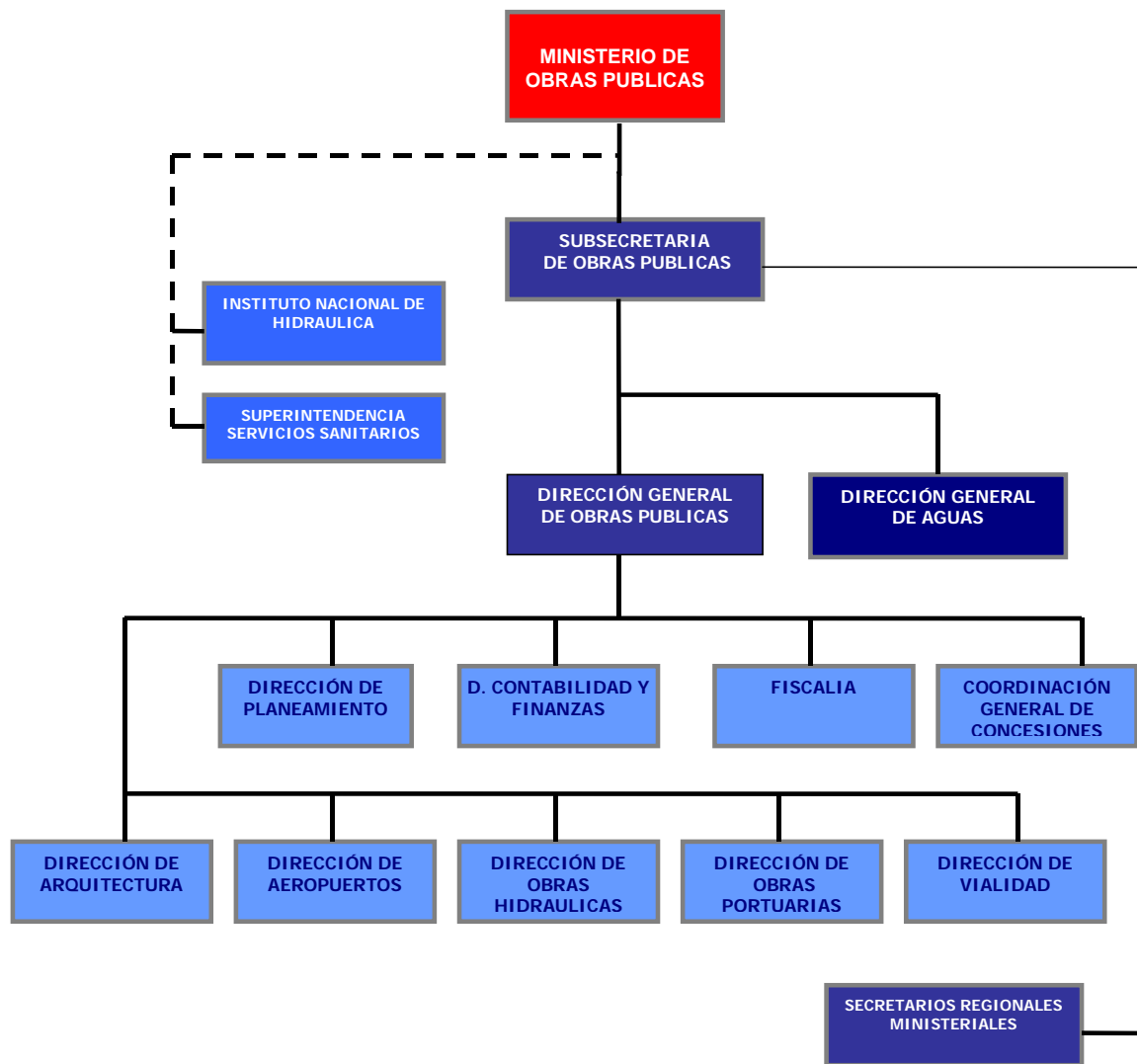
Decreto N° 170/93

Decreto N° 48/94 Reglamento de Consultorías

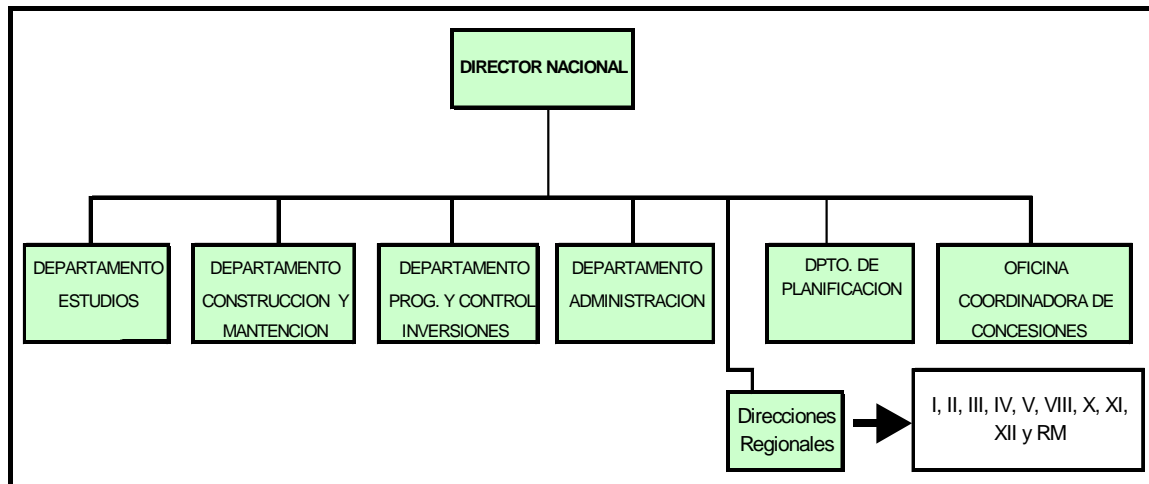
Decreto N° 404/98 Reglamento de Contratos Obras Públicas

3.- Ley Anual de Ejecución Presupuestaria.

Organigrama y ubicación en la estructura del Ministerio



Organigrama Dirección de Aeropuertos



Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Director Nacional de Aeropuertos	David Guzmán Silva
Jefe Departamento de Estudios	Pedro Córdova Vielma
Jefe Departamento de Construcción	Pedro Araya Marquez
Jefe Departamento de Programación y Unidad de Auditoría	Guillermo Guzmán Solar
Jefe Departamento de Administración	Francisco Armijo Otárola
Jefe Departamento de Planificación	Germán Urrutia Ruz
Jefe Unidad Coordinadora y Concesiones	Pablo Teutsch Monreal

Definiciones Estratégicas

● Misión Institucional

Contribuir al desarrollo del transporte aéreo del país y cooperar en el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones ubicadas en zonas apartadas de los grandes centros urbanos, mediante la Planificación, Diseño, Construcción, Conservación, Fiscalización y Control de Proyectos de infraestructura aeroportuaria nacional de uso público, de modo que las Líneas Aéreas, Instituciones Públicas y Privadas, Empresas, Comunidades o Pueblos aislados y Pasajeros del Transporte Aéreo en General, puedan acceder a ella en forma regular y segura.

● Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Mejorar y/o mantener la Infraestructura Aeroportuaria nacional de uso público.
2	Mejorar el Programa de Pequeños Aeródromos orientándolo a las zonas aisladas o apartadas de los grandes centros urbanos y a aquellas zonas donde se requiere hacer soberanía.
3	Mejorar la administración y uso de los recursos públicos, mediante un mayor control de los procesos desarrollados al interior de la Dirección.

● Productos estratégicos vinculado a objetivos estratégicos y cliente/beneficiarios/usuarios

Nombre Producto Estratégico	Número Obj. Estratégico	Número Cliente / Benef / Usuario
<u>1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.</u> <ul style="list-style-type: none">● Infraestructura Vertical (Edificios Terminales de Pasajeros y Carga, Torre de Control, etc.) Construida, Conservada y/o Mejorada● Infraestructura Horizontal (Pistas, Plataformas, Calles de Rodaje, etc.) Construida, Conservada y/o Mejorada	1,3	1-2-3-4-5-6-7
<u>2. Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)</u>	1,2,3	3-4-5-6-7-8

- **Clientes/beneficiarios/usuarios**

Número	Descripción
1	Líneas aéreas Nacionales y Extranjeras.
2	Pasajeros del Transporte Aéreo.
3	Empresas privadas.
4	Clubes aéreos.
5	Instituciones de Fuerzas Armadas y Carabineros (Soberanía, Control territorial, etc).
6	Dirección General de Aeronáutica Civil (Administración de los Aeropuertos y Aeródromos)
7	Organismos Públicos y Empresas del Estado (Conaf, BancoEstado, Ministerios, etc.)
8	Comunidades o Poblaciones ubicadas en zonas apartadas de los grandes centros urbanos

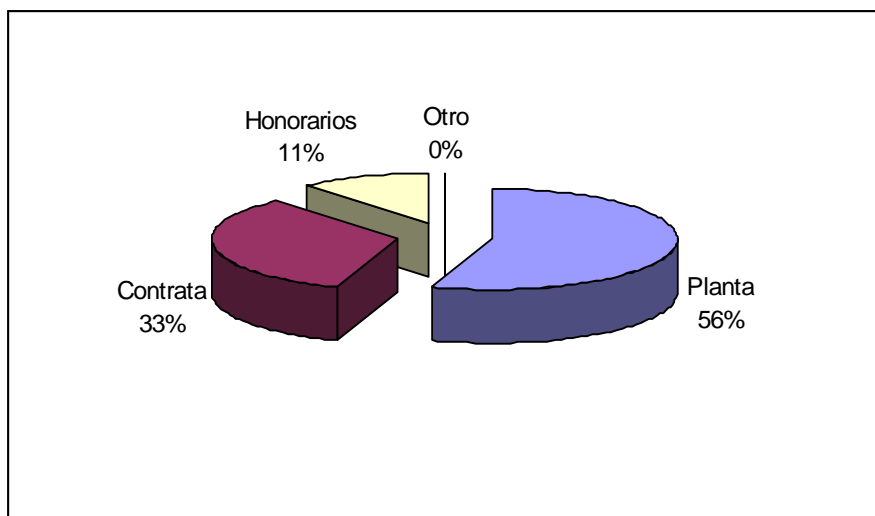
Nota: Las Definiciones Estratégicas enunciadas anteriormente corresponden a las presentadas en el proyecto presupuesto 2004 y en el sistema Planificación y Control de Gestión del PMG 2003, debido a que estas representan de mejor forma el quehacer de la DAP durante el año 2003. Es por este motivo que este Balance se enfocará a las definiciones anteriormente expuestas.

Recursos Humanos

DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR TIPO DE CONTRATO

Dotación Efectiva ¹ año 2003 por tipo de contrato	
Planta	88
Contrata	53
Honorarios ²	18
Otro	
TOTAL	159

GRÁFICO: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR TIPO DE CONTRATO



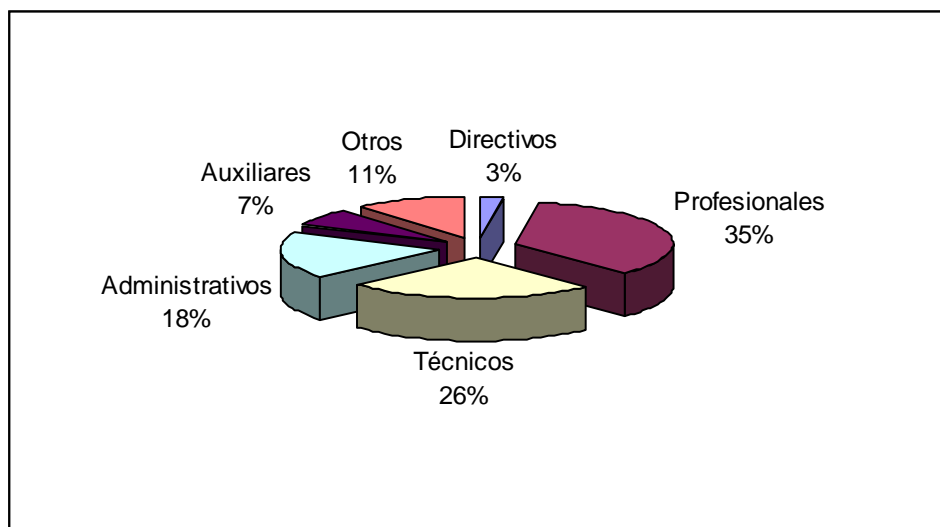
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde a la dotación efectiva de personal.

2 Considera sólo el tipo "honorario asimilado a grado".

DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR ESTAMENTO

Dotación Efectiva ¹ año 2003 Por estamento	
Directivos	4
Profesionales	56
Técnicos	41
Administrativos	29
Auxiliares	11
Otros	18
TOTAL	159

GRÁFICO: DOTACIÓN EFECTIVA AÑO 2003 POR TIPO DE CONTRATO



Recursos Financieros

RECURSOS PRESUPUESTARIOS AÑO 2003

Ingresos Presupuestarios Percibidos ³ año 2003	
Descripción	Monto M\$
Aporte fiscal	6.428.453
Endeudamiento ⁴	
Otros ingresos ⁵	246.347
TOTAL	6.674.800

Gastos Presupuestarios Ejecutados ³ año 2003	
Descripción	Monto M\$
Corriente ⁶	1.618.596
De capital ⁷	4.886.278
Otros gastos ⁸	169.926
TOTAL	6.674.800

3 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2003.

4 Corresponde a los recursos provenientes de créditos de organismos multilaterales.

5 Incluye el Saldo Inicial de Caja y todos los ingresos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

6 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23, 24 y 25.

7 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 30, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 83, cuando corresponda.

8 Incluye el Saldo Final de Caja y todos los gastos no considerados en alguna de las categorías anteriores.

3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
- Avance en materias de Gestión
- Proyectos de Ley

Cuenta Pública de los Resultados

BALANCE GLOBAL

La Dirección de Aeropuertos, durante el año 2003, puso su mayor esfuerzo en cumplir con los desafíos adoptados para el año en cuestión, en donde su principal labor fue la de ejecutar las Obras de Conservación en Aeródromos de las Redes de Cobertura Nacional, Internacional y Pequeños Aeródromos, lo que significó inversión por un monto de M\$4.935.892, este último incluye Inversión devengada. Lo cual implicó una ejecución presupuestaria equivalente al 86% respecto del presupuesto inicial aprobado (comienzos del 2003) y del 98,6% respecto del presupuesto Final aprobado.

Se ejecutaron Obras en las Regiones I, II, III, IV, V (Isla de Pascua), VII, VIII, X, XI, XII y Región Metropolitana, destacando:

- REPARACION CALLES DE RODAJE Y DESAHOGO AP. CHACALLUTA- ARICA, lo que beneficia a 239.375 pasajeros y 185.268 Habitantes
- CONSERVACION AERÓDROMO EL LOA-CALAMA, lo que beneficia a 226.656 pasajeros y 138.402 habitantes
- CONSERVACION Y MANTENCION DEL AP. MATAVERI, ISLA DE PASCUA, lo que beneficia a 49.339 pasajeros y 3.791 habitantes
- CONSERVACION Y MEJORAMIENTO AERÓDROMO CARRIEL SUR, lo que beneficia a 377.249 pasajeros y 216.061 habitantes (Solo en la Ciudad de Concepción)
- CONSERVACION AEROPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT, lo que beneficia a 487.395 pasajeros y 175.938 habitantes
- CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS X REGION, lo que beneficia a 55.109 habitantes
- CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS DE LA XI REGION, lo que beneficia a 10.374 habitantes
- REPOSICION DE LOS PAVIMENTOS Y CONSERVACION DEL AEROPUERTO A. MERINO BENITEZ, lo que beneficia a 5.605.239 pasajeros
- CONSERVACIÓN VARIOS AERODROMOS DEL PAIS: AERODROMO EL BOLDO DE CAUQUENES, PICHROY DE VALDIVIA, PRESIDENTE IBAÑEZ DE PUNTA ARENAS Y CHAMONATE DE COPIAPO.

Respecto al tema Aeropuertos Concesionados, la DAP continuó a través de los Inspectores de Explotación, controlando el avance de dichos contratos en Etapa de Explotación. Cabe destacar que los Inspectores aludidos son funcionarios de la Dirección de Aeropuertos y no de la Coordinadora General de Concesiones, lo que implicó durante el 2003, realizar diversos gastos con cargo al presupuesto DAP, como por ejemplo viáticos, Honorarios, Gasto Corriente para las oficinas de la Inspección. Esto sin duda, repercute en el presupuesto global de la Dirección, dado que no se han podido obtener los recursos para este tema en particular, cada vez que se postulan, dado que son entregados solo a la Coordinadora General de Concesiones.

La Dirección de Aeropuertos durante el año 2003 ha participado activamente en la etapa de ingeniería de detalle del proceso de licitación del Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama y en la preparación y evaluación de los antecedentes técnicos que permitieron materializar en el segundo semestre del 2003 la licitación de la concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Del mismo modo, se han generado las Bases de Licitación que permitirán licitar en el año 2004 la consultoría para realizar el Anteproyecto Referencial del Nuevo Aeropuerto de la IX Región y se ha continuado coordinando técnicamente la preparación de antecedentes concernientes a la futura licitación del Nuevo Aeropuerto de la IV Región.

2ª Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benitez:

Durante el 2003 se dio termino a la Ingeniería de Detalle del Proyecto, al Estudio de Impacto Ambiental y en más de un 90% a las Expropiaciones de Terreno. Junto a lo anterior, se licitó la Asesoría a la Inspección Fiscal, siendo la Consultora adjudicada Cruz y Dávila. La Adjudicación de la Obra se realizó en Noviembre del año 2003 y recayó en la empresa Contratista Besalco. La toma de razón por parte de Contraloría fue en Enero del 2004. Durante el año 2003 se esperaba iniciar parte de la ejecución de la misma, pero debido a variables externas, se produjeron retrasos que impidieron esto último. La inversión a ejecutar solo en la Obra, la cual está financiada por los aumentos en las tasas que cobra la Dirección General de Aeronáutica, asciende a M\$28.000.000.

Otros Logros:

Se logró cumplir con éxito el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG) 2003, alcanzando el 100% de cumplimiento. En cuanto a los Convenios Colectivos, todos los Centros de Responsabilidad cumplieron por sobre el 90%.

La Dirección de Aeropuertos durante el 2003, si bien aumentó su gasto en los ST 21 y 22, disminuyó su gasto inherente a Obras (ST 31), lo que en conjunto (ST21 + ST 22 + Gastos Inherentes) fue menor a lo del año 2002, pasando de un 80% (año 2002) a un 41% en el 2003 respecto a la Inversión real (sin gasto inherente). Se debe destacar que a igual inversión Real, para efectos de comparación, la reducción en el gasto (ST21 + ST 22 + Gastos Inherentes) fue de un 10%.

Dificultades:

Debido a retrasos en la tramitación de los decretos y a los cambios dentro del Ministerio en la estructura de gastos, la DAP pudo contar con el total del presupuesto para inversión y gasto Operacional, a contar de la segunda mitad del año, lo que produjo retrasos en las Licitaciones de Obras. Junto a lo anterior, se sumó el mal estado del Tiempo en las regiones X y XI, lo que obligó a postergar parte de las obras para el año 2004. Esto se ve reflejado en la cantidad de Pequeños Aeródromos que se Conservaron versus los que se programaron.

Las platas que no pudieron ser gastadas producto de lo anterior, fueron entregadas a la Coordinadora General de Concesiones en calidad de préstamo, en acuerdo con Dipres, para el pago de IVA por el mayor valor de este último. Dichas platas serían devueltas al Servicio a inicios del 2004

Resultados de la Gestión Financiera

INGRESOS Y GASTOS AÑOS 2002 – 2003

Denominación	Monto Año 2002 M\$ ⁹	Monto Año 2003 M\$
INGRESOS	5.074.766	6.674.795
Ingresos de Operación	3.573	4.070
Imposiciones Previsionales		
Ventas de Activos	1.260	2.490
Recuperación de Prestamos		
Transferencias		
Otros Ingresos	39.501	58.655
Endeudamiento		
Aporte Fiscal	4.971.139	6.428.453
Operaciones Años Anteriores		
Saldo Inicial de Caja	59.294	181.127
GASTOS	5.074.769	6.674.795
Gastos en personal	1.319.233	1.414.256
Bienes y servicios de consumo	121.683	170.784
Bienes y servicios para producción		
Prestaciones Previsionales	48.442	33.553
Transferencias corrientes		
Inversión sectorial de asignación regional		
Inversión real	3.399.192	4.886.281
Inversión financiera		
Transferencias de capital		
Servicio de la Deuda pública		
Operaciones Años Anteriores		
Compromisos Años Anteriores		
Saldo Final de Caja	186.217	169.921

1. Las diferencias entre el año 2002 y 2003 se deben principalmente a que hubo un mayor gasto en Inversión durante el año 2003 (Mayor cantidad de Obras e inversión por Obra). Al mismo tiempo, el Gasto en ST 21 y 22 aumentó respecto del año 2002 debido a la creación de una nueva estructura en el MOP que restringió el gasto con el ST 31. De ésta forma se buscaba transparentar el gasto en Inversión separándolo claramente del gasto por administración de Obras o Estudios, traspasando fondos de Inversión (ST 31) a los ST 21 y 22 y creando asignaciones especiales en el ST 31.
2. En el año 2002 se tuvo inicialmente un presupuesto de m\$4.028.884 y el Aporte Fiscal se rebajó en m\$560.000, recursos que fueron aportados por DGAC para la ejecución de la Obra de Conservación y mejoramiento del Aeródromo Carriel Sur de Concepción.

⁹ La cifras están indicadas en M\$ del año 2003.

ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PRESUPUESTARIO AÑO 2003

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁰ (M\$)	Presupuesto Final ¹¹ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados ¹² (M\$)	Diferencia ¹³ (M\$)
			INGRESOS	7.107.481	6.664.386	6.674.796	-10.410
01			INGRESOS DE OPERACION	3.101	3.101	4.071	-970
04			VENTA DE ACTIVOS	3.101	3.101	2.490	611
	41		Activos Físicos	3.101	3.101	2.490	611
07			OTROS INGRESOS	20.674	49.329	58.655	-9.326
	79		Otros	20.674	49.329	58.655	-9.326
09			APORTE FISCAL	7.070.605	6.428.453	6.428.453	
	91		Libre	7.070.605	6.428.453	6.428.453	
11			SALDO INICIAL DE CAJA	10.000	180.402	181.127	-725
			GASTOS	7.107.481	6.664.386	6.674.796	-10.410
21			GASTOS EN PERSONAL	1.218.101	1.427.755	1.414.256	13.495
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	121.098	171.763	170.784	979
24			PRESTACIONES PREVISIONALES	40.400	40.400	33.553	6.847
	30		Prestaciones Previsionales	40.400	40.400	33.553	6.847
31			INVERSION REAL	5.711.882	5.008.468	4.935.892	72.576
	51		Vehiculos	14.847	14.847	14.847	
	53		Estudios para Inversiones	51.788	788		788
	61		Inversión Región I	880.031	815.588	810.288	5.300
	62		Inversión Región II	709.056	727.056	726.981	75
	65		Inversión Región V	106.050	104.694	96.631	8.063
	68		Inversión Región VIII	501.970	459.970	455.086	4.884
	70		Inversión Región X	918.090	568.090	565.525	2.565
	71		Inversión Región XI	1.414.000	933.000	932.967	33
	73		Inversión R.M.. de Santiago	595.900	489.833	482.932	6.901
	74		Inversiones no Regionalizables	520.150	894.602	850.635	43.967
60			OPERACIONES AÑOS ANTERIORES	6.000	6.000		6.000
90			SALDO FINAL DE CAJA	10.000	10.000	120.312	-110.312
			Apertura Ley de Presupuestos				

¹⁰ Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

¹¹ Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2003

¹² Ingresos y Gastos Devengados: incluye los gastos no pagados el 2003.

¹³ Corresponde a la diferencia entre el Presupuesto Final y los Ingresos y Gastos Devengados.

Análisis

Diferencias en ST 21 (Inicial v/s Final): Corresponde al incremento que se recibe normalmente a fines de año por reajuste de remuneraciones, bonificaciones de desempeño colectivo, institucional, compensatorio y otros decretados durante el año, como la nueva estructura de gastos MOP. El saldo a favor se debe a que la Dirección restringió el gasto en Horas Extras y viáticos lo más posible debido a que el Ministerio de Hacienda decretó las platas faltantes en el presupuesto del ST 21 solo a fines de Diciembre del año 2003, lo que producía incertidumbre respecto a si se obtendrían los fondos o no para el pago de las remuneraciones de los funcionarios. Esto implicaba hacer uso del presupuesto de viáticos y horas Extras.

Diferencias en el ST 22 (Inicial v/s final): Debido a la creación de los gastos de la Nueva Estructura MOP se incrementó este Subtítulo con fondos del ST 31.

Diferencia ST 24 (Ejecutado): Se fundamenta en un menor pago en prestaciones previsionales, respecto a lo programado.

Durante el año 2003 se han realizado modificaciones presupuestarias por los siguientes motivos:

- La nueva Estructura de Gastos MOP que obligó a destinar del ST 31 m\$ 316.789 a asignaciones de gasto en el Item 74 del mismo ST. Al mismo tiempo, se destinaron otros fondos de este ST a los ST 21 y 22 producto de las restricciones que implicaba la nueva estructura.
- Situaciones Climáticas en las Regiones X y XI que obligaron a disminuir los montos a ejecutar el año 2003.
- Atraso en la tramitación de los decretos respectivos por parte del Ministerio de Hacienda, que obligó a empezar las Obras tardíamente y ajustar los contratos a montos más bajos o desplazar inversión para el año 2004.
- Entrega de fondos para pago de IVA a la Coordinadora General de Concesiones, lo que disminuyó el presupuesto DAP.
- Incremento (en miles de pesos) en el St 21 y 22 por concepto de:
Decreto 232 reajuste año 2003 remuneraciones, horas extra, y viáticos, Bonos Escolaridad y Aguinaldo Fiestas Patrias
Decreto 590 incremento las horas extra en 27.080 y el ST 22 en 50.665.
Decreto 823 otorga 11.314 para la asignación por Dirección Superior.
Decreto 824 para Asignación Institucional, 25.854
Decretos 1144 y 1206 otorgaron fondos para Bonificación Compensatoria, mayor costo Nuevo Trato Laboral, reajuste del 2,7% y recuperación de licencias médicas
- Se redujo las asignaciones de "Conservación Pequeños Aeródromos" del X y XI Región de los ítem 70 y 71 debido a situaciones climáticas adversas en ambas regiones y al atraso en el inicio de la obra del Ad. Llanada Grande motivado a que el camino a dicha localidad se habilitó después de lo previsto.
- Con el ST 24 se pagó indemnización a 3 obreros permanentes que jubilaron y que totalizaron m\$ 33.553.

Con los fondos del ítem 54 "vehículos" se adquirieron 2 camionetas para la región XI y para el Departamento de Construcción.

INDICADORES DE GESTIÓN FINANCIERA

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/ 2002
			2001	2002	2003	
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	[N° total de decretos modificatorios - N° de decretos originados en leyes ¹⁵ / N° total de decretos modificatorios]*100	%	60	57,14	53,85	110 descendente
	NUMERADOR		11-5	7-3	13-6	
	DENOMINADOR		10	7	13	
Promedio del gasto de operación por funcionario	[Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23) +gastos inherentes ST 31/ Dotación efectiva]	M\$	12.562	13.139	11.961	110 descendente
	NUMERADOR		2.072.807	2.154.822	1.901.828	
	DENOMINADOR		165	164	159	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	[Gasto en Programas del subt. 25 ¹⁶ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)]*100		No corresponde			
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	[Gasto en estudios y proyectos de inversión ¹⁷ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23) + gastos inherentes ST 31]*100	%	181	125	242	194 descendente
	NUMERADOR		3.746.928	2.685.286	4.604.256	
	DENOMINADOR		2.072.807	2.154.822	1.901.828	
						1.967.170

Los indicadores referidos a gasto Operacional incluyen los gastos Nueva Estructura en los que se incurre con ST 31.

Los resultados indican que durante el 2003, más del 50% de los decretos se debieron a otras variables tales como nueva estructura de gastos MOP, retraso en la entrega de los fondos, etc. lo que implicó modificaciones para ajustar el presupuesto a lo que era posible de ejecutar durante el año.

Junto a lo anterior, el segundo indicador muestra un menor valor respecto del 2002 debido a una mayor restricción por parte de la DAP en el gasto nueva estructura asimilado a Obras. Si bien se aumentó el gasto en el ST 21 y ST 22 producto de los traspasos del ST 31 a estos dos subtítulos, a raíz de la creación de la nueva estructura de gastos MOP, la DAP racionalizó el gasto generado en el ST 31 para la Administración de las Obras, logrando un menor gasto al de años anteriores, aun cuando la Inversión en Obras durante el 2003 fue mayor a las del 2001 y 2002. Esto último se ve demostrado en el indicador final, el cual muestra un avance del 194%, producto de una mayor inversión en Obras y un menor gasto inherente a Obras.

Ver en anexos, información de Transferencias Corrientes e Iniciativas de Inversión.

¹⁴ 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.

¹⁵ Se refiere a aquellos referidos a rebajas, reajustes legales, etc.

¹⁶ Corresponde a las transferencias a las que se aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

¹⁷ Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Inversión Real", menos los ítem 50, 51, 52 y 56.

Resultados de la gestión

ANÁLISIS DE LOGROS / NO LOGROS CON BASE AL CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES PRESENTADOS EN LA FORMULACIÓN PRESUPUESTARIA AÑO 2003

Los resultados que a continuación se presentan son en base a los Productos Estratégicos definidos durante el 2003 y presentados en el proyecto presupuesto 2004 y en el Sistema Planificación y Control de Gestión 2003. Lo anterior, debido a que estos Productos definen de mejor forma el quehacer de la DAP durante el 2003. Sin embargo, los cuadros con los indicadores presentados en la formulación presupuestaria 2003, incluyen los productos estratégicos definidos en dicha oportunidad.

- Producto Estratégico N°1: Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional

Logros / No Logros:

Se ha mantenido 100% operativa la Red de Aeropuertos Internacionales y Nacionales, lo que posibilitó el transporte de 8.977.492 pasajeros, 171.186 Operaciones Aéreas y el transportar 285.778 toneladas de Carga. En el año 2003 se ejecutaron trabajos en 413.833 m² respecto a los 404.868 programados, lo que significó una inversión de m\$3.063.031 y un gasto (ST 21 + ST 22 + gasto Inherente) cercano a los m\$1.242.524.-

- Producto Estratégico N°2: Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados de la Red de Pequeños Aeródromos.

Logros / No Logros:

Se ha mantenido un 94,59% operativa la Red de Pequeños Aeródromos por sobre el 87% comprometido. En el año 2003 se ejecutaron trabajos en 239.710m² respecto a los 262.536 programados, lo que significó una inversión de m\$1.537.010 y un gasto (ST 21 + ST 22 + gasto Inherente) cercano a los m\$659.304. El no cumplimiento en la cantidad de metros cuadrados se debe a razones climáticas en las regiones X y XI, lo que impidió a las empresas contratistas el poder concretar su programa de obras para el año. Este resultado se ve reflejado en el indicador que mide la cantidad de Pequeños Aeródromos Conservados respecto de lo programado.

INDICADORES DE DESEMPEÑO PRESENTADOS EN EL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS AÑO 2003

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2003	Cumple SI/NO ¹⁸	% Cumplimiento ¹⁹
				2001	2002	2003			
Aeródromos Conservados de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y Aeropuertos Internacionales	Porcentaje de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y de Aeropuertos Internacionales que se mantiene operativo (No incluye Pequeños Aeródromos)	(N° de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año de la Red Internacional y Nacional/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Internacional y Nacional)*100	%	S.I.	100,0 0	100,0 0	95,65	--	0
Aeródromos Conservados de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y Aeropuertos Internacionales	Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Conservación de la Red Internacional y Nacional respecto a la inversión real en Obras de Conservación de las Redes Internacional y Nacional	(Gasto de Administración de Obras de Conservación de la Red Internacional y Nacional del Sub. 31/Inversión real (Sub. 31) en Obras de Conservación de la Red Internacional y nacional)*100	%	N.C.	N.C.	6,89	5,50	--	0
Aeródromos Mejorados de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y Aeropuertos Internacionales	Porcentaje de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y de Aeropuertos Internacionales que se mantiene operativo (No incluye Pequeños Aeródromos)	(N° de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año de la Red Internacional y Nacional/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Internacional y Nacional)*100	%	S.I.	100,0 0	100,0 0	95,65	--	0
Aeródromos Mejorados de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y Aeropuertos Internacionales	Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Mejoramiento de la Red Internacional y Nacional respecto a la inversión real en Obras de Mejoramiento de las Redes Internacional y Nacional	(Gasto de Administración de Obras de Mejoramiento de la Red Internacional y Nacional del Sub. 31/Inversión real (Sub. 31) en Obras de Mejoramiento de la Red Internacional y nacional)*100	%	N.M.	N.C.	6,89	5,00	--	0
Pequeños Aeródromos Mejorados y/o Conservados.	Porcentaje de la Red de Pequeños Aeródromos que se mantiene operativo	(N° de aeródromos operativos/Total de aeródromos autorizados por la DGAC)*100	%	S.I.	89,61	94,59	87,88	--	0

¹⁸ Se considera cumplido el compromiso, si el efectivo 2003 es igual o superior a un 95% de la meta.

¹⁹ Corresponde al porcentaje del efectivo 2003 en relación a la meta 2003.

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2003	Cumple SI/NO ¹⁸	% Cumplimiento ¹⁹
				2001	2002	2003			
Pequeños Aeródromos Mejorados y/o Conservados.	Porcentaje de Aeródromos Conservados y/o Mejorados de la Red de Pequeños Aeródromos según lo programado	(N° de Pequeños Aeródromos Conservados y/o Mejorados/N° de Pequeños Aeródromos Programados para conservación y/o mejoramiento dentro del año)*100	%	N.M.	83,33	87,50	90,00	--	0
Pequeños Aeródromos Mejorados y/o Conservados.	Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Conservación y/o mejoramiento de la Red Pequeños Ads. respecto a la Inversión real en Obras de Conservación y/o Mejoramiento en la Red de P. Ad.	(Gasto de Administración de Obras de Conservación y/o Mejoramiento de Red pequeños ads. del Sub. 31/Inversión real (Sub. 31) en Obras de Conservación y/o Mejoramiento en la Red de P. Ad.)*100	%	N.M.	N.C.	6,89	5,00	--	0

JUSTIFICACIONES DE NO CUMPLIMIENTO:

1. Porcentaje de Aeródromos Conservados y/o Mejorados de la Red de Pequeños Aeródromos según lo programado : La DAP no pudo cumplir con el 90% comprometido debido principalmente a las inclemencias del tiempo en las regiones X y XI, lo que impidió a las empresas contratistas el cumplir con su programa de trabajo y por ende con los Pequeños Aeródromos comprometidos. Por otro lado, hubo incumplimiento de empresa contratista en cuanto a los plazos estipulados en por lo menos un Pequeño Aeródromo, lo que se reflejó en el cobro de una multa en el año 2004.
2. Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Conservación de la Red Internacional y Nacional respecto a la inversión real en Obras de Conservación de las Redes Internacional y Nacional : Dada la creación de una estructura de gastos denominada "nueva estructura de gastos MOP", no fué posible identificar que monto de dichos gastos está asociado a cada producto Estratégico, por lo tanto, para poder obtener una aproximación, se calculó el porcentaje de inversión real que corresponde a cada producto estratégico. Dicho porcentaje se aplicó a los gastos nueva estructura. Los resultados muestran que el monto ejecutado es mayor al porcentaje meta debido a que estos gastos nueva estructura consideran gastos que no estaban considerados cuando se definieron los indicadores, tales como Honorarios y Obreros. Esto último hizo aumentar el gasto ejecutado y por ende el resultado de los indicadores
3. Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Mejoramiento de la Red Internacional y Nacional respecto a la inversión real en Obras de Mejoramiento de las Redes Internacional y Nacional : Dada la creación de una estructura de gastos denominada "nueva estructura de gastos MOP", no fué posible identificar que monto de dichos gastos está asociado a

cada producto Estratégico, por lo tanto, para poder obtener una aproximación, se calculó el porcentaje de inversión real que corresponde a cada producto estratégico. Dicho porcentaje se aplicó a los gastos nueva estructura. Los resultados muestran que el monto ejecutado es mayor al porcentaje meta debido a que estos gastos nueva estructura consideran gastos que no estaban considerados cuando se definieron los indicadores, tales como Honorarios y Obreros. Esto último hizo aumentar el gasto ejecutado y por ende el resultado de los indicadores

4. Porcentaje de gastos directos por Administración de Obras de Conservación y/o mejoramiento de la Red Pequeños Ads. respecto a la Inversión real en Obras de Conservación y/o Mejoramiento en la Red de P. Ad. : Dada la creación de una estructura de gastos denominada "nueva estructura de gastos MOP", no fué posible identificar que monto de dichos gastos está asociado a cada producto Estratégico, por lo tanto, para poder obtener una aproximación, se calculó el porcentaje de inversión real que corresponde a cada producto estratégico. Dicho porcentaje se aplicó a los gastos nueva estructura. Los resultados muestran que el monto ejecutado es mayor al porcentaje meta debido a que estos gastos nueva estructura consideran gastos que no estaban considerados cuando se definieron los indicadores, tales como Honorarios y Obreros. Esto último hizo aumentar el gasto ejecutado y por ende el resultado de los indicadores

OTROS INDICADORES DE DESEMPEÑO PRESENTADOS EN EL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS AÑO 2003

ANÁLISIS DE LOGROS / NO LOGROS CON BASE AL AVANCE DE OTROS INDICADORES DE DESEMPEÑO

INDICADORES PRESUPUESTO 2004

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/ 2002
				2001	2002	2003	
Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> Porcentaje de la Red de Pequeños Aeródromos que se mantiene operativo	(N° de aeródromos operativos/Total de aeródromos autorizados por la DGAC)*100	%	S.I.	89,61	94,59	105,6 ascendente
<i>Programa: PEQUEÑOS AERÓDROMOS REGIONALES Evaluado en: 2000</i>							
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u> Porcentaje de la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y de Aeropuertos Internacionales que se mantiene operativo (No incluye Pequeños Aeródromos)	(N° de Aeródromos y Aeropuertos operativos en el año de la Red Internacional y Nacional/Total de Aeródromos y Aeropuertos de la Red Internacional y Nacional)*100	%	S.I.	100,00	100	100 ascendente
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.	<u>Eficacia/Proceso</u> Porcentaje de Aeródromos o Aeropuertos que fueron construidos, conservados o mejorados respecto de lo programado (No se incluyen pequeños Aeródromos)	(N° de Aeródromos o Aeropuertos construidos, conservados o mejorados en el año/ N° de Aeródromos o Aeropuertos programados a construir, conservar o mejorar año t)*100	%	64	100	100	100 ascendente
Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)	<u>Eficacia/Proceso</u> Porcentaje de Pequeños Aeródromos Construidos, Conservados o Mejorados respecto de lo programado	(N° de Pequeños Aeródromos construidos, conservados o mejorados/N° de Pequeños Aeródromos programados a construir, conservar o mejorar)*100	%	s.i.	83	87,5	105 ascendente
<i>Programa: PEQUEÑOS AERÓDROMOS REGIONALES Evaluado en: 2000</i>							

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/ 2002
				2001	2002	2003	
	<u>Economía/Proceso</u>						
Institucional	Porcentaje de Inversión Ejecutada sobre la inversión Identificada	(Inversión ejecutada/Inversión identificada)*100	%	99.66	99.64	98,55	98,9 ascendente
	<u>Economía/Producto</u>						
Institucional	Porcentaje de contratos terminados con aumentos efectivos de Obra sobre el total de contratos terminados	(N° de contratos terminados en el año con aumentos efectivos de obra/N° total de contratos terminados en el año)*100	%	s.i.	27	9,5	284 descendente
Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)	<u>Eficacia/Producto</u>	(Población beneficiada con obras en pequeños Aeródromos) / (Número de Obras terminadas en año t en Pequeños Aeródromos)		14.233	5.542	10.184	184 ascendente
<i>Programa: PEQUEÑOS AERÓDROMOS REGIONALES Evaluado en: 2000</i>							

Justificaciones

Porcentaje de contratos terminados con aumentos efectivos de Obra sobre el total de contratos terminados: Durante el año 2003, se hizo un gran esfuerzo para evitar los aumentos de Obra efectivo producidos por un mal diseño de los proyectos. Esto implicó una mayor preocupación tanto del proyecto como del control a la Inspección Fiscal. Debido a estas medidas, se logró disminuir considerablemente dicha falla, dado que implicaba un mayor costo para el fisco.

Población Beneficiada respecto del total de Obras terminadas año t en Pequeños Aeródromos: Durante el 2003 se intervinieron 21 Pequeños Aeródromos a diferencia del 2002 en que solo fueron 20. Por otro lado, se intervinieron algunos Pequeños Aeródromos ubicados en comunas con una alta densidad demográfica, y no solamente en lugares aislados o de difícil acceso.

Otros indicadores (del sistema de informacion de gestion (sig))

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ¹⁴ 2003/ 2002
				2001	2002	2003	
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional	<u>Eficacia/Producto</u> % de Aeródromos construidos, conservados o mejorados respecto del total de Aeródromos de la Red Nacional e Internacional	$(N^{\circ} \text{ de Aeródromos construidos, conservados o mejorados en el año } t / N^{\circ} \text{ total de aeródromos de la Red Internacional y Nacional}) * 100$	%	30	30	34,78	115,9 ascendente
Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Evaluación de programas año 2000. Programa Pequeños Aeródromos)	<u>Eficacia/Producto</u> % de Pequeños Aeródromos construidos, conservados o mejorados respecto del total de Pequeños Aeródromos de la Red	$(N^{\circ} \text{ de Pequeños Aeródromos construidos, conservados o mejorados en el año } t / N^{\circ} \text{ total de Pequeños Aeródromos de la Red}) * 100$	%	27	23	26,58	115,6 ascendente
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional	<u>Eficacia/Resultado:</u> Variación entre el número de pasajeros transportados entre el año t y t-1	$[(N^{\circ} \text{ de pasajeros transportados año } t - N^{\circ} \text{ de pasajeros transportados año } t-1) / N^{\circ} \text{ de pasajeros transportados año } t-1] * 100$		-1,06	-2,85	2,62	102,6 ascendente
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional	<u>Eficacia/Resultado</u> Variación entre las Toneladas de carga aérea transportadas entre el año t y t-1	$[(\text{Toneladas de carga transportadas año } t - \text{Toneladas de carga transportadas año } t-1) / \text{Toneladas de carga transportadas año } t-1] * 100$		7,62	-35,1	25,0	125 ascendente
Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional	<u>Eficacia/Resultado</u> Variación entre las Operaciones Aéreas entre el año t y t-1	$[(N^{\circ} \text{ de Operaciones Aéreas realizadas en el año } t - N^{\circ} \text{ de operaciones aéreas realizadas año } t-1) / N^{\circ} \text{ de operaciones aéreas realizadas año } t-1] * 100$		-5,66	3,85	-29	71 ascendente

JUSTIFICACIONES:

Variación entre las Toneladas de carga aérea transportadas entre el año t y $t-1$: Si bien este indicador depende de variables externas, es utilizado para la planificación aeroportuaria (Demanda). La variación por sobre el 120% se debe a que durante el 2002 se produjo una contracción en la demanda producto de los atentados del 11 de Septiembre y por el estancamiento en la economía mundial. A partir del 2003, la economía mundial vuelve a crecer, lo que permitió un aumento en la demanda por transporte de carga aérea. Al mismo tiempo, los tratados de libre comercio que entraron en vigencia, aumentaron la cantidad de productos que se envían al extranjero o que se importan.

Variación entre las Operaciones Aéreas entre el año t y $t-1$: A diferencia del indicador anterior, las operaciones Aéreas disminuyeron en comparación al año 2002 producto de una mejor utilización de la flota, disminuyendo frecuencias, eliminando algunas rutas, etc. Por otro lado, dejan de funcionar en Chile algunas Líneas Aéreas producto de la crisis mundial (quiebras de empresas). Se podría decir que el negocio de la aviación comercial, reacciona con posterioridad a los cambios del mercado.

ANÁLISIS DE OTROS LOGROS / NO LOGROS

- Producto Estratégico N°1: Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional

LOGROS:

Concesiones:

La Dirección de Aeropuertos durante el año 2003 ha participado activamente en la etapa de ingeniería de detalle del proceso de licitación del Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama y en la preparación y evaluación de los antecedentes técnicos que permitieron materializar en el segundo semestre del 2003 la licitación de la concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Del mismo modo, se han generado las Bases de Licitación que permitirán licitar en el año 2004 la consultoría para realizar el Anteproyecto Referencial del Nuevo Aeropuerto de la IX Región y se ha continuado coordinando técnicamente la preparación de antecedentes concernientes a la futura licitación del Nuevo Aeropuerto de la IV Región.

2ª Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benitez:

Durante el 2003 se dio termino a la Ingeniería de Detalle del Proyecto, al Estudio de Impacto Ambiental y en más de un 90% a las Expropiaciones de Terreno. Junto a lo anterior, se licitó la Asesoría a la Inspección Fiscal, siendo la Consultora adjudicada Cruz y Dávila. La Adjudicación de la Obra se realizó en Noviembre del año 2003 y recayó en la empresa Contratista Besalco. La toma de razón por parte de Contraloría fue en Enero del 2004. Durante el año 2003 se esperaba iniciar parte de la ejecución de la misma, pero debido a variables externas, se produjeron retrasos que impidieron esto último. La inversión a ejecutar solo en la Obra, la cual está financiada por los aumentos en las tasas que cobra la Dirección General de Aeronáutica, asciende a M\$28.000.000.

NO LOGROS:

La Dirección de Aeropuertos no ha podido conseguir, pese a sus gestiones, presupuesto para financiar las labores en las cuales incurre por el tema Concesiones. En la actualidad existen 8 Aeropuertos Concesionados en etapa de Explotación. En dichos Aeropuertos, la DAP tiene asignada la labor de Inspección de Explotación, lo que implica el uso de recursos tanto Humanos como financieros. Por otro lado, la Oficina Técnica que dispone la DAP para el tema, es financiada íntegramente con recursos propios (ST 21 y ST 22).

Cumplimiento de los compromisos institucionales

Informe de Programación Gubernamental

1. *Objetivo: Potenciar el Programa de Pequeños Aeródromos:*

Producto: Realizar Conservación o Mejoramiento de por lo menos 12 Pequeños Aeródromos ubicados entre las regiones X y XI.

Resultado Alcanzado: 16 Pequeños Aeródromos terminados, lo que implica un 133% de cumplimiento.

2. *Objetivo: Mantener Operativa Red de Aeropuertos Internacionales*

Producto: Ejecutar 5 proyectos de Conservación o Mejoramiento que favorecen a 5 Aeropuertos: Chacalluta de Arica, Mataveri de Isla de Pascua, Carriel Sur de Concepción, El Tepual de Puerto Montt y Arturo Merino de Santiago.

Resultado Alcanzado: Se ejecutaron y terminaron proyectos en los Aeropuertos mencionados anteriormente, lo que implicó una inversión por sobre los m\$2.100.000.

3. *Objetivo: Realizar construcción segunda pista en Aeropuerto Arturo Merino Benítez*

Producto: Ejecutar mediante fondos DGAC proyecto de Construcción de Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez.(Avance esperado en la inversión: 35%)

Resultado Alcanzado: Debido al atraso en la toma de Razón por parte de Contraloría de la Resolución que adjudica la Obra a la empresa que se ganó la Licitación, fue imposible ejecutar inversión durante el 2003. Este compromiso no fue cumplido. La Obra comenzó recién en Enero del 2004.

4. *Objetivo: Mantener Operativa Red de Aeródromos de Cobertura Nacional*

Producto: Ejecutar un Proyecto de Conservación del Aeródromo El Loa de Calama.

Resultado Alcanzado: Se ejecutó la Obra 100% invirtiendo m\$720.832. Al mismo tiempo y según el Objetivo perseguido, se ejecutaron Obras en otros Aeródromos de Cobertura Nacional como Chamonate de Copiapó y Pichoy de Valdivia

Ver información complementaria en anexo "Programación Gubernamental".

Informe de cumplimiento de los compromisos de los programas evaluados / Instituciones²⁰ Evaluadas²¹

El Servicio no tiene programas evaluados en el período comprendido entre los años 1999 y 2003.

PRINCIPALES RESULTADOS DE OTRAS EVALUACIONES

“El Servicio no tiene otras Evaluaciones vigentes”

20 Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

21 Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco de la Evaluación de Programas que dirige la Dirección de Presupuestos.

Avances en materias de Gestión

Cumplimientos del PMG

1. Recursos Humanos

- Sistema de Evaluación de Desempeño: Dentro de los logros más importantes obtenidos durante el desarrollo de este Sistema, se encuentran: Capacitación al Universo total de los Precalificadores (100%) involucrados en el proceso de Evaluación de Desempeño; Mejoramiento de las Bases de Datos del Personal de la Dirección de Aeropuertos.
- Sistema de Capacitación: Los resultados de la gestión son: Compromiso del Comité Bipartito de Capacitación para sesionar periódicamente; selección objetiva y transparente de oferentes por intermedio de este comité, entregando ternas para su selección final al Director de Aeropuertos.
- Sistema de Mejoramiento de Ambientes Laborales: Los principales logros son: Sesiones Periódicas del Comité Paritario de Higiene y Seguridad; Elaboración y ejecución del Plan Anual de Mejoramiento de Ambientes Laborales.

2. Atención a Usuarios (OIRS, Simplificación de Trámites)

- OIRS: Los logros más importantes son los siguientes: la incorporación de la Participación Ciudadana, uno de los pilares fundamentales en el quehacer de la Institución. Por esta razón, se incorporo en la página web de la Dirección el link oirs.aeropuertos@moptt.gov.cl, en el cual los usuarios pueden realizar sus consultas, reclamos o sugerencias. El hacer consulta a la ciudadanía respecto a proyectos claves como la 2ª Pista de AMB.
- Simplificación de Trámites: Aún cuando la Dirección de Aeropuertos dio cumplimiento a lo establecido en los requisitos técnicos del Sistema de Simplificación de Trámites, se reestudió el proyecto de trámites interservicios comprometido en el 2003, para definir y establecer una nueva idea en base a los lineamientos estratégicos de la Dirección de Aeropuertos, dado que nuestra primera propuesta está contenida dentro del PMG "Gestión Territorial Integrada". Por lo anterior se espera que este network sea aplicado en conjunto por la DAP y la DGAC, como entes que legalmente poseen tuición sobre la infraestructura aeroportuaria y la administración de la misma. Para esto el Servicio se coordinará con la Dirección General de Aeronáutica Civil para que dentro del Comité Técnico Aeronáutico se establezcan "*Comisiones de Trabajo*", encargadas de analizar distintos temas en materia aeronáutica y aeroportuaria que permitan el desarrollo constante y sostenido de estas áreas, en beneficio directo del país.

Sin embargo, es necesario señalar que el proyecto comprometido en el 2003, en el cual la DAP establecía una red de trabajo entre sus Oficinas Regionales, los Gobiernos Regionales y Municipios de la I-II-X-XI regiones, no quedará sin efecto, debido a que se incorporará al Sistema de Gestión Territorial Integrada del Programa de Mejoramiento de la Gestión.

3. Planificación Estratégica y Control de Gestión

Se definieron Indicadores Estratégicos y de Gestión Interna, se presentaron algunos de los indicadores en el Proyecto presupuesto 2004 (los más relevantes para el Servicio) y se priorizaron, dándoles un nivel de importancia. Al mismo tiempo se revisaron las Definiciones Estratégicas adaptándolas de mejor manera al quehacer del Servicio.

4. Auditoría Interna

Se ejecutó el plan de Auditoría 2003 y se hizo seguimiento a las recomendaciones realizadas durante el 2002 y parte del 2003.

5. Administración Financiera (Compras y Financiero Contable)

- Sistema Chile Compras: En el año 2003, la Dirección Nacional de Aeropuertos en su PMG de Compras y Contrataciones públicas, comprometió las etapas 4 y 5. De acuerdo a lo certificado por la Dipres, se cumplió en un 100% con ambas etapas. No se detectaron problemas durante el proceso.
- Sistema Administración Financiero Contable: La Dirección de Aeropuertos cumple este sistema enviando la información pertinente a la Dirección de Contabilidad y Finanzas y a la Dirección de Planeamiento, respondiendo en los tiempos adecuados y con la información pertinente necesaria para estos efectos.

6. Enfoque de Género

- Enfoque de Género: Durante el año 2003, la Dirección de Aeropuertos comprometió las etapas 1 y 2, en las cuales fue necesario realizar un diagnóstico y un plan de trabajo para incorporar a nuestros productos y servicios la perspectiva de enfoque de género. Dentro de los compromisos asumidos se encuentra visitar los aeródromos de cobertura nacional e internacional del país, para verificar la existencia de perspectiva de género en los servicios higiénicos de éstos., lo que permitirá a través de proyectos la mejoría de los servicios higiénicos.

Ver información complementaria en anexo "Cumplimiento Programa Mejoramiento de Gestión 2003".

Avances en otras áreas

La Dirección de Aeropuertos durante el 2003 ha establecido un control del presupuesto Operacional a partir de Centros de Costo. Estos últimos corresponden a Departamentos y Direcciones Regionales, con los cuales se ha podido controlar el gasto que estos centros efectúan y al mismo tiempo gestionar de mejor forma los recursos. Esto último se ve reflejado en los resultados obtenidos en los indicadores presentados anteriormente, disminuyendo el gasto operacional (ST 21, ST22 y Gastos Inherentes) respecto del año anterior.

Ver información complementaria en anexo "Indicadores de Gestión de Recursos Humanos".

Proyectos de Ley

"El Servicio no tiene proyectos de ley en trámite en el Congreso."

4. Desafíos 2004

El desafío permanente de la Dirección de Aeropuertos es el de mantener la operatividad de toda la infraestructura Aeroportuaria más importante para el país, esto es mantener operativa la Red de Aeropuertos Internacionales, la Red de Aeródromos de Cobertura Nacional y la Red de Pequeños Aeródromos. En este último caso privilegiando la inversión en aquellos Aeródromos que aportan significativamente con una disminución del aislamiento de las zonas apartadas de los grandes centros urbanos y de aquellos que se encuentran en fronteras interiores críticas por asuntos de soberanía.

Según lo anterior, para el año 2004 se espera realizar inversión, incluido el monto del proyecto de decreto que se encuentra en trámite, en los siguientes Aeropuertos o Aeródromos según los productos estratégicos que se mencionan a continuación:

1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.

Monto Estimado: \$ 1.711 Millones

- Conservación Ap. Diego Aracena de Iquique
- Conservación Aeródromo La Florida de La Serena
- Conservación y Mantenimiento del Ap. Mataverí de Isla de Pascua
- Conservación Aeródromo Carriel Sur de Concepción
- Conservación Aeródromo Maquehue de Temuco
- Conservación Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt
- Conservación Aeródromo Balmaceda de Balmaceda
- Conservación Ap. Presidente Ibañez de Punta Arenas
- Conservación y Mantenimiento Ap. Arturo Merino Benítez de Santiago
- Conservación menor Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago

2. Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)

Monto Estimado: \$ 1.030 Millones

- Conservación pequeños Aeródromos X Región
- Conservación pequeños Aeródromos XI Región

Por otra parte durante el año 2004, la Dirección tiene como desafío iniciar la ejecución de la construcción de la Segunda Pista del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. Dicha construcción se realiza con fondos DGAC por un monto equivalente a los \$ 20.438 millones para el Contrato y \$828 millones para la asesoría.

Junto con lo anterior, la Dirección prevee Inversión no regionalizable por un monto estimado en m\$ 573.947, el cual será destinado principalmente a conservaciones menores en varios aeropuertos o Aeródromos del país.

Un Desafío importante para la Dirección de Aeropuertos es la obtención de mayores recursos para Inversión en Obras y Estudios, dado que con los presupuestos que se han obtenido durante los últimos años, se ha logrado mantener la infraestructura (Conservación), pero no se ha logrado un mejoramiento integral de esta que permita menores costos de Conservación o que permita un crecimiento en la demanda ya sea por mejores aviones o por mayor frecuencia de estos últimos. Es crucial para el futuro de los Aeropuertos y Aeródromos el que existan presupuestos permanentes de Conservación por cada uno de ellos, en especial en la Red Nacional e Internacional. Los deterioros que se producen por el uso, no son equiparables a los deterioros que se producen en carreteras, dado que los aviones no están diseñados para transitar por tierra, por lo que cualquier falla en los pavimentos puede provocar una tragedia de magnitudes. Estos desafíos implican concientizar a las autoridades de lo importante que es el mantener las pistas en buenas condiciones y eso se traduce, como respuesta, en mayores presupuestos.

El tema de los Aeropuertos Concesionados ha sido un permanente trabajo para la Dirección. La totalidad de los Aeropuertos Concesionados y en etapa de Explotación poseen Inspectores Fiscales del Servicio, los cuales deben actuar o hacer sus tareas con el presupuesto de la DAP. En tal sentido, es un desafío importante el poder conseguir recursos para financiar dichas Inspecciones ya sea por intermedio de la Coordinadora General de Concesiones o a través del Ministerio de Hacienda, lo cual no ha podido concretarse durante los últimos años afectando por ende el presupuesto DAP.

Otro de los desafíos de la DAP será el de seguir cumpliendo con las metas propuestas en el PMG (Programa de mejoramiento de la Gestión) y avanzar en la modernización del Estado en lo que le compete a esta Dirección. Al mismo tiempo, el mejorar la gestión de los funcionarios a través de los convenios colectivos suscritos al interior del Servicio, es un desafío permanente, que se espera poder concretar no en un año ni dos sino que en el Largo Plazo a través de una Mejora Continua.

Anexos

- Programación Gubernamental
- Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003
- Iniciativas de Inversión
- Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Anexo 1: Programación Gubernamental

Objetivo ²²	Producto ²³	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ²⁴
Potenciar el Programa de Pequeños Aeródromos	Realizar Conservación o Mejoramiento de por lo menos 12 Pequeños Aeródromos ubicados entre las Regiones X y XI	<u>2. Pequeños Aeródromos Construidos, Mejorados y/o Conservados. (Programa de Pequeños Aeródromos)</u>	Cumplido
Mantener Operativa Red de Aeropuertos Internacionales	Ejecutar 5 proyectos de Conservación o Mejoramiento que favorecen a 5 Aeropuertos: Chacalluta de Arica, Mataveri de Isla de Pascua, Carriel Sur de Concepción, El Tepual de Puerto Montt y Arturo Merino de Santiago.	<u>1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.</u>	Cumplido
Realizar construcción segunda pista en Aeropuerto Arturo Merino Benítez	Ejecutar mediante fondos DGAC proyecto de Construcción de Segunda Pista Aeropuerto Arturo Merino Benítez	<u>1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.</u>	Incumplido
Mantener Operativa Red de Aeródromos de Cobertura Nacional	Ejecutar un Proyecto de Conservación del aeródromo El Loa de Calama	<u>1. Aeródromos y Aeropuertos Construidos, Conservados y/o Mejorados de la Red de Cobertura Nacional e Internacional.</u>	Cumplido

²² Corresponden a actividades específicas a desarrollar en un período de tiempo preciso.

²³ Corresponden a los resultados concretos que se espera lograr con la acción programada durante el año.

²⁴ Corresponde a la evaluación realizada por la Secretaría General de la Presidencia.

Anexo 2: Cumplimiento Programa de Mejoramiento de la Gestión 2003

Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión Etapas de Desarrollo o Estados de Avance						Prioridad	Ponderador	Cumple
		I	II	III	IV	V	VI			
Recursos Humanos	Capacitación				X			Alta	15	SI
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				X			Mediana	7	SI
	Evaluación de Desempeño				X			Mediana	8	SI
Atención a Usuarios	Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias. OIRS					X		Mediana	6	SI
	Simplificación de Trámites					X		Menor	5	SI
Planificación / Control de Gestión	Planificación / Control de Gestión					X		Alta	15	SI
Auditoría Interna	Auditoría Interna				X			Alta	15	SI
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público					X		Mediana	9	SI
	Administración Financiero-Contable				X			Alta	15	SI
Enfoque de Género	Enfoque de Género		X					Menor	5	SI

Porcentaje Total de Cumplimiento : 100%

SISTEMAS EXIMIDOS / MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Sistemas	Justificación
Administración Financiero-Contable	<u>Se modifica:</u> Se cumplirá a través del envío de los informes al Servicio / Departamento responsable de remitir esta información a Contraloría General de la República y Dirección de Presupuesto.

Anexo 3: Iniciativas de Inversión²⁵

PRINCIPALES INICIATIVAS DE INVERSION 2003:

Nombre: REPARACION CALLES DE RODAJE Y DESAHOGO AP. CHACALLUTA- ARICA

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Las obras se hacen necesarias, debido a que el pavimento actual se encuentra deteriorado y en el límite de su vida útil. Este deterioro esta avalado por los Estudios: Programa de seguimiento de pavimentos (PCI) y Evaluación estructural de los pavimentos en nueve aeropuertos del país.

Beneficiarios: 239.375 pasajeros. Habitantes: 185.268

Nombre: CONSERVACION AERÓDROMO EL LOA-CALAMA

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Conservación destinada a corregir los graves problemas de soporte estructural, de la capa de rodado de la pista de este aeródromo, ya que la superficie de rodado se encuentra totalmente agrietada y ello representa un factor de riesgo para las operaciones aéreas.

Beneficiarios: 226.656 pasajeros. Habitantes: 138.402

Nombre: CONSERVACION Y MANTENCION DEL AP. MATAVERI, ISLA DE PASCUA

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Estas obras son necesarias para mantener en forma operativa el aeropuerto de la isla, siendo la Dirección de Aeropuertos la encargada de representar a todos los servicios dependientes de la Dirección General de Obras Públicas.

Beneficiarios: 3.791 Habitantes; 49.339 Pasajeros

Nombre: CONSERVACION MAQUINARIA Y EQUIPOS DEL AP. MATAVERI, ISLA DE PASCUA

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Debido a los diferentes trabajos que debe afrontar la DAP en la insula (No solo Aeroportuarios) y con un parque de maquinarias y equipo pesado, con una data de más de 23 años, obliga a mantener en forma continua y permanente la mantención (conservación), lo cual conlleva a un gasto de repuestos, neumáticos, lubricantes y que dada la lejanía, los valores resultan superiores a los del continente, puesto que los insumos deben ser llevados desde el continente vía marítima y/o aérea.

Beneficiarios: 3.791 Habitantes; 49.339 Pasajeros

Nombre: MEJORAMIENTO AERÓDROMO CARRIEL SUR

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Inversión necesaria para dar cumplimiento a las normas de la OACI (Organización Internacional de Aeronáutica Civil), inversión necesaria para responder como aeropuerto alternativo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que de hecho actúa como tal cuando la situación lo amerita, a pesar de que no cuenta con la infraestructura necesaria para ello.

Beneficiarios: 377.249 Pasajeros; 216.061 Habitantes (Solo Concepción)

²⁵ Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

Nombre: CONSERVACION AERÓDROMO CARRIEL SUR CONCEPCION

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La pista requiere de una mantención mayor, debido al agrietado tipo piel de cocodrilo que presenta y pérdidas de material superficial en diversos sectores, sobre todo en la zona norte de ella. El aeropuerto cuenta sólo con una pista y ésta es la que se mantendrá. Mientras ésta sea reparada, se utilizará como pista alternativa la calle de rodaje Alfa.

Beneficiarios: 377.249 Pasajeros; 216.061 Habitantes (Solo Concepción)

Nombre: CONSERVACION AEROPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Los recintos aeroportuarios deben cumplir con exigentes normas de seguridad, por lo que deben estar cercados por completo. Esto último presenta deficiencias en el aeropuerto el Tepual, debido a que en muchos tramos, el cerco existente ha superado su vida útil, por lo que se ha venido renovando a través de los últimos años.

Los pavimentos sufren constantes deterioros, debido a las cargas estáticas y dinámicas que producen los aviones, agrietando los pavimentos hasta que colapsan, siendo necesario reponer las losas. En casos no tan extremos, se reparan y/o sellan las grietas.

Beneficiarios: 487.395 Pasajeros; Habitantes: 175.938

Nombre: CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS X REGION

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: La Dirección de Aeropuertos tiene entre sus funciones, la mantención de la Red de Pequeños Aeródromos Fiscales y se apoya en un estudio llamado Catastro de la Red de Pequeños Aeródromos de 1991. La metodología empleada en éste, fue conocida por MIDEPLAN y permite contar con una priorización para la atención de los requerimientos de mantención de dicha red. Por la naturaleza de las obras año a año, se requiere invertir en reparación de cercos, cambio de catavientos, repintar y rehacer señales y todo aquello que sea necesario para conservar la seguridad operacional.

Beneficiarios: 55.109 Habitantes

Nombre: CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS DE LA XI REGION

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Los Aeródromos deben cumplir con normas y especificaciones, que tienen como fin dar seguridad a las operaciones aéreas. Por lo tanto, es necesario en forma permanente efectuar trabajos de conservación en las pistas, franja de seguridad, cierros perimetrales y señalizaciones, para poder cumplir con estas exigencias. A la D.G.A.C. le corresponde inspeccionar los aeródromos para garantizar su operatividad. Por lo tanto, estos trabajos tienen como fin que los aeródromos no sean cerrados a las operaciones aéreas. Debido a que la Dirección Regional no tiene suficiente personal técnico, es necesario contratar con cargo al proyecto, un profesional o técnico para garantizar la buena ejecución de las obras.

Beneficiarios: 10.374 Habitantes

Nombre: REPOSICION DE LOS PAVIMENTOS DEL AEROPUERTO A. MERINO BENITEZ

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: FASE I: este sector de la plataforma se encuentra en tan mal estado, que no cabe otra solución que el recambio del pavimento señalado, así como también, de las capas subyacentes. Es de consignar que esta área es el paso obligado de la salida de los aviones, a través de la calle de rodaje Golf - Indian. FASE II: misma situación de la Fase I. FASE III: durante el año 1994, se realizó el último refuerzo de la pista a sus 30 metros centrales, mejoramiento cuyo diseño de vida útil, basado en el movimiento de aeronaves (despegues y aterrizajes), se cumplió durante el año 1999, 4 años antes de lo previsto, debido al alto crecimiento en el movimiento de pasajeros y vuelos, por lo que el estado del pavimento de la pista se encuentra en mal estado, condición que amerita una rehabilitación mayor. Avala estas afirmaciones el estudio de Diagnóstico de Pavimentos (PCI) y recomendaciones del estudio elaborado para la DAP denominado "Evaluación Estructural de los Pavimentos del Aeropuerto Arturo Merino Benítez y Diseño de la Nueva Estructura Requerida para el Tránsito de Aeronaves Proyectado para los Próximos Veinte Años". Ver documentación adjunta a la Ficha EBI que se envió a MIDEPLAN.

Beneficiarios: 5.605.239 Pasajeros

Nombre: CONSERVACION AEROPUERTO COMODORO A. M. BENITEZ DE SANTIAGO

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: El Aeropuerto Arturo Merino Benitez, posee 1.159.255 m² de pavimentos, de los cuales el 63% corresponde a hormigón hidráulico y el 37% a pavimento asfáltico. El estado del 23,6% de los pavimentos se encuentra en condiciones de regular a muy malo y el del 76,4%, de bueno a excelente. Además, posee 15.500 m de drenajes a tajo abierto y 3.000 m entubados. El perímetro cercado en 12.000 m corresponde a una superficie de 695 há. Las partidas indicadas hacen necesario mantener atención en todo momento, tanto de personal como de equipos, para efectuar reparaciones, con el objeto de que la infraestructura horizontal del Aeropuerto se encuentre permanentemente en un adecuado estado de servicio.

Beneficiarios: 5.605.239 Pasajeros

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ²⁶	Ejecución Acumulada al año 2003 ²⁷	% Avance al Año 2003	Presupuesto Final Año 2003 ²⁸	Ejecución Año 2003 ²⁹	% Ejecución Año 2003	Saldo por Ejecutar
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)
REPARACION CALLES DE RODAJE Y DESAHOGO AP. CHACALLUTA- ARICA	815.000	810.288	99	815.000	810.288	99	4.712
CONSERVACION AERÓDROMO EL LOA-CALAMA	727.000	726.981	100	727.000	726.981	100	19
CONSERVACION Y MANTENCION DEL AP. MATAVERI, ISLA DE PASCUA	91.644	91.644	100	91.644	91.644	100	0
CONSERVACION MAQUINARIA Y EQUIPOS DEL AP. MATAVERI, ISLA DE PASCUA	5.050	4.988	99	50.050	4.988	99	62
MEJORAMIENTO AERÓDROMO CARRIEL SUR	308.000	308.000	100	308.000	308.000	100	0
CONSERVACION AERÓDROMO CARRIEL SUR CONCEPCION	151.800	147.086	97	151.800	147.086	97	4.714
CONSERVACION AEROPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT	250.000	247.558	99	250.000	247.558	99	2.442
CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS X REGION	648.977	317.966	49	317.968	317.966	100	2
CONSERVACION PEQUEÑOS AERODROMOS DE LA XI REGION	2.326.500	1.732.500	74	933.000	932.966	100	34
REPOSICION DE LOS PAVIMENTOS DEL AEROPUERTO A. MERINO BENITEZ	336.320	332.277	99	336.320	332.277	99	4.043
CONSERVACION AEROPUERTO COMODORO A. M. BENITEZ DE SANTIAGO	6.765	6.765	100	6.765	6.765	100	0
CONSERVACION MENOR AEROPUERTO A. MERINO B. DE SANTIAGO.	30.000	29.683	99	30.000	293683	99	317
CONSERVACION MENOR EN VARIOS APS./ADS.DEL PAIS	30.915	30.915	100	30.915	30.915	100	0
CONSERVACION MENOR EN VARIOS APS/ADS DEL PAIS	430.655	377.291	88	430.655	377.291	88	53.364

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

27 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2003

28 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2003

29 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria del año 2003

Anexo 4: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³⁰		Avance ³¹	
		2002	2003		
Días No Trabajados	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/ Dotación Efectiva año t	1.26	1.83	69 descendente	
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.					
Rotación de Personal	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	3.66	4.40	120 ascendente	
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.					
Rotación de Personal	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	1.24	3.1	250 ascendente	
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados		(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0	0.62	0 descendente
• Funcionarios fallecidos		(N° de retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	1.22	0.62	51 ascendente
• Retiros voluntarios		(N° de otros retiros año t/ Dotación efectiva año t)*100	2.44	0	0 ascendente
• Otros					
Razón o Tasa de rotación	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t) *100	83,3	28.6	291 descendente	
Grado de Movilidad en el servicio	(N° de Funcionarios Ascendidos) / (N° de funcionarios de la Planta Efectiva)*100	3.66	6.81	186 ascendente	
Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.					

30 La información corresponde al período Junio 2001-Mayo 2002 y Junio 2002-Mayo 2003, exceptuando los indicadores relativos a capacitación y evaluación del desempeño en que el período considerado es Enero 2002-Diciembre 2002 y Enero 2003-Diciembre 2003.

31 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, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³⁰		Avance ³¹
		2002	2003	
Grado de Movilidad en el servicio				
Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Contrata Efectiva año t}) * 100$	66	0	0 ascendente
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal				
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	37.26	40	107 ascendente
Porcentaje de becas ³² otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0	0	0 ascendente
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios capacitados año t})$	37.56	27.17	72 ascendente
Grado de Extensión de la Jornada				
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	14	5.55	252 descendente
	Lista 1 % de Funcionarios	96.8	96.67	99,8 ascendente
Evaluación del Desempeño ³³	Lista 2 % de Funcionarios	3.2	3.33	96 descendente
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 3 % de Funcionarios	0	0	0 descendente
	Lista 4 % de Funcionarios	0	0	0 descendente

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

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