



Balance de Gestión Integral

AÑO 2021

Ministerio de Obras Públicas

Dirección de Aeropuertos





Índice

| | |
|---|----|
| .1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del Ramo | 3 |
| .2. Resumen Ejecutivo Servicio | 6 |
| .3. Resultados de la Gestión año 2018-2021 | 10 |
| .4. Desafíos para el período de Gobierno 2022 | 14 |
| . | |
| .Anexo 1: Identificación de la Institución | 16 |
| . | |
| . | |
| . | |
| .Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2018 - 2022 | 20 |
| .Anexo 6A: Informe Programas / Instituciones Evaluadas | 21 |
| .Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas | 21 |
| . | |
| . | |
| . | |
| .Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2018-2021 | 22 |
| .Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2018-2021 | 23 |
| .Anexo 11: Premios o Reconocimientos Institucionales 2018-2021 | 24 |

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del Ramo

Ministerio de Obras Públicas

Durante los últimos 4 años, como Ministerio de Obras Públicas hemos trabajado intensamente para proveer infraestructura pública y recursos hídricos que mejoren la calidad de vida de las personas a lo largo de Chile. Muestra de ello son la entrega de importantes obras como el nuevo terminal internacional del Aeropuerto de Santiago AMB; el puente Cautín (Cajón); los hospitales Félix Bulnes, Biprovincial Quillota Petorca, Curicó y Alto Hospicio; el aeródromo Peldehue; la restauración del Palacio Pereira; el aeropuerto Carriel Sur, el Estadio de Iquique, los embalses Chironta y Valle Hermoso, el nuevo Túnel El Melón, entre tantas otras. Además, han tenido significativos avances cientos de obras como el Hospital del Salvador, el Puente Chacao, el Puente Industrial (Concepción), la autopista Américo Vespucio Oriente, por mencionar algunas.

Pero, además de los desafíos propios del ministerio, durante este periodo hemos debido enfrentar situaciones extraordinarias que requirieron esfuerzos extraordinarios. La pandemia golpeó duramente al mundo entero, y Chile no fue la excepción. Además de la enorme crisis sanitaria y las dolorosas pérdidas humanas, también provocó la más profunda crisis económica en décadas: en tan sólo 6 meses se perdieron 2 millones de empleos.

Para enfrentar esta situación sin precedentes, el Gobierno impulsó el mayor plan de inversión pública de la historia del país: Paso a Paso Chile se Recupera. Este plan considera una inversión pública de US\$34.000 millones en el periodo 2020-2022. El MOP ha tenido un rol muy relevante en el desarrollo de este plan: 3.100 proyectos de caminos, puentes, edificación pública, agua potable rural (APR), aeropuertos, bordes costeros, obras hidráulicas, entre otros, que en total consideran, en el periodo 2020-22, una inversión pública del MOP de US\$10.900 millones.

Para la implementación de este plan de envergadura histórica fue fundamental la coordinación con otros ministerios y la colaboración de todos los sectores de la sociedad, que se canalizó a través del Consejo Asesor de la Recuperación, en el que participaron representantes transversales de la sociedad civil, la academia, gremios, alcaldes y dirigentes sociales, entre otros actores.

Junto a lo anterior, otro desafío que hemos debido enfrentar es la megasequía que estamos viviendo, la más extensa y profunda desde que tenemos registros como

país. Todos los modelos indican que la menor disponibilidad hídrica será un escenario permanente y, por tanto, hemos debido implementar soluciones para enfrentar la emergencia y también sentar las bases para soluciones de largo plazo.

En el corto plazo, nuestra primera prioridad ha sido asegurar la continuidad de suministro para el consumo humano. Ejemplo de ello es la redistribución del agua en los cauces, el aumento de la fiscalización y la aceleración de inversiones de corto plazo en las ciudades, que totalizarán US\$700 millones entre 2019 y 2023, y para la población en zonas rurales.

En particular, el sector rural ha sido el más duramente golpeado por esta sequía. Por eso, esta administración ha intensificado sustantivamente la inversión en servicios sanitarios rurales y se ha ampliado la cobertura del programa de APR. Entre 2018 y 2021 se invirtieron más de US\$760 millones. Además, se comenzó la implementación de la nueva Ley de Servicios Sanitarios Rurales, que permitirá apoyar a los sistemas no construidos por el MOP y enfrentar el desafío de las aguas servidas y su disposición. Adicionalmente, entre 2018 y 2021 la inversión pública MOP-DOH ascendió a US\$375 millones en obras de riego.

La gestión del agua es uno de los mayores desafíos que tenemos como país de cara a las próximas décadas. Es por eso que hemos querido hacer un trabajo transversal, buscando la colaboración y los acuerdos. Un ejemplo de ello es la Mesa Nacional del Agua, una instancia transversal de carácter público-privado que tuvo la misión de buscar soluciones de mediano y largo plazo para enfrentar la crisis hídrica. Esta mesa, además de estar formada por representantes del Congreso, gremios, la sociedad civil y Gobierno, escuchó a cientos de personas durante sus más de dos años de funcionamiento.

Entre los avances de largo plazo que se vieron materializados durante este periodo están, entre muchos otros, el envío del proyecto del Ley que crea el Ministerio de Obras Públicas y Recursos Hídricos, y la reforma de Código de Aguas, que tras más de 11 años de discusión, fue aprobada con apoyo transversal en el Congreso. Además, se ha impulsado el Plan de 26 Embalses Priorizados y concretado el desarrollo de Planes Estratégicos de Gestión Hídrica, que por primera vez permiten diseñar respuestas a nivel de cada cuenca con la mejor información disponible.

Durante este periodo también se potenció el sistema de concesiones, herramienta que tiene la virtud de proveer infraestructura de calidad para las personas y, al mismo tiempo, liberar recursos públicos para ser destinados a otras urgencias sociales. Este impulso se puede ver reflejado claramente en la gestión del año 2021, cuando el MOP alcanzó un récord histórico de llamados a licitación por una inversión total de US\$4.674 millones, cifra que es casi 6 veces el promedio histórico 2010-2018, y 2,5 veces el máximo anual desde que se inició el sistema de concesiones.

Durante el periodo 2018-2022, se licitaron 23 proyectos por US\$8.000 millones, tales como carreteras, hospitales y aeropuertos. De los proyectos licitados, 13 se

encuentran adjudicados, mientras que los restantes se encuentran en licitación. Durante el periodo se inició la construcción de 12 proyectos y 5 terminaron sus obras. Además, hubo otros grandes avances en materia de concesiones, como la implementación de pódicos de telepeaje en todas las autopistas interurbanas que conectan la Región Metropolitana, y el acuerdo con las autopistas urbanas de la RM para eliminar el reajuste anual de 3,5% sobre el IPC.

Nuestro trabajo, cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas, ha sido acompañado por una especial preocupación hacia el desarrollo sustentable, buscando minimizar los impactos en la naturaleza y los entornos donde se desarrollan. Así, hemos incorporado nuevas tecnologías para la reutilización del material asfáltico desechado, incorporado nuevas prácticas de relacionamiento comunitario para minimizar los riesgos de violencia en algunas zonas del país, entre otras innovaciones. Además, en materia hídrica, a partir de 2018 se estudió en detalle la situación de cada acuífero y al 2021 se cerraron 94 de ellos, alcanzando 100 zonas de prohibición en todo el país. Además, sumado a las 97 áreas de restricción, hay 197 acuíferos con limitación al otorgamiento de derechos de agua, correspondiente al 53% de los acuíferos a nivel nacional.

El desarrollo de la infraestructura debe tener una visión de largo plazo. En ese sentido, se presentó el Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050, cuyo objetivo es trazar una hoja de ruta de desarrollo de nuestra infraestructura de transporte para apalancar la economía del país, promover el desarrollo sustentable y dar mayor equidad territorial a lo largo de Chile.

Han sido años difíciles para Chile, en los cuales el Ministerio de Obras Públicas -tal como lo ha hecho desde su fundación en 1887- ha trabajado sin descanso al servicio de las personas en cada región del país. Nuestro profundo agradecimiento a todos quienes, desde el ministerio, de los contratistas y concesionarios, autoridades nacionales y locales, y muy especialmente de las comunidades a lo largo y ancho del país donde están nuestras obras, han hecho posible todos estos avances y logros.

Alfredo Moreno Charme
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS

2. Resumen Ejecutivo Servicio

Para el actuar de la Dirección de Aeropuertos del MOP a desarrollar en el período 2018-2021 y frente al alza sostenida del número de pasajeros y operaciones que se hacían presentes, durante el año 2018, se desarrolla un Plan de Inversión 2050, el cual sería el plan de ruta que considera las necesidades de conservación de la infraestructura, inversiones requeridas frente al aumento de la demanda y la creación de nuevas rutas mediante la entrada del modelo low cost, así como los requerimientos de las zonas más aisladas y la actualización de los planes maestros de los Aeropuertos, para dar continuidad a lo invertido en la red nacional, correspondiendo a MM\$34.089 fondos sectoriales más los MMUS\$800 en la red concesionada.

El transporte aéreo en Chile ha seguido una tendencia al alza en los últimos años, donde en 2019 aumentó un 6,3%, sumando más de 26 millones de pasajeros en total, lo que implica que la infraestructura aeroportuaria debe responder al nuevo escenario, por un lado convirtiéndose en un medio fundamental para el desarrollo y conectividad del país, y por otro como elemento generador de condiciones de equidad. Además, en los últimos años ha resultado clave para enfrentar catástrofes y emergencias, al permitir las operaciones de rescate y evacuación de la población afectada, donde otros tipos de conectividad no responden a las necesidades del momento.

Por lo anterior, en el mes de junio del año 2019, el Presidente de la República dio a conocer el Plan de Modernización de la Red Aeroportuaria, que incluye un diagnóstico del estado y capacidad de la infraestructura aeroportuaria y la planificación y priorización de las inversiones en el período. El costo total estimado para el plan de inversión en la red de aeropuertos es de MMUS\$1.442, donde se considera considera invertir en 17 aeropuertos, de los cuales 11 pertenecen actualmente a la red concesionada del país y a través de este plan, se incorporarán 6 nuevos aeródromos al sistema de concesiones (Viña del Mar, Pucón, Valdivia, Castro, Osorno, Balmaceda), lo que permitirá cubrir con estándares de servicio similares a toda la red primaria, sin dejar de lado los compromisos sectoriales, que alcanzaron un total MM\$53.940, principalmente en obras como la Construcción Nuevo Aeródromo de Peldehue; Conservación Mayor Área de Movimiento Diego Aracena en Iquique (Sector 5 y 6) y Andrés Sabella en Antofagasta, Conservación Rutinaria Pista 27-09 de Balmaceda y Conservación Mayor de Pista 17L 35R y Rodajes asociados de AMB en la Región Metropolitana.

Si bien las estadísticas y el alza sostenida sirvió como base para todas las proyecciones de las nuevas y actuales concesiones de la infraestructura aeroportuaria nacional, uno de los mayores impactos de la pandemia mundial del COVID-19, fue la caída de operaciones aéreas y por ende de pasajeros, principalmente por el cierre de fronteras y la limitación de traslados interregionales en el cabotaje o tráfico nacional, llegando sólo a 9.4 millones en el año 2020, valor comparable a las cifras registradas el año 2004.

Dado este cambio de escenario, la infraestructura aeroportuaria debe responder nuevos desafíos, que tiene relación a ser en un medio fundamental para el desarrollo y conectividad del país, y por otro lado, ser un elemento generador de condiciones de equidad, y específicamente el año 2020, ha resultado ser clave para enfrentar todo tipo de catástrofes y emergencias, al permitir las operaciones de rescate, evacuación de la población afectada y el transporte de insumos médicos y/o elementos de ayuda a las necesidades de los enfermos, desde distintos puntos del planeta, manteniéndose operativa en un 100%.

Por lo anterior, durante el año 2020, se da continuidad a lo anunciado el mes de junio del año 2019 por el Presidente de la República, quien da a conocer el Plan de Modernización de la Red Aeroportuaria, que incluye un diagnóstico del estado y capacidad de nuestra infraestructura aeroportuaria y la planificación y priorización de las inversiones en el período. El costo total estimado para el plan de inversión en la red de aeropuertos supera los MMUS\$1.400. Esta iniciativa se encuentra en desarrollo y considera inversiones en 17 aeropuertos, de los cuales 11 ya pertenecían a la red concesionada del país y a través de este plan, se analizará la incorporación de 6 nuevos aeródromos al sistema de concesiones (Viña del Mar, Pucón, Valdivia, Castro, Osorno y Balmaceda), lo que permitirá cubrir con estándares de servicio similares a toda la red primaria.

En el mismo período de tiempo, la Dirección de Aeropuertos invirtió MM\$58.418, de los cuales más del 70% se concentraron en iniciativas de Conservación en las distintas redes y regiones, las que suman un total de MM\$41.268, en Construcción se ejecutó un total de MM\$8.269 (14,2%), Ampliación y Mejoramiento MM\$2.520 (4,3%), Normalización MM\$5.313 (9,2%) y Estudios Básicos MM\$353 (1,5%).

Con respecto a los desafíos para el período 2020-2022, se destacan aquellos relacionados con la obtención de resultados de los estudios básicos de identificación de brechas de infraestructura para la aviación comercial modelo low cost que se terminaron durante el año 2020, como también del análisis de localización de un nuevo aeródromo comercial en la macro zona central como complementario a las necesidades de espacio de AAMB, estas iniciativas permitirán definir una serie de inversiones las cuales se deberán planificar en el período analizado.

Durante el año 2021 se concretaron diversos proyectos en el sector aeroportuario, que tuvieron un impacto positivo en la ciudadanía y cuya inversión total asciende M\$ 105.545.858. Entre estas iniciativas se encuentran las concesiones, el diseño de proyectos, la normalización de infraestructura, la ejecución de obras y la conservación de ellas. Éstas, no sólo contribuyen al desarrollo y conectividad del país, sino que también son de vital importancia para enfrentar situaciones de catástrofes y emergencias, al permitir las operaciones de rescate y evacuaciones aeromédicas desde distintas partes del territorio nacional.

Respecto del Plan de Modernización de la Red Aeroportuaria, anunciado durante el año 2019 por el Presidente de la República, y que incluye un diagnóstico del estado y capacidad de la infraestructura aeroportuaria y la planificación y priorización de las inversiones, podemos mencionar que durante el año 2021, finalizó el Anteproyecto Referencial del Aeródromo de la Araucanía, que determinó la infraestructura vertical y horizontal necesaria

para la operación de aeronaves que funcionan en dicho aeródromo. Así mismo, se retomará el proceso de actualización y/o elaboración de los Planes Maestros de Infraestructura de los Aeropuertos, el cual se terminó, finalizó la etapa de ingeniería de los anteproyectos referenciales de los aeropuertos u aeródromos: El Loa, Andrés Sabella, Desierto de Atacama y Cañal Bajo, los cuales permitirán definir las nuevas obras que posteriormente se diseñarán en detalle y ejecutarán en el marco de las próximas concesiones. Asimismo, se encuentran en ejecución los anteproyectos referenciales de los Aeródromos Viña del Mar, Pucón, Pichoy, El Tepual y Mocopulli, estimándose la fecha de término de dichos anteproyectos para el año 2022.

Cabe señalar que dicho plan tiene un costo estimado de MMUS\$1.700 y considera inversiones en 17 aeropuertos, 11 de los cuales pertenecen a la red concesionada del país.

Por otra parte, a nivel de Diseño, destaca el término de los proyectos de ingeniería para la Conservación Mayor del Área de Movimiento del Aeropuerto El Tepual (región de Los Lagos), para la Conservación Mayor de la Pista del Aeródromo Teniente Marsh (región de Magallanes y la Antártica Chilena) y para el Mejoramiento integral del Aeródromo de Victoria (región de la Araucanía), siendo todos ellos prioridad de ejecución debido al cumplimiento de la vida útil de su infraestructura.

En materia de estudios, destaca la ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago (AMB), el cual permitirá establecer las obras necesarias para optimizar el funcionamiento de la infraestructura actual, y la ejecución de 7 Diagnósticos de Infraestructura que permitirán completar y actualizar la información del sistema de gestión de pavimentos del Servicio. Lo anterior es indispensable para gestionar y elaborar los programas de conservaciones de los diferentes aeropuertos y aeródromos del país. Cabe señalar que durante el año 2021 finalizaron 2 de estos diagnósticos (Red secundaria zona centro norte y Red Primaria Zona Norte) y los 5 estudios restantes (Red primaria zona centro y sur, Red secundaria zona sur, Red Pequeños Aeródromos zonas centro norte y zona sur) concluirán durante el año 2022.

Respecto de obras de normalización, ampliación y/o mejoramiento, durante el año 2021 se dio inicio a la Normalización de Cierres Perimetrales en Aeródromos de la comuna de Hualaihué, provincia de Palena; a la Ampliación del Área Terminal del Aeródromo Guardia Marina Zañartu en Puerto Williams y al Mejoramiento Infraestructura Horizontal del Aeropuerto Presidente Ibáñez de Magallanes y la Antártida Chilena.

En términos de Conservaciones de la Red Aeroportuaria, se ejecutaron labores de renovación de los pavimentos, reforzamiento de demarcaciones, mantención o cambio de cercos metálicos de seguridad en el perímetro, y el resguardo de las zonas de seguridad entre otros trabajos contemplados dentro del Programa de Conservaciones ejecutado permanentemente por la Dirección de Aeropuertos y que permite mantener en óptimas condiciones de seguridad y operatividad, la infraestructura aeroportuaria existente.

Entre las principales obras terminadas en el año 2021 podemos destacar la Conservación Del Aeródromo de Carquima, provincia de Colchagua, que permitió otorgar conectividad a esta localidad y sus alrededores y por ende facilitar la integración de esta comuna

estratégica fronteriza; la Conservación Pista del Aeródromo de Robinson Crusoe, región de Valparaíso, que incluyó obras en el área de movimiento y en los sectores de acceso y el Soterramiento de las líneas de alta tensión ubicadas al norte del Nuevo Aeródromo Peldehue de Colina, que permitió la habilitación y normal funcionamiento del aeródromo.

Finalmente, durante el año 2021 debemos destacar que no sólo se cumplió con el 99 % de presupuesto asignado sino que se duplicó la inversión inicialmente asignada para el servicio, lo cual es digno de destacar considerando la situación de pandemia actual, que impuso mayores desafíos para lograr la ejecución de los contratos.

3. Resultados de la Gestión año 2018-2021

3.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio

La infraestructura aeroportuaria no sólo es de vital importancia para el desarrollo y conectividad del país, sino que constituye un elemento fundamental para enfrentar situaciones de catástrofes y emergencias, al permitir las operaciones de rescate y evacuaciones aeromédicas desde distintas partes del territorio nacional.

Al respecto, la Dirección de Aeropuertos, cumple un rol fundamental al proveer infraestructura aeroportuaria sustentable y oportuna que permita el desarrollo económico y social del territorio, mediante la planificación adecuada y el diseño y ejecución de los proyectos, otorgando con ello conectividad aérea tanto nacional como internacional a todos los habitantes del país.

La Dirección de Aeropuertos es un Servicio con presencia a lo largo del país en 12 Direcciones Regionales^[1], incluyendo Isla de Pascua, con 217 funcionarios, de los cuales aproximadamente un 40 % corresponden a mujeres.

La red aeroportuaria nacional está conformada por los aeropuertos y aeródromos del país, organizados en tres categorías:

1. Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria: infraestructura provista en aquellos aeropuertos y/o aeródromos presentes en las capitales regionales y mayores urbes del país, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad.

2. Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria: infraestructura provista en aquellos aeródromos que complementan la red primaria permitiendo la comunicación aérea entre las principales ciudades del país y uniendo los pequeños aeródromos dentro de una región, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad.

3. Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos: infraestructura provista en aquellos aeródromos de uso público que brindan conectividad y mejor respuesta ante emergencias, ubicados en localidades apartadas y que aportan a establecer soberanía en el territorio nacional, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad.

Dicha red está compuesta por 333 aeropuertos y aeródromos, de los cuales 204 son privados, 11 municipales, 12 militares y 106 son fiscales. La conservación y mantenimiento de estos últimos están a cargo de la Dirección de Aeropuertos.

Durante el periodo 2018 al 2021, la Dirección de Aeropuertos ejecutó proyectos de construcción, ampliación, mejoramiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria, por un monto total de M\$ 273.603.426 de los cuales un 57.9% fue ejecutado en aeródromos/aeropuertos pertenecientes a la Red Primaria, un 7.3 % a la Red Secundaria y un 34.9 % en la Red de Pequeños Aeródromos.

Es muy importante destacar que durante el periodo 2018-2021, la inversión en obras de infraestructura aeroportuaria se triplicó respecto del presupuesto histórico que manejaba la Dirección de Aeropuertos, pasando de m\$ 39.196.877 de inversión en el año 2018 a m\$ 110.189.876 en el año 2021.

Asimismo, durante el año 2021, no sólo se cumplió con el 99 % de inversión sino que se duplicó la inversión inicialmente asignada para el servicio, lo cual es digno de destacar considerando la situación de pandemia actual, que impuso mayores desafíos para lograr la ejecución de los contratos.

Entre las principales obras desarrolladas en el periodo se encuentran i) la construcción del Nuevo Aeródromo de Peldehue, con una inversión total de 32.810.415 y que permitirá disminuir las operaciones aéreas del aeródromo Tobalaba en La Reina; ii) el Mejoramiento Área de Movimiento Pista 17R-35L del Aeropuerto Arturo Merino Benítez con un costo total de m\$ 14.787.134 que disminuirá el tiempo de ocupación de aeronaves en pista al utilizar la pista 35L para despegues, entre otros.; la "Conservación Mayor Aeropuerto Andrés Sabella, región de Antofagasta con un costo total de m\$ 11.716.001 y cuyo objetivo fue la reposición de losas de hormigón en los sectores de plataforma con el fin de mantener la resistencia acorde con el material de vuelo. Cabe señalar que este aeropuerto es el segundo con mayor número de operaciones a nivel nacional, en lo que respecta a frecuencia de salida y llegada de pasajeros, aumentando en cerca de 600.000 pasajeros en los últimos 7 años.

En el ámbito de las conservaciones mayores, éstas se ejecutaron a lo largo de toda la red destacando principalmente la Conservación Mayor Pista 17L 35R y Rodajes Asociados en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, de la región metropolitana, con un costo total de m\$ 7.029.111 y que se enmarca dentro del programa de conservación mayor periódico programado para este aeropuerto, considerando que es la principal infraestructura aeroportuaria nacional y que concentra el mayor movimiento tanto de pasajeros como de carga.

Asimismo, se realizó la Conservación Pista Ad Robinson Crusoe Región de Valparaíso con un costo de inversión total de m\$ 7.282.696; la Conservación Aeródromo de Balmaceda, región de Aysén por m\$ 5.999.229; la Conservación Mayor Área de Movimiento Ap. Diego Aracena de la región de Tarapacá, con un costo total de m\$ 6.977.740; la Conservación Mayor Infraestructura Horizontal Aeropuerto Carriel Sur, región del Biobío por m\$ 8.344.349, entre otros.

Por otra parte, durante el periodo se desarrolló el Plan de Modernización de la Red Aeroportuaria, anunciado durante el mes de junio del año 2019 por el Presidente

de la República, y que incluye un diagnóstico del estado y capacidad de nuestra infraestructura aeroportuaria y la planificación y priorización de las inversiones en el período. Dicho plan considera inversiones en 17 aeropuertos, 11 de los cuales pertenecen a la red concesionada del país.

El costo total estimado para el plan de inversión en la red de aeropuertos supera los MMUS\$1.700 y actualmente se encuentra en desarrollo.

En términos del avance de dicho Plan y en lo referido a aeropuertos/aeródromos actualmente concesionados, se puede destacar que durante el periodo finalizó el Anteproyecto Referencial del Aeródromo de Balmaceda, que definió los requerimientos técnicos necesarios para la licitación de su primera concesión.

Asimismo, finalizaron los anteproyectos referenciales de los aeropuertos u aeródromos: El Loa, Andrés Sabella, Desierto de Atacama, La Araucanía y Cañal Bajo, los cuales permitirán definir las nuevas obras que posteriormente se diseñarán en detalle y ejecutarán en el marco de la próximas concesiones.

Finalmente, se encuentran en ejecución los anteproyectos referenciales de los Aeródromos Viña del Mar, El Tepual, Mocopulli, Pichoy[2] y Pucón, estimándose la fecha de término de dichos anteproyectos para el año 2022.

[1] Cabe señalar que en aquellas regiones donde no se cuenta con oficinas, tales como Coquimbo, Maule y Ñuble, se trabaja con las Direcciones Regionales de Atacama, Biobío y una coordinadora regional respectivamente.

[2] Los aeródromos Desierto de Atacama; Andrés Sabella, y Cañal Bajo se encuentran con la etapa de Ingeniería finalizada, actualmente en proceso de aprobación de la etapa de evaluación social y ambiental.

3.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

Con el fin de dar cumplimiento a la misión del Servicio y sus objetivos estratégicos, la Dirección ejecutó en 2021 proyectos de diseño, construcción, ampliación, mejoramiento, normalización y conservación de la infraestructura aeroportuaria en las distintas redes, para mantener al país conectado por vía aérea, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad.

La evolución histórica del presupuesto, específicamente en el Subtítulo 31, se ha incrementado de MM\$50.608.846 en el 2010 a MM\$105.545.858 para el año 2021, sólo teniendo una baja en los años 2013, 2015 y 2018 debido a ajustes presupuestarios del Ministerio (montos actualizados a moneda año 2021), tal como se muestra gráfico siguiente:

Gráfico N°2: Evolución histórica ST 31 DAP, 2010-2021

Fuente: DAP 2021

La inversión total 2021, desagregada según red aeroportuaria, fue la siguiente:

Red Primaria: MM\$59.337, correspondiente al 56,2%.

Red Secundaria: MM\$7.562, correspondiente al 7,2%

Red de Pequeños Aeródromos (PADS): MM\$36.954, correspondiente al 35,0%.

Helipuertos / Puntos de Posada: MM\$425, correspondiente al 0,4%.

Multired: MM\$1.265.412, correspondiente al 1,2%.

La infraestructura provista por la Dirección de Aeropuertos resultó clave ante las emergencias y especialmente en la distribución de los materiales necesarios para la lucha contra la pandemia COVID 19, manteniendo siempre la conectividad cuando por vía terrestre fue imposible. El rápido traslado aéreo de insumos médicos, alimentos, personas enfermas y equipos de emergencia, así como de las autoridades nacionales que se dirigieron a las distintas zonas que necesitaban de este servicio.

4. Desafíos para el período de Gobierno 2022

Entre los principales desafíos para el año 2022 se encuentra la ejecución del Fondo de Emergencia Transitorio, el cual incrementará un 87% la inversión DAP respecto del presupuesto regular del año 2022. Dicho fondo considera la ejecución de 93 contratos los cuales permitirán mantener la red aeroportuaria operativa, otorgando conectividad para atención de urgencias o emergencias.

Dentro de las inversiones sectoriales para el año 2022, destacan los recursos asignados al contrato de la Conservación Mayor del Área de Movimiento del Aeropuerto Mataverí, (MM\$12.381), el Mejoramiento del Área de Movimiento del Aeropuerto Presidente Ibáñez (Infraestructura Horizontal) y la Conservación Mayor de la calle de rodaje Bravo, perteneciente al Aeropuerto Diego Aracena (MM\$4.847). Asimismo, se debe ejecutar los contratos asociados a las ampliaciones de los aeródromos de Cañal Bajo y Pichoy (para el 2022, entre ambas totalizan MM\$14.181), y la licitación de los contratos Mejoramiento del Área de Movimiento del Aeropuerto Presidente Ibáñez (Infraestructura Vertical) y Conservación Rutinaria Aeropuerto Andrés Sabella, que proyectan una inversión 2022 de MM\$6.773 y MM\$2.979 respectivamente. Los 7 contratos mencionados anteriormente comprometen una inversión de MM\$50.060, equivalente al 42,7% de la inversión anual asignada.

Asimismo, durante 2022 se debe dar término a 5 Anteproyectos Referenciales (Pichoy de Valdivia, El Tepual de Puerto Montt, Mocopulli de Dalcahue, Viña del Mar de Concón y Pucón de Pucón) así como continuar con la Actualización Plan Maestro Aeropuerto AMB, que considera un diagnóstico de la infraestructura existente, un estudio de demanda que definirá el umbral de saturación y las obras necesarias para absorber la demanda área potencial de la región metropolitana ya sea a través de obras de optimización, una tercera pista o un nuevo aeródromo/aeropuerto.

Otro desafío es la obtención de recomendaciones favorables de proyectos relevantes para el servicio, entre ellos el mejoramiento integral del aeródromo de Victoria, habilitándolo para el combate y extinción de incendios forestales, la Ampliación y Mejoramiento del Aeródromo Teniente Julio Gallardo, la ejecución de tres estudios (Brechas en Infraestructura Aeroportuaria, Demanda Aeródromo María Dolores y Análisis para Certificación de Proyectos de Infraestructura) que permitirán fijar horizontes de trabajo a mediano y largo plazo.

Finalmente, dentro de la planificación de las inversiones, la DAP está actualmente trabajando en la actualización del Plan 2050 cuyo alcance son las obras que permiten el aumento de la capacidad de movilidad aérea con un horizonte al año 2050, la revisión y definición de proyectos asociados a infraestructura de emergencia, además de un plan de normalización de la Red Aeroportuaria y de conservaciones regulares que permite dar continuidad a las operaciones y la mantención de la vida útil de la infraestructura aeroportuaria.

En materia de concesiones^[MB1] en 2023 se pone en servicio la segunda concesión del Aeropuerto Chacalluta de Arica y durante el periodo se inician obras de los siguientes contratos: tercera concesión del Aeropuerto La Florida de La Serena; y Red Austral (Punta Arenas y Balmaceda).

^[MB1]DGC

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas 2018-2022

Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

DFL N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL. N° 206, de 1960, sobre construcción y conservación de caminos.

Misión Institucional

Dotar al país de infraestructura aeroportuaria, mediante la planificación, diseño y ejecución de obras cuyo propósito es posibilitar la conectividad aérea nacional e internacional, propendiendo a la eficiencia en sus procesos. Para ello, promueve el desarrollo de competencias en sus funcionarios y fomenta un clima laboral apto para el cumplimiento de los objetivos del Servicio.

Objetivos Ministeriales

| Nro. | Descripción |
|------|---|
| 1 | Estado con visión de largo plazo. Proveer y gestionar obras y servicios de infraestructura y gestión hídrica que contribuyan al desarrollo económico, social, cultural y sustentable del país, permitiendo la conectividad, la protección del territorio y las nuevas oportunidades, fortaleciendo las concesiones como herramienta de financiamiento y operación eficiente de las obras. |
| 2 | Desarrollo social y cultural a través de la infraestructura. Promover la movilidad de las personas y los bienes a lo largo del país, para el impulso de una infraestructura resiliente y gestión hídrica que propicie la productividad, en concordancia con las estrategias de desarrollo nacional y regional. |
| 3 | Hacer las obras en tiempo y forma adecuados. Gestionar los procesos de planificación, ejecución, explotación y evaluación de la Infraestructura y gestión hídrica de forma oportuna, de manera de garantizar su calidad y pertinencia en el tiempo. |
| 4 | Contribuir y promover la gestión eficiente y sustentable del medio ambiente, de los ecosistemas y del recurso hídrico. Regular y priorizar la disponibilidad y distribución de los recursos hídricos, de tal forma que contribuya a la suficiencia y abastecimiento sustentable y eficiente para toda la población. |

Objetivos Estratégicos

| Nro. | Descripción |
|------|---|
| 1 | Proveer infraestructura aeroportuaria mediante la planificación, diseño y ejecución de proyectos, para contribuir al desarrollo económico, social y cultural del país en el corto, mediano y largo plazo. |

| Nro. | Descripción |
|------|--|
| 2 | Mejorar la conectividad nacional, internacional y la integración territorial, para facilitar la movilidad de las personas y bienes, con el fin de aportar a la equidad y calidad de vida de los habitantes, con énfasis en zonas aisladas y extremas. |
| 3 | Gestionar los procesos de planificación, ejecución, explotación y evaluación de la Infraestructura aeroportuaria en forma oportuna, con la finalidad de ejecutar las obras de conservación necesarias para mantener su funcionalidad permanentemente. |
| 4 | Contribuir a la protección del medioambiente y a promover la seguridad operacional en la infraestructura aeroportuaria, mediante la aplicación de normas vigentes y buenas prácticas durante las etapas de planificación, diseño y ejecución de proyectos. |

Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

| Nro. | Nombre | Descripción | Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula |
|------|---|---|--|
| 1 | Infraestructura Aeroportuaria en la Red Primaria. | Infraestructura provista en aquellos Aeropuertos y/o Aeródromos presentes en las capitales regionales y mayores urbes del país, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad. | 1, 2, 3, 4 |
| 2 | Infraestructura Aeroportuaria en la Red Secundaria. | Infraestructura provista en aquellos aeródromos que complementan la red primaria permitiendo la comunicación aérea entre las principales ciudades del país y uniendo los pequeños aeródromos dentro de una región, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad. | 1, 2, 3, 4 |
| 3 | Infraestructura Aeroportuaria en la Red de Pequeños Aeródromos. | Infraestructura provista en aquellos aeródromos de uso público que brindan conectividad y mejor respuesta ante emergencias, ubicados en localidades apartadas y que aportan a establecer soberanía en el territorio nacional, considerando para ello las estrategias de desarrollo nacional y regional, participación ciudadana, gestión territorial y sustentabilidad. | 1, 2, 3, 4 |

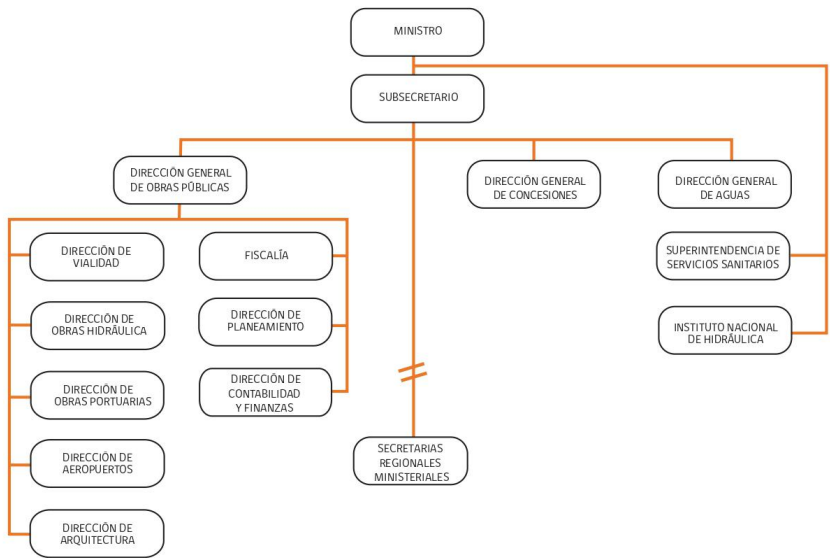
Clientes / Beneficiarios / Usuarios

| Nro. | Descripción | Cantidad |
|------|--|------------|
| 1 | Usuarios y usuarias de la Infraestructura Aeroportuaria (pasajeros en 2019) | 26.086.612 |
| 2 | Organismos del Estado (Municipios, Gobiernos Regionales, Ministerios, FFAA, Carabineros y Otros) | 371 |

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



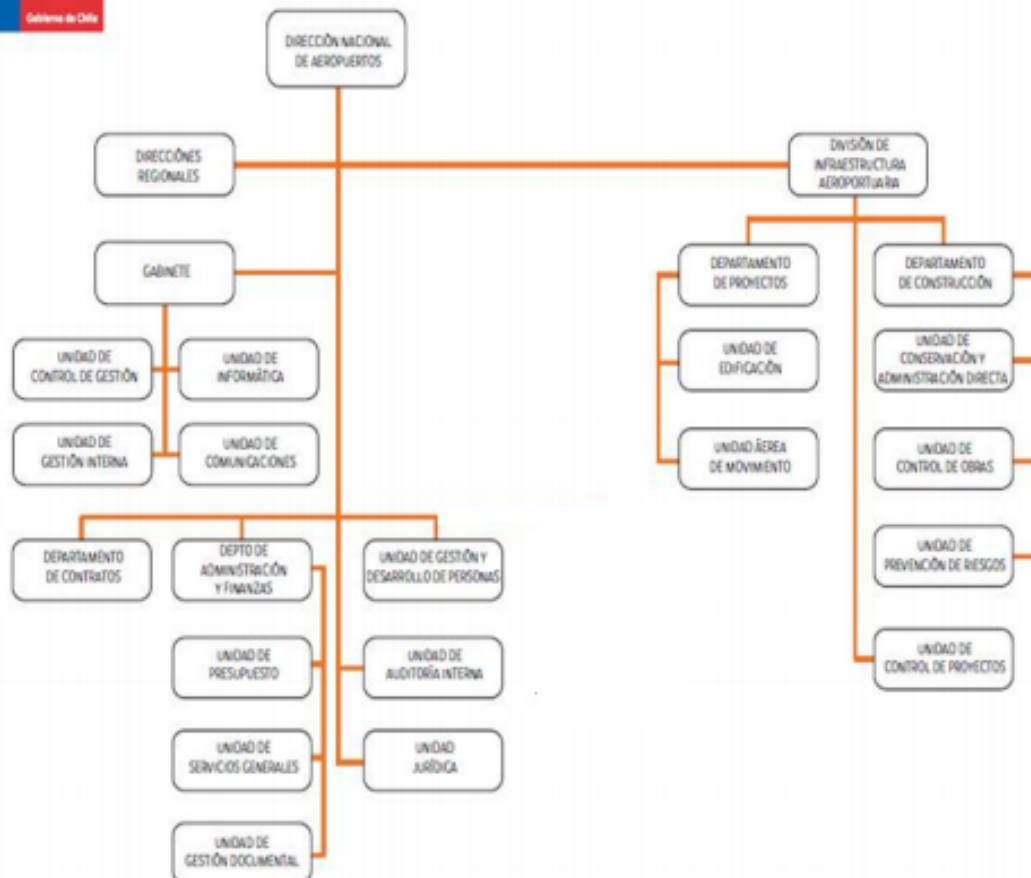
Ministerio de Obras Públicas



Organigrama y ubicación en la Estructura del Servicio



Dirección de Aeropuertos



c) Principales Autoridades

| Cargo | Nombre |
|--|--------------------------|
| Directora Nacional | Claudia Carvallo Montes |
| Jefe División de Infraestructura Aeroportuaria | Ricardo Jara Liberona |
| Jefa Departamento de Administración y Finanzas | Cinthya Arenas Santander |
| Jefe Departamento de Proyectos | Walter Kaempfe Rossi |
| Jefe Departamento de Construcción | José Tramon Cárdenas |
| Jefe Departamento de Contratos | Mario Anabalón Arancibia |

| Cargo | Nombre |
|---|-----------------------------|
| Director Regional de Arica y Parinacota | Mauricio Matamoros Leal |
| Director Regional de Tarapacá | Mauricio Matamoros Leal |
| Director Regional de Antofagasta | Jürgen Oddó Kautz |
| Director Regional de Atacama | Felipe Pinochet Doren |
| Director Regional de Coquimbo | Felipe Pinochet Doren |
| Director Regional de Valparaíso | Enrique Pakarati Ika |
| Coordinadora Regional del Ñuble | Claudia Alvarez Rocha |
| Director Regional del Biobío | Alejandro Castro Pradenas |
| Director Regional de La Araucanía | Rodrigo Lagos Sagredo |
| Director Regional de Los Ríos | Eduardo Mann Pelz |
| Director (S) Regional de Los Lagos | Bernardino González Rivera |
| Director Regional de Aysén | Alejandro Cifuentes Celedón |
| Director Regional de Magallanes y Antártica Chilena | Hardy Rehbein Hidalgo |
| Director Regional Metropolitana | Victor Febres Matus |

Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2018 - 2022

| Año | Iniciativa | Estado de Avance |
|-----|--|------------------|
| | Ampliación y modernización de aeropuertos regionales | En Proceso |

Anexo 6A: Informe Programas / Instituciones Evaluadas

Anexo 6B: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas

No aplica

Anexo 10a: Proyectos de Ley en tramitación en el Congreso Nacional 2018-2021

No aplica

Anexo 10b: Leyes Promulgadas durante 2018-2021

No aplica

Anexo 11: Premios o Reconocimientos Institucionales 2018-2021
