

**SÍNTESIS EJECUTIVA –N° 11-
PROGRAMA PEQUEÑOS AERÓDROMOS REGIONALES
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**

PRESUPUESTO AÑO 2000: \$ 1.006 millones

1. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

Las inversiones en Pequeños Aeródromos se inician durante la década de los sesenta y durante ese período y hasta fines de los ochenta todos los esfuerzos se concentraron en las regiones más afectadas por las condiciones de aislamiento geográfico, vale decir la X y XI regiones. Fue en esta primera etapa cuando se construyó gran parte de la actual red. En 1991 se realiza un catastro y se definen criterios técnicos para invertir en el sector, definiendo un programa de pequeños aeródromos para todo el país. En 1996 este programa recibe un impulso significativo ya que producto de la política de concesiones aeroportuarias, se liberan importantes recursos que son destinados a la infraestructura social en Pequeños Aeródromos.

1.1 Fin

Mejorar la calidad de vida de la población ubicada en zonas apartadas de los grandes centros urbanos.

1.2 Propósito

La población de zonas apartadas de los grandes centros urbanos, dispone de servicios aéreos menores en forma regular y segura.

1.3 Justificación del Programa

A partir de 1994 el gobierno fija dentro de sus principales prioridades el fortalecimiento del sector infraestructura pública y asume una Política de Desarrollo Aeroportuario Nacional, con el propósito de dotar al país de una infraestructura adecuada y eficiente. Es así como uno de los principales ejes de desarrollo que se definen es el mejoramiento de la infraestructura social correspondiente a la red básica o pequeños aeródromos que cubren amplias extensiones del territorio nacional. Con esto se busca romper la tradicional marginación de zonas remotas y aisladas del país, ayudar a la preservación de la soberanía nacional, facilitar las labores de abastecimiento de necesidades básicas como alimentación, salud, otros, y servir de apoyo en situaciones de emergencia.

1.4 Población Objetivo

Los beneficiarios potenciales del programa corresponden a la población rural aislada distribuida a lo largo del territorio nacional que vive en zonas insulares, continental remota y fronteriza. Quienes residen en estas pequeñas localidades son: pequeños agricultores, ganaderos, pescadores artesanales, colonos y habitantes fronterizos.

1.5 Población Beneficiaria

La población beneficiaria se estima en 1.502.368 personas y corresponde a las comunas en que se encuentran emplazados los proyectos financiados por el programa.

No se dispone de información de una cuantificación de los beneficiarios efectivos del programa. Es decir, aquellos que tienen acceso al transporte aéreo y/o se benefician de servicios que son provistos a través de los servicios de aeronaves que utilizan este tipo de instalaciones.

1.6 Descripción General del Diseño del Programa

El programa produce tres componentes:

Componente 1. Mejoramiento de Aeródromos

Los proyectos de mejoramiento comprenden obras parciales en: pistas (canchas de aterrizaje y despegue, calles de carreteo y las losas de estacionamiento), caminos de acceso, edificios, instalaciones eléctricas y sanitarias.

Componente 2. Mantenimiento de Aeródromos.

Los proyectos de esta categoría se dividen en mantención parcial con una periodicidad de 2 y 3 años y mantención integral cada 3, 6 y 9 años.

Componente 3. Construcción de Aeródromos

Los proyectos de construcción corresponden a construcciones de nuevos aeródromos.

En el período evaluado se ejecutaron sólo proyectos de mejoramiento y mantención.

El organismo encargado de la ejecución del Programa es la Dirección de Aeropuertos (DAP) del Ministerio de Obras Públicas (MOP), siendo su responsabilidad mantener operativos los 102 pequeños aeródromos que se extienden por el territorio nacional conformando una red de pequeñas instalaciones aeroportuarias.

Para estos efectos la DAP cuenta con una estructura organizacional compuesta por un Nivel Central y ocho Direcciones Regionales (I-III, V, VIII, IX-XII y RM.). A nivel central se radican las funciones de planificación y programación de los recursos financieros y a nivel de las direcciones regionales se radican las funciones de identificación evaluación y ejecución de los proyectos.

1.7 Antecedentes de Gasto

En el período 1996-1999, el gasto total del programa aumentó a una tasa promedio anual del 17,4%, alcanzando para el último año un total de \$ 2.973. millones.

2. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

2.1 Diseño

El programa fue diseñado sin contar con un diagnóstico de la situación inicial que presentara un adecuado levantamiento de la población objetivo, de las necesidades reales de apoyo aéreo, de los problemas de accesibilidad de la población a los servicios y del potencial de desarrollo económico que tenían las áreas que cubriría el programa.

El diseño actual es consistente en términos de que las actividades permiten producir los componentes y estos a su vez son definidos como los necesarios y suficientes para ejecutar el programa.

El programa dispone de indicadores para medir producción de componentes, sin embargo no se dispone de indicadores para medir el logro del propósito.

2.2 Organización y Gestión

Se concluye que la gestión del Programa es adecuada en cuanto a la ejecución de los proyectos .

Sin embargo, existen debilidades en la coordinación entre la DAP, la Dirección de Planeamiento del Ministerio y MIDEPLAN en cuanto a los criterios definidos para la asignación de recursos. Debido a la ausencia de una metodología para evaluar ex - ante y priorizar este tipo de inversiones, los criterios aplicados a nivel regional no son necesariamente homogéneos, lo que no permite asegurar un eficiente y eficaz asignación de los recursos.

La DAP no dispone de un sistema de seguimiento y evaluación de los resultados del programa orientados a cuantificar los logros a nivel de propósito y fin.

2.3 Eficacia

El programa se ha ejecutado en función de lograr la meta de mejorar y mantener los aeródromos operativos según el estándar definido por la Dirección de Aeronáutica Civil, sin incorporar criterios socioeconómicos que garanticen el cumplimiento del propósito del programa.

El Programa ha sido eficaz en la producción de los componentes, los proyectos han sido ejecutados en forma oportuna y entregados al uso público en los plazos contratados.

En el periodo de evaluación se realizaron un total de 74 proyectos distribuidos en las regiones: IV, VII-XI y XII, de las cuales un 66% se concentra en la regiones X y XI.

Al no existir claridad en la definición de la población beneficiaria y por no disponer de una identificación y cuantificación de los indicadores a nivel de propósito no es posible extraer una conclusión sólida respecto de los logros obtenidos en la población beneficiaria.

2.4 Economía (desempeño financiero) / Eficiencia

Economía

La fuente de financiamiento del Programa proviene en su totalidad del Presupuesto General de la Nación y los niveles de ejecución del presupuesto para el periodo 1996 – 1999 han estado cercanos al 100%.

Eficiencia:

Dado que la DAP comparte sus gastos administrativos entre todos sus programas y los de este programa no están desagregados, se utilizó como criterio de prorrateo la distribución del gasto en inversión (23%). Se supuso que los gastos administrativos se dividían en la misma proporción en que se divide la inversión. Como resultado, se obtiene que el gasto administrativo es de un 18% (Personal y Bienes y Servicios) en el período analizado. Esta cifra que se estima alta, se explica por la disminución de la inversión total producida por las concesiones aeroportuarias, que no ha sido acompañada por un ajuste en los gastos administrativos de la Dirección.

El costo promedio de la inversión realizada por aeródromo (mantención y mejoramiento) en el período de evaluación (1996 - 1999) fue de \$ 73 Millones. Sin embargo las circunstancias en que se

realiza cada inversión son muy diversas (distintas realidades regionales y zonales), lo que impide establecer un costo estándar o la comparación entre ellos.

No se observan actividades prescindibles.

2.5 Principales Aprendizajes

Los aprendizajes de la institución ejecutora se centran básicamente en aspectos técnicos, es así como se ha avanzado en el conocimiento de mejores sistemas constructivos, nuevos materiales más durables y económicos, diseños estándares, etc.

2.6 Justificación de la Continuidad del Programa

Se considera que el Programa continua siendo válido ya que aún existen zonas que necesitan del apoyo del Estado para desarrollarse e integrarse al resto del país. Sin embargo, no está claro que el programa en su forma actual sea la forma más eficaz para lograr este objetivo.

Por otra parte, se considera que en el período de ejecución de este programa se han producido importantes cambios en su entorno en materias relacionadas con aspectos: tecnológicos, socio-demográfico, en la infraestructura, entre otros, que conllevan cambios profundos en la definición del quehacer tanto del sector público como privado que son fundamentales para el programa. En especial se hace mención del rol subsidiario del Estado y participación del sector privado en este tipo de proyectos. Estos temas requieren ser analizados lo que puede traer como consecuencia un cambio de diseño en el programa.

2.7 Principales Recomendaciones

2.7.1 Recomendaciones que no Involucran Recursos

1. Elaboración de una Metodología para Evaluación de Pequeños Aeródromos, que considere la realidad específica de éstos y sea de uso común por MIDEPLAN y los organismos involucrados. Esta metodología debe ser coherente con las modificaciones que a futuro presente el programa.
2. Generación de un Sistema de Evaluación Expost, para medir efectivamente el nivel de logro de los objetivos planteados, sobre la base de los indicadores propuestos.
3. Recategorización periódica de los pequeños aeródromos en función del tipo de uso, tamaño y condiciones de entorno a fin de determinar por una parte, su permanencia dentro del Programa y por otra, el rol que le cabe al Estado y privados en este tipo de inversiones.
4. Definir criterios de cobros para identificar cuando correspondería cobrar por el uso de estas instalaciones, a objeto de financiar en parte los costos del Programa.
5. Separar el presupuesto orientado a la conservación mínima indispensable y permanente del presupuesto de inversión anual para Mejoramiento, Construcción y Mantenimiento Periódica Mayor.