



# INFORME FINAL

## DIRECCIÓN REGIONAL DE AEROPUERTOS

INFORME N° 332/2020

5 DE OCTUBRE DE 2020



POR EL CUIDADO Y BUEN USO  
DE LOS RECURSOS PÚBLICOS



CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

**Resumen ejecutivo informe final N° 322, de 2020, en la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de La Araucanía y servicios relacionados.**

**Objetivo:** efectuar una auditoría al proceso de habilitación y conservación de aeródromos públicos realizado por la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía en coordinación con las autoridades aeronáuticas, entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2019.

Igualmente, para el periodo comprendido entre marzo y junio de 2020, se revisaron los protocolos y coordinaciones entre las autoridades aeronáuticas y de salud para atender mediante transporte aéreo las urgencias que se susciten en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19, ya sea de traslado de pacientes, insumos, equipos y/o personal médico.

**Preguntas de Auditoría:**

- ¿La Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía ha efectuado labores de estudio, proyección, construcción, reparación y mejoramiento en los aeródromos públicos de la región?
- ¿Los aeródromos públicos de la región presentan defectos constructivos en su infraestructura o incumplimientos en cuanto a la seguridad operacional?
- ¿Los servicios de salud de la región disponen de protocolos para el traslado aéreo interhospitalario de pacientes, que permitan atender una emergencia en forma coordinada y oportuna?
- ¿Los servicios de salud de la región poseen protocolos para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico, que permitan cubrir las necesidades de la actual emergencia sanitaria por COVID-19?

**Principales Resultados de la Auditoría:**

En términos generales, corresponde señalar que la Región de La Araucanía dispone de seis aeródromos públicos, siendo el Aeropuerto de La Araucanía el principal terminal aeroportuario de la región, y por ende parte integrante de la red primaria. A su vez, el aeródromo de Pucón compone la red secundaria del país, en tanto que los recintos de las comunas de Angol, Lonquimay, Victoria y Traiguén integran la red de pequeños aeródromos. Precisado lo anterior, y a modo ilustrativo, es del caso indicar que solamente el Aeropuerto de La Araucanía posee una pista apta para que puedan operar la totalidad de las aeronaves empleadas para efectuar los 109 traslados de apoyo en el contexto de la emergencia sanitaria, informados por la Fuerza Aérea de Chile a julio de 2020. Sin desmedro de lo expuesto, y a fin de graficar la importancia de la debida habilitación y conservación de los demás aeródromos de la región, es dable advertir que al avión institucional modelo DHC - 6, que fue el utilizado en la mayoría de los aludidos desplazamientos (39) en el traslado de equipamiento médico y pacientes, le es posible operar en todos los establecimientos públicos de la región, la auditoría arrojó objeciones que podrían importar la dificultad de atender oportunamente eventuales traslados de pacientes y/o equipamiento médico, a saber:



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

- Se verificó conforme a lo informado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, que los aeródromos de Lonquimay, Traiguén, Victoria y Pucón disponen de un horario de funcionamiento “HJ”, es decir, que operan con luz natural. En ese sentido, la mencionada restricción en conjunto con la ausencia de luces de emergencia en los mencionados establecimientos, implica que dichos aeródromos no se encuentren habilitados para operar en horario nocturno o en condiciones de escasa visibilidad, lo que importa una debilidad de la red aeroportuaria regional ante una eventual catástrofe natural o emergencia médica fuera de ese horario, más aún en aquellas zonas remotas y en permanente amenaza por riesgo volcánico como lo son las comunas de Pucón y Lonquimay. En ese orden de ideas, es menester señalar que el Aeródromo Los Confines de Angol, constituye una excepción a lo precisado anteriormente, toda vez que posee un sistema de luces de emergencia con activación por tierra o aire para ser utilizada, entre otros, en evacuaciones aeromédicas y catástrofes naturales. Es así, que se advirtió que la Dirección Regional de Aeropuertos, DAP, de la Región de La Araucanía no ha instalado la totalidad de las luces de emergencias adquiridas para el Aeródromo de Angol, toda vez que en terreno fueron habidas solamente 54 unidades de las 80 que conforman el sistema de acuerdo al proyecto, encontrándose el resto almacenados en el anotado recinto, por lo que dicha entidad deberá acreditar ante este Órgano Fiscalizador la instalación de la totalidad de los equipos en el mencionado terminal aéreo, en un plazo de 30 días hábiles, a contar de la recepción del presente informe.
- Se constató una serie de deficiencias técnicas en la infraestructura de los aeródromos de las comunas de Pucón, Angol, Traiguén, Victoria y Lonquimay, que dicen relación con irregularidades en el pavimento, fricción del mismo, grietas, demarcación, indicadores de dirección de viento, roce y despeje, cierre perimetral y presencia de animales, por lo que la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de La Araucanía deberá efectuar las acciones tendientes a la subsanación de dichos defectos, debiendo acreditar la corrección de estos defectos, ya sea por la vigencia de la garantía del contrato de conservación que existió, o por su incorporación en una próxima iniciativa de conservación que realizará el servicio durante el año 2021, debiendo informar lo que en definitiva resuelva en el plazo de 30 días o 60 días hábiles, según corresponda a cada caso.
- Se verificó, en cada una de las visitas a terreno realizadas, la existencia de obstáculos que interfieren en el espacio aéreo de los aeródromos de las comunas de Pucón, Traiguén, Victoria y Lonquimay, lo cual ha sido registrado previamente por la Dirección General de Aeronáutica Civil en los años 2016, 2017, 2018 y 2019, no siendo ello regularizado, por lo que corresponde que la DGAC a través de su oficina regional, agote todas las instancias tendientes a eliminar dichas obstrucciones, debiendo informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.

Por su parte, las entidades edilicias de Pucón, Traiguén, Victoria y Lonquimay deberán emprender las acciones que correspondan, para colaborar en lo que sea de su competencia.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

- Se corroboró la falta de formalización del apoyo de entidades públicas y privadas en el control de acceso a los aeródromos, por lo que la DGAC deberá agotar todas las instancias para lograr disponer de algún mecanismo de control de acceso por medio de algún funcionario en cada aeródromo, debiendo ponderar la forma legal para poder coordinarse con algún municipio, entidad u otra organización, de manera de asegurar la apertura en todo momento de esos recintos y así dar cumplimiento a sus funciones institucionales en relación a la administración de los aeródromos públicos de dominio fiscal, acciones que deberá informar ante este Organismo de Control con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe
- Se constató que el Servicio de Salud Araucanía Sur (SSAS) no dispone del protocolo para traslado aéreo interhospitalario de pacientes para el Hospital de Villarrica pues el existente a la fecha considera para los traslados interregionales los procedimientos a seguir solo por vía terrestre. Por su parte, el protocolo del Servicio de Salud Araucanía Norte (SSAN) no define los aspectos mínimos que permitan atender una emergencia en forma coordinada y oportuna antes eventuales requerimientos de desplazamientos de pacientes y/o equipamiento médico, por lo cual, dichas entidades deberán coordinarse entre sí y con la Dirección de la ONEMI de la Región de La Araucanía, para que dicha entidad los asesore y colabore para lograr disponer con protocolos adecuados para realizar traslados aéreos de pacientes -con especial énfasis en COVID-19-, tanto inter como extra regionales, y así atender las emergencias en forma coordinada, oportuna, y le permitan actuar de forma eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región, propendiendo cautelar el principio de servicialidad del Estado, la adecuada coordinación y unidad de acción sobre la materia, con los organismos correspondientes, entre ellos, la DGAC y DAP, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, en un plazo de 30 días hábiles a contar de la recepción del presente informe.
- Se verificó que tanto el SSAS como el SSAN no poseen protocolos para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico, lo cual impide que éstas entidades dispongan con lineamientos generales que les permitan actuar de forma eficiente y eficaz frente a una contingencia como lo es la pandemia por COVID-19, deficiencia que deberán regularizar y acreditar documentadamente ante este Organismo de Control, en igual plazo al señalado en el párrafo anterior.
- Por último, en consideración a cada una de las objeciones señaladas, se indica que las mismas representan un riesgo para el logro de los compromisos adoptados por Chile en relación al cumplimiento de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas, aprobada mediante la resolución A/RES/70/1, de septiembre de 2015, y específicamente con los objetivos de desarrollo sostenible, los cuales consisten en un llamado universal a la adopción de medidas para el caso particular “salud y bienestar” e “industria, innovación e infraestructura”, por lo que el SSAN, SSAS, DGAC y DAP deberán propender sus acciones acordes al cumplimiento de los mismos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

PREG N° 9040/2020  
AT N° 471/2020

INFORME FINAL N° 332, DE 2020,  
SOBRE AUDITORÍA A LA HABILITACIÓN,  
CONSERVACIÓN Y FUNCIONAMIENTO  
DE AERÓDROMOS PÚBLICOS POR  
PARTE DE LA DIRECCIÓN REGIONAL  
DE AEROPUERTOS DE LA ARAUCANÍA  
Y SERVICIOS RELACIONADOS, EN  
ATENCIÓN A LA EMERGENCIA  
SANITARIA POR COVID-19.

TEMUCO, 5 de octubre de 2020

En cumplimiento del plan anual de fiscalización de este Organismo de Control para el año 2020, y en conformidad con lo establecido en los artículos 95 y siguientes de la ley N° 10.336, de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República, además de lo dispuesto en el artículo 54 del decreto ley N° 1.263, de 1975, Orgánico de Administración Financiera del Estado, se efectuó una auditoría en el contexto de la situación de emergencia que afecta al país por el brote de COVID-19, a los procesos de habilitación de los aeródromos públicos por parte de la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía (DAP), evaluando además las coordinaciones entre las autoridades aeronáuticas y sanitarias para hacer uso de los anotados recintos aéreos para el traslado de pacientes, equipos y personal médico, entre marzo y junio de 2020.

Asimismo, se incluyeron las operaciones de mantención y conservación de los aeródromos públicos de la región en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2019, agregando operaciones relevantes que se hayan ejecutado fuera de ese lapso de tiempo auditado, las cuales fueron consideradas como partidas adicionales.

## **JUSTIFICACIÓN**

Como contexto general, corresponde indicar que a partir de la segunda quincena de diciembre de 2019, se ha producido un brote a nivel mundial del virus denominado Coronavirus-2 del síndrome respiratorio agudo grave que produce la enfermedad del coronavirus 2019 o COVID-19.

AL SEÑOR  
RAFAEL DÍAZ-VALDÉS TAGLE  
CONTRALOR REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
PRESENTE



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En este contexto, el 30 de enero de 2020, el Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS), declaró que el brote de COVID-19 constituye una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), de conformidad a lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento Sanitario Internacional, aprobado en Chile por el decreto N° 230, de 2008, del Ministerio de Relaciones Exteriores, calificándose posteriormente el 11 de marzo de 2020, por esa misma organización que el COVID- 19 califica como una pandemia global.

Luego, mediante decreto N° 4, de 5 de febrero de 2020 -modificado por los decretos N°s 6, 10 y 18, todos de 2020-, el Ministerio de Salud (MINSAL) decretó Alerta Sanitaria en todo el territorio de la República de Chile, para enfrentar la amenaza a la salud pública producida por la propagación a nivel mundial del “Nuevo Coronavirus 2019 (2019-nCoV), y otorgó facultades extraordinarias que indica por ESPII.

Dicho decreto, en su artículo 2° bis, numeral 10, otorgó a la Subsecretaría de Redes Asistenciales, la facultad de coordinar la Red Asistencial del país, tanto de prestadores públicos como privados.

En ese sentido, dicha emergencia ha implicado la derivación y traslado de pacientes, equipos y personal médico mediante transporte aéreo, entre otros, de manera de aumentar y optimizar la administración de la capacidad clínica del país.

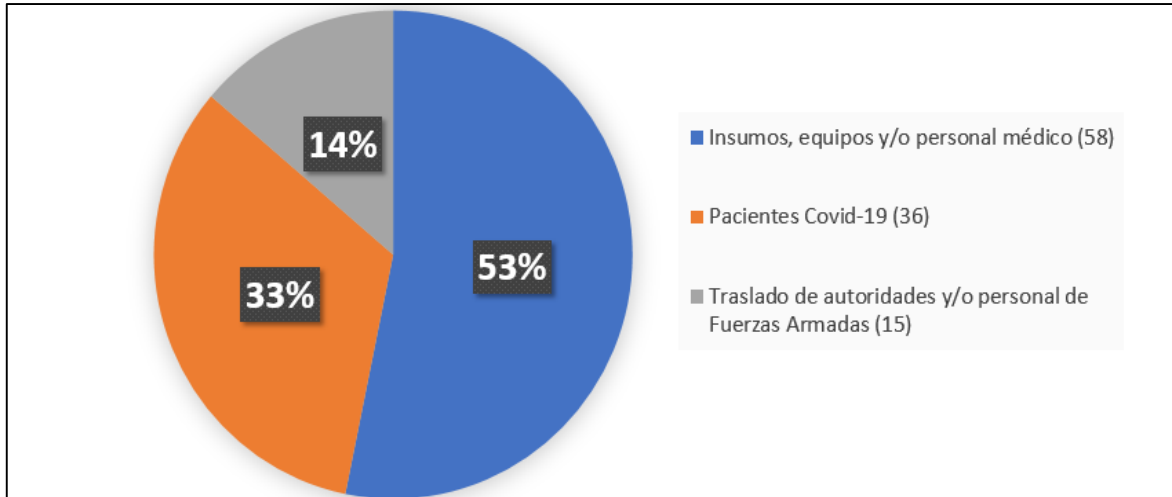
En efecto, de acuerdo a lo informado por la Fuerza Aérea de Chile (FACH), entre el 20 de marzo y el 13 de julio de 2020, dicha rama ha efectuado 109 traslados aéreos nacionales e internacionales, con motivo de apoyo en la referida emergencia sanitaria, cantidad que se detalla en el siguiente gráfico adjunto que versa sobre el motivo principal que originó cada uno de estos desplazamientos, destacando el hecho que en 1 de cada 3 de esos viajes se movilizaron pacientes diagnosticados de COVID-19.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Gráfico N° 1

Desglose del motivo principal de los traslados realizados por la FACH.



Fuente: elaborado por el Equipo de Auditoría en base a la información proporcionada por la Fuerza Aérea de Chile mediante el oficio C.J.F.A. SG. "P" N° 65005/6675/C.G.R. de 24 de julio de 2020.

\*Los traslados informados por la FACH fueron realizados por la IIª Brigada Aérea y Servicio Aerofotogramétrico, emplazada en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de la Región Metropolitana, la IIIª Brigada Aérea ubicada en la Base Aérea Tepual en la Región de Los Lagos, y la IVª Brigada Aérea con sede en la Base Aérea Chabunco en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.

\*Se considera como un traslado el viaje de ida y vuelta realizado por una aeronave a fin de atender el "Motivo traslado" informado por la FACH en el anotado oficio.

\*El motivo principal se determinó por parte del Equipo de Auditoría mediante la agrupación de términos similares de la terminología indicada en el "Motivo de traslado" por la FACH.

A su turno, se han publicado en la prensa una serie de noticias locales sobre la disponibilidad de seis aeródromos en la Región de La Araucanía para atender el traslado de insumos, equipos y/o personal médico en el contexto de la referida emergencia sanitaria.

En ese contexto, y en conjunto con la relevancia de la infraestructura aeroportuaria en la Región de La Araucanía, especialmente en zonas remotas en constante riesgo de desastres naturales, especialmente volcánicos, se determinó efectuar una auditoría al estado de los aeródromos públicos y las acciones desarrolladas por la DAP con anterioridad a la declaración de la pandemia para mantener el estándar con el que fueron aprobados dichos recintos, además de los protocolos y coordinaciones entre las autoridades involucradas en su utilización habitual y de emergencia.

Asimismo, a través de esta auditoría la Contraloría General busca contribuir a la implementación y cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS, aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Agenda 2030, para la erradicación de la pobreza, la protección del planeta y la prosperidad de toda la humanidad.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En tal sentido, esta revisión se enmarca en los ODS N°s 3, Salud y Bienestar, 9, Industria, Innovación e Infraestructura, y 16, Paz, Justicia e Instituciones Sólidas.

### **ANTECEDENTES GENERALES**

El MINSAL a través del numeral 31 de la resolución exenta N° 203, de 2020, dispuso que es función del Subsecretario de Redes Asistenciales efectuar la coordinación clínica de todos los centros asistenciales del país, públicos y privados, disposición que fue reiterada en el numeral 31 de la resolución exenta N° 341, de igual año de esa misma cartera ministerial, en concordancia con lo instruido en el citado artículo 2° bis, numeral 10, del ya mencionado decreto N° 4, de 2020.

En uso de dichas facultades extraordinarias para afrontar el brote COVID-19, la mentada subsecretaría dictó la resolución N° 156, de 1 de abril de 2020, que dispuso las instrucciones para la coordinación de la red pública y privada de salud por parte de la Subsecretaría de Redes Asistenciales, las cuales abordan en términos generales las definiciones y lineamientos para coordinar la red integrada público-privada.

Luego, mediante la resolución N° 248, de 11 de mayo de 2020, el Ministerio de Salud aprobó el documento que “Dicta instrucciones para la gestión de camas y derivación de paciente crítico en la red integrada público-privada con ocasión de la enfermedad COVID-19”.

Dicha modalidad como todo funcionamiento en red, implica la derivación y traslado de los pacientes, y eventualmente de equipos y personal, que permita administrar los recursos para optimizar la capacidad clínica global.

Al respecto, según señala el oficio ordinario N° 1.585, de 28 de mayo de 2020, del MINSAL, que “Dicta instrucciones para la atención de pacientes en el marco de la pandemia, en materia de traslado y ejercicio de la medicina intensiva”, el traslado secundario de un paciente -el cual se entiende como el traslado de un paciente crítico que se realiza de un establecimiento de salud a otro establecimiento de salud- puede realizarse dentro del mismo servicio de salud o fuera de éste, incluso si corresponden a regiones distintas por vía aérea o terrestre, haciendo uso de dispositivos SAMU, de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública o de empresas privadas, lo que será determinado de acuerdo a los protocolos respectivos, agregando que los pacientes trasladados pueden o no haber sido diagnosticados de COVID-19.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Agrega, dicho documento, que en el traslado realizado entre regiones éste puede tener origen o destino la Región Metropolitana, o bien, puede realizarse entre otras regiones del país, todo ello con la finalidad de utilizar con el máximo provecho posible los recursos disponibles en red.

Asimismo, señala, en lo que importa, que la gestión del tramo de ida será realizada por la Unidad de Gestión de Camas Clínicas (UGCC), si cumple con las características descritas en la normativa que esa unidad ha dispuesto, y el tramo de regreso al lugar de origen, deberá ser gestionado por el servicio de salud que haya recibido al paciente.

Sobre la materia, la UGCC es una unidad dependiente de la Subsecretaría de Redes Asistenciales del MINSAL, que se encarga de apoyar en la derivación de pacientes que requieren cama, coordinar las derivaciones, desde un establecimiento a otro, donde existe la capacidad resolutive para atender al paciente.

Dicha estrategia, se realiza a través de una plataforma informática que permite llevar a cabo la relación oferta de camas con la demanda hospitalaria, sistema conocido como "Plataforma UGCC".

Por otra parte, es preciso señalar que la Región de La Araucanía dispone -por una parte- del Servicio de Salud Araucanía Norte (SSAN), que integra los hospitales de las comunas de Lonquimay, Purén, Curacautín, Victoria, Traiguén, Collipulli y de Angol, y -por otra- del Servicio de Salud Araucanía Sur (SSAS), que conforma su red asistencial con los hospitales de Carahue, Galvarino, Gorbea, Loncoche, Nueva Imperial, Pitrufquén, Toltén, Vilcún, Villarrica, Temuco, Lautaro, Puerto Saavedra, Padre Las Casas y Cunco.

En relación con lo anterior, la resolución N° 248, de 2020, del MINSAL, que dicta instrucciones para la gestión de camas y derivación de paciente crítico en la red integrada público-privada, en su numeral 5 señala que el Servicio de Atención Médico de Urgencias -SAMU- de acuerdo con su experiencia, en los traslados secundario o interhospitalarios de pacientes críticos, además de coordinar y liderar en situaciones de emergencia producto de catástrofes y desastres, designará la flota que realizará los traslados secundarios, haciendo uso de sus móviles, así como empresas de traslado privadas, para el traslado terrestre y aéreo.

Ahora bien, en lo que dice relación a la red aeroportuaria regional que atiende, entre otras necesidades, el mencionado traslado de pacientes entre servicios de salud y entre regiones, es del caso indicar las atribuciones de los organismos públicos involucrados en su desarrollo y conservación, sean estos la Dirección Regional de Aeropuertos (DAP) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En primer lugar, cabe señalar que a la Dirección de Aeropuertos le corresponde, a proposición de la Junta de Aeronáutica Civil, la realización del estudio, proyección, construcción, reparación y mejoramiento de los aeropuertos, comprendiéndose pistas, caminos de acceso, edificios, instalaciones eléctricas y sanitarias y, en general, todas sus obras complementarias, ello en conformidad con lo señalado en el artículo 20 del decreto con fuerza de ley 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 y del decreto con fuerza de ley N° 206, de 1960, del Ministerio de Hacienda.

Por su parte, el artículo 3° de la ley N° 16.752, de 1968, del Ministerio de Defensa Nacional, que fija organización y funciones y establece disposiciones generales de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dispone que a dicha entidad le corresponde controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados y administrar los públicos de dominio fiscal, sin perjuicio de las funciones policiales que correspondan a las fuerzas de orden y seguridad públicas en sus respectivos ámbitos de competencia y siempre que ello no afecte la seguridad aérea.

En ese contexto, la DGAC, a través de la resolución exenta N° 04/1/411/0210, de 2016, adoptó la siguiente clasificación de la red aeroportuaria nacional:

- I. Red primaria: Incluye los aeropuertos considerados internacionales de Chile y que constituyen el nexo entre el país y el resto del mundo.
- II. Red secundaria: Complementa a la red internacional y entre ambas permiten la comunicación aérea entre las principales ciudades de Chile, constituyéndose, además, en el eslabón que une los pequeños aeródromos dentro de una misma región del país.
- III. Red pequeños aeródromos: Principalmente, cumple una labor de tipo social, conectando las localidades apartadas del territorio y permitiendo el contacto entre las zonas rurales y urbanas (se incluyen sólo aeródromos fiscales de uso público).

Detallado lo anterior, corresponde señalar que la Región de La Araucanía dispone de seis aeródromos públicos, siendo el Aeropuerto de La Araucanía el principal terminal aeroportuario de la región, y por ende parte integrante de la red primaria, el que se ubica en la comuna de Freire, a 24 kilómetros al sur de Temuco, administrador bajo concesión según se aprobó mediante el decreto supremo N° 121, de 2010, del Ministerio de Obras Públicas.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

A su vez, el aeródromo de Pucón compone la red secundaria del país, en tanto que los recintos de las comunas de Angol, Lonquimay, Victoria y Traiguén integran la red de pequeños aeródromos, información que se detalla en el anexo N° 1 del presente documento de acuerdo a las resoluciones emitidas por la DGAC que autorizan su funcionamiento.

Sobre lo expuesto, es del caso mencionar que dichos terminales se encuentran categorizados de acuerdo a la normativa técnica aérea mediante una clave de referencia que está compuesta por dos elementos relacionados con las características y dimensiones del avión, específicamente a la longitud del campo de referencia del avión -largo de pista necesario para operar-, además de la envergadura del mismo y su anchura exterior entre las ruedas del tren de aterrizaje principal.

Precisado lo anterior y a modo de ilustrativo, es del caso indicar que solamente el Aeropuerto de La Araucanía posee una pista apta para que puedan operar -a modo de referencia- la totalidad de las aeronaves empleadas para efectuar los 109 traslados de apoyo en el contexto de la emergencia sanitaria, informados por la FACH.

Sin desmedro de lo anterior, y a fin de graficar la importancia de la debida habilitación y conservación de los demás aeródromos de la región, es dable advertir que al avión institucional modelo DHC - 6, que fue el utilizado en la mayoría de los aludidos desplazamientos (39) en el traslado de equipamiento médico y pacientes, le es posible operar en todos los establecimientos públicos de la región, según se expone en el cuadro adjunto.

**Cuadro N° 1**  
**Aeronaves utilizadas por la FACH en el apoyo a la emergencia sanitaria.**

MODELO AERONAVE	TRASLADOS	CLAVE DE REFERENCIA NECESARIA	AERÓDROMOS CON CLAVE DE REFERENCIA NECESARIA PARA LA AERONAVE
DHC6	39	1-B	Angol (1-B), Traiguén (1-B), Lonquimay (1-B), Victoria (2-A), Pucón (3-C) y Freire (4-D).
C130	30	3-D	Freire (4-D).
B737-500	10	4-C	Freire (4-D).
B737-300	6	4-C	Freire (4-D).
G-IV	5	3-B	Pucón (3-C) y Freire (4-D).
B767-300	4	4-D	Freire (4-D).
CJ1-525	2	2-A	Victoria (2-A), Pucón (3-C) y Freire (4-D).

Fuente: Elaborado por el Equipo de Auditoría en base a la información proporcionada por la Fuerza Aérea de Chile mediante el oficio C.J.F.A. SG. "P" N° 65005/6675/C.G.R. de 24 de julio de 2020.

\*Se excluyen los modelos de helicópteros B412 y MH-60M, con 7 y 6 traslados, respectivamente.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Luego, es preciso indicar que, a través de los oficios que se indican en la columna “N° OFICIO REMISOR” del siguiente cuadro N° 2, todos de esta Contraloría Regional con carácter confidencial, fue puesto en conocimiento de las autoridades que se señalan, el preinforme de observaciones N° 332, de 2020, con la finalidad que formularan los alcances y precisiones que, a su juicio, procedieran, lo que se concretó en los casos que se indican mediante los documentos citados en la columna “N° OFICIO RESPUESTA” del mismo cuadro, a saber.

**Cuadro N° 2**

Oficios remitores de preinforme de observaciones N° 670, de 2018, y respuestas.

N° OFICIO REMISOR	FECHA	DESTINATARIO	N° OFICIO RESPUESTA	FECHA
E25515	07-08-2020	Director Regional de Aeropuertos de La Araucanía, señor Rodrigo Lagos Sagredo.	Ordinario DAP/9° Región N°71	27-08-2020
E25516	07-08-2020	Jefe del Departamento de Auditoría Interna de la Dirección General de Aeronáutica Civil, señor Ricardo Castelli Pauliac.	Sin ingreso	-
E25517	07-08-2020	Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, señor Víctor Villalobos Collao.	Sin ingreso	-
E25518	07-08-2020	Jefe del Aeródromo de La Araucanía de la Dirección General de Aeronáutica Civil, señor Héctor Jara Fernández.	Oficio (R) DGAC N°09/8/1/0382	28-08-2020
E25520	07-08-2020	Jefe de Auditoría Interna del Servicio de Salud Araucanía Norte, señor Alejandro Contreras Cartes.	Sin ingreso	-
E25521	07-08-2020	Jefa de Auditoría Interna del Servicio de Salud Araucanía Sur, doña María Díaz Obando.	Sin ingreso	-
E25522	07-08-2020	Director del Servicio de Salud Araucanía Sur, señor René Lopetegui Carrasco.	Oficio ordinario N° 1.471	21-08-2020
E25523	07-08-2020	Jefa de la Unidad de Auditoría Interna de la Dirección de Aeropuertos, doña Verónica Silva Picart.	Sin ingreso	-
E25524	07-08-2020	Director Subrogante del Servicio de Salud Araucanía Norte, señor Alejandro Manríquez Vallejos.	Oficio ordinario N° 1.381	07-09-2020

Fuente: elaborado en base a los oficios remitores y las respuestas recibidas de los mismos.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

## **OBJETIVO**

La fiscalización tuvo por objeto efectuar una auditoría al proceso de habilitación y conservación de aeródromos públicos realizado por la Dirección Regional de Aeropuertos de La Araucanía en coordinación con las autoridades aeronáuticas, entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de diciembre de 2019, agregando operaciones relevantes que se hayan ejecutado fuera de ese lapso de tiempo auditado, las cuales fueron consideradas como partidas adicionales.

Lo anterior, con la finalidad de acreditar que las acciones de inspección y mantenimiento que ha desarrollado la anotada entidad hayan cumplido con la finalidad para las cuales fueron propuestas, velando por el uso eficaz y eficiente de los recursos asignados, constatando además las medidas correctivas adoptadas ante la eventual existencia de vulneraciones a la normativa técnica y seguridad operacional aplicable en la especie.

Igualmente, para el periodo comprendido entre marzo y junio de 2020, se revisaron los protocolos y coordinaciones entre las autoridades aeronáutica y de salud para atender mediante transporte aéreo las urgencias que se susciten en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19, ya sea de traslado de pacientes, personal médico, medicamento, equipamiento clínico, u otros.

## **METODOLOGÍA**

El examen se practicó de acuerdo con la Metodología de Auditoría de esta Entidad Fiscalizadora contenida en la resolución N° 20 de 2015, que Fija Normas que Regulan las Auditorías Efectuadas por este Organismo de Control, y los procedimientos de control comprendidos en la resolución exenta N° 1.485, de 1996, que Aprueba Normas de Control Interno de esta Entidad de Fiscalización, considerando el resultado de la evaluación de aspectos de control interno respecto de las materias examinadas, determinándose la realización de pruebas de auditoría en la medida que se estimaron necesarias, tales como, entrevistas, análisis documental, validaciones en las dependencias relacionadas con las materias auditadas, inspección ocular, entre otras.

Es del caso indicar que de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la mencionada resolución N° 20, de 2015, conforme a su nivel de complejidad el informe final calificará las observaciones como altamente complejas (AC) o complejas (C), si de acuerdo a su magnitud, reiteración, detrimento patrimonial, eventuales responsabilidades funcionarias, son consideradas de especial relevancia por la Contraloría General, y como medianamente complejas (MC) o levemente complejas (LC), aquellas que causen un menor impacto en tales criterios.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

## **UNIVERSO Y MUESTRA**

Esta Entidad de Control contempló validaciones sobre los cinco aeródromos públicos de la Región de La Araucanía sobre los cuales la Dirección de Aeropuertos tiene competencia en los aspectos de mejoramiento y conservación de su infraestructura, sean estos los establecimientos ubicados en las comunas de Angol, Lonquimay, Traiguén, Victoria y Pucón.

Ahora bien, en vista de la necesidad de evaluar los protocolos y coordinaciones entre las autoridades aeronáuticas y sanitarias en el traslado de insumos, equipos y/o personal médico en el contexto de la emergencia sanitaria por COVID-19, se estimó pertinente incluir como partida adicional solo en estas materias el Aeropuerto de La Araucanía, por ser este el principal terminal aéreo de la región.

Detalle de lo anterior se desglosa en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 3**  
**Universo en estudio.**

MATERIA ESPECÍFICA	UNIVERSO Y MUESTRA	PARTIDA ADICIONAL	TOTAL
Aeródromos públicos / Aeropuerto	5	1	6

Fuente: Preparado por la comisión fiscalizadora sobre la base de los antecedentes proporcionados por la Dirección Regional de Aeropuertos y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

## **RESULTADO DE LA AUDITORÍA**

Del examen practicado, se determinaron las siguientes situaciones:

### **I. ASPECTOS DE CONTROL INTERNO**

1. Falta de control sobre instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol.

Se constató la falta de control del superior jerárquico de la DAP, en relación a lo observado en el numeral 1, del acápite II, ya que no se instalaron la totalidad de las luminarias de emergencia una vez decretada la Alerta Sanitaria por parte del MINSAL en febrero de 2020.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Al respecto, la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía indica que la adquisición del referido sistema se efectuó en 2017, y que de acuerdo a las características propias del equipamiento, dichas luces son esencialmente portables, por lo tanto su utilización está restringida a situaciones de emergencias ligadas principalmente a catástrofes naturales tales como sismos, inundaciones y nevazones, señalando que no sería necesario mantener esos elementos de iluminación desplegados permanentemente, además que dicha disposición evita su deterioro prematuro y/o sustracción de las mismas.

En ese sentido, agrega que el Director Regional tiene responsabilidad administrativa respecto de dichos bienes, por lo que dicha autoridad no puede instruir su instalación permanente sin que exista un decreto de declaración de emergencia, como lo es la situación actual relacionada al COVID-19 y el respectivo NOTAM de autorización emitido por la DGAC.

Por último, señala que el anotado sistema no ha sido recepcionado ni aprobado por el organismo correspondiente, por lo que el aludido Director Regional ha actuado en conformidad al resguardo del bien fiscal, estableciendo visitas y comprobaciones periódicas al recinto donde se resguardan.

Sobre lo expuesto por el Servicio, resulta pertinente aclarar que la presente observación no versa sobre la instalación permanente del sistema de luces, sino más bien a la utilización de la totalidad de los componentes adquiridos ante una declaración de emergencia.

Precisado lo anterior, cabe concluir que las explicaciones planteadas por la Dirección de Aeropuertos no logran, por sí mismas, desvirtuar la falta de control sobre la instalación de luces de emergencia, por lo que corresponde mantener la observación.

2. Falta de control sobre obstáculos presentes en las operaciones aéreas.

Sobre el particular, se advirtió que la DGAC dio a conocer una serie de observaciones según se consigna en el numeral 3, del acápite II, del presente informe, lo cual no fue regularizado oportunamente.

En relación con las objeciones 1 y 2, precedentes, es preciso mencionar que tanto la DAP como la DGAC transgreden lo establecido en el artículo 11 de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, que dispone que las autoridades y jefaturas, dentro del ámbito de su competencia y en los niveles que corresponda, ejercerán un control jerárquico permanente del funcionamiento de los organismos y de la actuación del personal de su dependencia. Este control se extenderá tanto a la eficiencia y eficacia en el cumplimiento de los fines y objetivos establecidos, como a la legalidad y oportunidad de las actuaciones, en armonía con lo consignado en la letra a) del artículo 64 de la ley N° 18.834, Estatuto Administrativo.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

De esta forma, la anotada actuación no se aviene a lo prescrito en los artículos 3° y 5°, de la mencionada ley N° 18.575, los cuales consignan que la Administración debe observar en su actuar, entre otros principios, los de responsabilidad, eficiencia, eficacia, control y transparencia, como, asimismo, que las autoridades y funcionarios deben velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos.

Del mismo modo, no se encuentra en armonía con lo contenido en los numerales 38 y 39, de la aludida resolución exenta N° 1.485, de 1996, en orden a que los directivos deben monitorear continuamente sus operaciones y adoptar inmediatamente las medidas oportunas ante cualquier evidencia de irregularidad o de actuación contraria a los principios de economía, eficiencia y eficacia, utilizando métodos y procedimientos para garantizar que sus actividades cumplan con los objetivos de la entidad.

En su respuesta la DGAC indica que ha dado cumplimiento en plazo y forma a las actividades correspondientes a las inspecciones técnicas operacionales anuales que deben ser efectuadas en cada uno de los aeródromos de uso público de la Región de La Araucanía, tal como lo describe e instruye la normativa aeronáutica nacional en la materia, correspondiente al PRO AGA 01.

Del mismo modo, sostiene que fueron realizadas las gestiones operativas y administrativas a nivel institucional y con otros organismos del Estado, mediante coordinaciones con la DAP, publicación temporal de NOTAM o permanente mediante Publicación de Información Aeronáutica (AIP) en su Volumen I, y por ende transparentando la información a la comunidad aeronáutica nacional e internacional.

Seguidamente, agrega que, dada la complejidad cultural, social, jurídica, administrativa y financiera que implica la eliminación de los obstáculos en los planos de protección de los aeródromos, dichas materias han sido remitidas a las instancias superiores pertinentes, lo que acredita por medio de una serie de oficios y correos electrónicos dirigidos a la DAP y Empresa Eléctrica de La Frontera S.A. (FRONTEL), además de los alcaldes de las Municipalidades de Lonquimay, Victoria y Traiguén.

Sobre lo expuesto, cabe señalar que si bien las gestiones con propietarios y municipios que viene informando la autoridad aeronáutica son conducentes a solucionar las situaciones objetadas, estas fueron efectuadas con posterioridad a la emisión del anotado preinforme.

Precisado lo anterior, y en consideración a que lo objetado es un hecho consolidado en el periodo auditado, y por ende la efectividad de las medidas adoptadas son de aplicación futura, corresponde mantener la observación.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

**II. EXAMEN DE LA MATERIA AUDITADA**

1. Falta de instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol.

Como cuestión previa, es del caso manifestar que de acuerdo a lo verificado en terreno y lo informado por la DGAC, los aeródromos de Lonquimay, Traiguén, Victoria y Pucón disponen de un horario de funcionamiento “HJ”, es decir, de crepúsculo civil matutino al crepúsculo civil vespertino, entendiéndose con ello que solamente operan con luz natural.

En ese sentido, la mencionada restricción en conjunto con la ausencia de luces de emergencia en los mencionados establecimientos, implican que dichos aeródromos no se encuentren habilitados para operar en horario nocturno o en condiciones de escasa visibilidad, lo que importa una debilidad de la red aeroportuaria regional ante una eventual catástrofe natural o emergencia médica fuera de ese horario, más aún en aquellas zonas remotas y en permanente amenaza por riesgo volcánico como lo son las comunas de Pucón y Lonquimay.

En ese orden de ideas, es menester señalar que el Aeródromo Los Confines de Angol, constituye una excepción a lo relatado anteriormente, toda vez que posee un sistema de luces de emergencia con activación por tierra o aire para ser utilizada, entre otros, en evacuaciones aeromédicas y catástrofes naturales.

Precisado lo anterior, se advirtió que para dicho recinto se adquirieron 86 luminarias de emergencia mediante licitación pública por la DAP en 2017, no obstante que 26 de estas no han sido instaladas, las que corresponden a las zonas de giro de los umbrales, calles de rodaje y plataformas.

En efecto, con el objeto de atender casos de emergencia y/o catástrofes en las que se requiera operar en horario nocturno o con visibilidad reducida, la mencionada entidad, efectuó la compra, entre otros equipamientos técnicos, de 80 luminarias para ser instaladas en el anotado recinto, además de 6 unidades extras de “Luces de borde de pista AV425 blanco/ámbar” para un eventual futuro desplazamiento del umbral norte y el consecuente aumento de largo de pista.

Lo anterior, por medio del concurso público denominado “Adquisición de sistema de luces portátiles solares para ayuda visual a las operaciones aéreas, para Aeródromo Los Confines de Angol, Región de La Araucanía”, código mercado público ID N° 5946-1-LQ17, el que fue adjudicado a la empresa Inversiones Brian Patrick Smith Hanne EIRL, por una suma de \$ 134.089.403, IVA incluido.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Ahora bien, en la visita a terreno realizada a dicho establecimiento el 11 de junio de 2020, se evidenció la instalación de 54 luces, restando 26 unidades, cantidades que se desglosan en el siguiente cuadro adjunto que se complementa con las imágenes del anexo N° 2 del presente informe.

**Cuadro N° 4**  
**Inventario de luminarias en Aeródromo de Angol.**

TIPO DE LUMINARIA	ADQUIRIDAS	INSTALADAS	NO INSTALADAS
Luces de aproximación AV425 rojo/verde	18	12	6
Luces de aproximación AV425 rojo/blanco	5	0	5
Luces de borde de pista AV425 blanco/ámbar	28	28	0
Luces de borde de pista AV425 blanco	2	2	0
Luces azules de rodaje AV70	27	12	15
<b>TOTAL</b>	<b>80</b>	<b>54</b>	<b>26</b>

Fuente: Elaborado por la Contraloría Regional de La Araucanía en base a los antecedentes entregados por la Dirección Regional de Aeropuertos y lo constatado en visita a terreno del 11 de junio de 2020.

En cuanto a las 26 unidades no instaladas, se constató en la anotada inspección de junio de 2020, que estas se encuentran resguardadas en el Aeródromo de Angol al interior de un carro de transporte, incluido en la referida licitación y especialmente acondicionado para aquello, tal como se muestra en las fotografías del anexo N° 3, advirtiéndose además que igualmente se mantienen en esa condición otras 6 luminarias extras adquiridas para una futura ampliación.

Sobre lo anterior, requerida la Dirección Regional de Aeropuertos, informó que las primeras gestiones para coordinar la instalación del mentado sistema de luces se realizaron en abril de 2018, constituyéndose en terreno dicho servicio junto a la DGAC, el Club Aéreo de Angol y el proveedor, a fin de analizar detalles del emplazamiento de los distintos componentes y resguardo de los mismos en dependencias del mencionado Club Aéreo.

Sin desmedro de lo indicado, agrega que la efectiva colocación de los artefactos -de acuerdo al detalle del cuadro N° 4- se realizó recién el 8 de abril de 2020 por personal del aludido Club Aéreo -dos años después del referido inicio de gestiones-, siendo posteriormente autorizada y reglamentada por la citada Dirección General de Aeronáutica Civil mediante el documento NOTAM (Notificación aeronáutica), publicada el 28 del mismo mes, para uso exclusivo de operaciones de evacuación aeromédica o catástrofes naturales decretadas por el Gobierno.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

De este modo, la falta de instalación oportuna de la totalidad de las luminarias ante la Alerta Sanitaria decretada por el MINSAL, incumple el objetivo para las que fueron adquiridas, lo que podría importar una vulneración a lo consignado en el inciso segundo del artículo 3° de la ley N° 18.575, ya citada, que establece que los órganos que la integran están sujetos a los principios de eficiencia y eficacia. Agrega, el artículo 5° del referido texto legal que le impone a las autoridades y funcionarios el deber de velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos; en sintonía con lo reseñado el artículo 11 consagra que el control que indica se extenderá a la eficiencia y eficacia; el artículo 53 dispone que el interés general exige una gestión eficiente y eficaz, y el artículo 62 N° 8 establece como falta grave al principio de probidad administrativa, la contravención de los deberes de eficiencia y eficacia, todo ello repercutiendo en la falta de resguardo del patrimonio público.

En el mismo tenor, conviene recordar que los dictámenes N°s 46.618, de 2000, y 7.347, de 2013, de este Organismo de Control, han precisado que toda entidad estatal se encuentra en la obligación de cumplir con los principios rectores de la función pública, entre ellos la eficacia y la eficiencia, y por ende no pueden realizar un manejo deficitario de la administración del patrimonio que el legislador ha puesto a su disposición.

Agreden tales pronunciamientos que los principios antes aludidos obedecen al logro de metas y al uso óptimo de los recursos estatales, respectivamente, con el propósito de alcanzar los objetivos públicos con el menor costo para la Administración (aplica criterio contenido, entre otros, en los dictámenes N°s 88.553, de 2015, de esta Contraloría General).

Por último, cabe hacer presente, que los funcionarios públicos están obligados, en lo que interesa, a orientar el desarrollo de sus funciones al cumplimiento de los objetivos de la institución y a la mejor prestación de los servicios que a esta correspondan; y realizar sus labores con esmero, cortesía, dedicación y eficiencia, contribuyendo a materializar los objetivos de la institución, de conformidad con lo establecido en el artículo 61, letras b) y c), de la ley N° 18.834, Estatuto Administrativo, condiciones que no han cumplido en su totalidad.

En su oficio de respuesta, la DAP indica que la instalación incompleta del sistema de luces de emergencia obedece a que el Director Regional de dicha entidad no fue puesto en conocimiento de la autorización provisoria para el despliegue del referido equipamiento en razón de la actual emergencia sanitaria actual, por tanto, no hubo una instancia para detectar la mentada instalación parcial de los equipos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Enseguida, agrega que la citada autoridad advirtió dicha situación en visita de inspección realizada el 6 de julio de 2020, en donde confirmó lo observado por este Organismo de Control, por lo que oficiará al Club Aéreo de Angol solicitando la instalación completa del sistema de luces, lo que verificará en terreno.

Sobre el particular, en vista del reconocimiento de la situación objetada y del anuncio de una futura acción correctiva, se ha estimado pertinente mantener la objeción a fin de verificar la efectiva aplicación de esa medida.

2. Falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar obstáculos en espacio aéreo del Aeródromo de Pucón.

Se advirtió la falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar una serie de árboles ubicados en el exterior del Aeródromo de Pucón, específicamente en al costado sur de la ruta CH-199 y en las inmediaciones de ambos umbrales, elementos que importan obstáculos en las zonas de protección del espacio aéreo de dicho recinto, tal como se ilustra en las imágenes N<sup>os</sup> 1, 2 y 3 del anexo N<sup>o</sup> 4, y que representan un riesgo para la maniobra de las aeronaves que utilizan ese recinto.

Requerida la anotada autoridad aeronáutica, el señor Héctor Jara Fernández, Jefe del Aeródromo La Araucanía, indicó mediante correo electrónico de 6 de julio de 2020, que los mencionados hallazgos no afectan en esas condiciones la seguridad de las operaciones que se realizan en los aeródromos consultados, los que igualmente son permanente evaluados en caso de que cambie dicho escenario.

Por su parte, consultada la DAP, el señor Héctor Riquelme Vera, Inspector Fiscal, informó por medio de la minuta de 25 de junio de 2020, que la conservación y cumplimiento de las zonas de protección de los aeródromos, más allá de los límites prediales de los aeródromos, es competencia de la DGAC, sin embargo, a petición expresa de dicha entidad, la DAP ha efectuado expropiaciones de árboles que vulneraban dichas superficies limitadoras de obstáculos, como aconteció el año 2009 en el mismo aeródromo de Pucón y el año 2014 para el aeródromo La Araucanía.

No obstante lo indicado por los servicios, resulta pertinente indicar que el artículo 14 de la ley N<sup>o</sup> 18.916, del entonces Ministerio de Justicia, que aprueba el Código Aeronáutico, señala que es zona de protección de la infraestructura aeroportuaria, el espacio aéreo sobre los aeródromos públicos o militares; las inmediaciones terrestres o acuáticas de dichos aeródromos, y las instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Enseguida, el artículo 15 del mencionado texto normativo, dispone la prohibición de elevar obstáculos y hacer funcionar fuentes de interferencia en las zonas de protección, debiendo éstas permanecer libres de plantíos, construcciones, estructuras, cables, dispositivos, mecanismos y toda otra cosa que pueda constituir obstáculo a la navegación o a sus instalaciones complementarias, toda vez que dichos plantíos y demás cosas constituyen obstáculo a la navegación aérea cuando sobrepasen las alturas máximas fijadas en las delimitaciones de las zonas de protección de cada aeródromo.

Así, continúa señalando en el artículo 16 que la zona de protección será determinada específicamente para cada aeródromo y para cada instalación de ayuda y protección de la navegación aérea, en un plano que confeccionará la autoridad aeronáutica y aprobado por decreto supremo expedido por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.

Luego, el artículo 18 del mencionado Código Aeronáutico, prescribe que la autoridad aeronáutica ordenará, mediante resolución, la supresión o remoción de cualquier obstáculo o fuente de interferencia para la navegación aérea que se emplazare en la zona de protección, y fijará al efecto un plazo según la naturaleza de la obra de que se trate.

Por otra parte, los numerales 5.1.1 y 5.1.2 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, establecen que “El espacio aéreo alrededor de los aeródromos deberá mantenerse libre de obstáculos, para que puedan llevarse a cabo con seguridad las operaciones de los aviones y evitar que dichos aeródromos queden restringidos o inutilizados”, por cuanto “Los objetos que penetran las superficies limitadoras de obstáculos aquí especificadas pueden, en ciertas circunstancias, dar lugar a una mayor altitud o altura de franqueamiento de obstáculos en el procedimiento de aproximación por instrumentos o en el correspondiente procedimiento de aproximación visual en el circuito”.

Ahora bien, es menester señalar que mediante el decreto N° 68, de 2007, del Ministerio de Defensa Nacional, se aprobó el plano que determina las zonas de protección para el Aeródromo de Pucón, estableciendo de esta forma para el anotado recinto la superficie de aproximación y despegue en los sectores oriente y poniente, junto a la de transición en el norte y sur. Así, efectuadas las mediciones pertinentes, se constató una serie de obstáculos al interior de las aludidas zonas de protección, tal como se expone en las imágenes del anexo N° 5, situación que importa el incumplimiento de la normativa citada precedentemente.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Confirma lo anterior, las inspecciones realizadas por la DGAC en el Aeródromo de Pucón durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019, las que se detallan en el siguiente cuadro adjunto.

**Cuadro N° 5**  
**Observaciones en fichas de inspección en el Aeródromo de Pucón.**

FECHA FICHA DE INSPECCIÓN DGAC	SUPERFICIE DE APROXIMACIÓN-DESPEGUE	SUPERFICIE DE TRANSICIÓN
Diciembre de 2016	Árboles de 8-9 mts en poniente umbral 09 (poniente).	Árboles en superficie de transición sur.
Octubre de 2017		
Diciembre de 2018	Árboles de 8-9 mts en poniente umbral 09 (poniente) y árboles en crecimiento en extensión umbral 27 (oriente).	
Septiembre de 2019		

Fuente: elaborado por la Contraloría Regional, en base a los antecedentes entregados por la DGAC.

El del caso mencionar que como consecuencia de la existencia de árboles en esas zonas de protección, se ha generado la desactivación del instrumento de ayuda visual en el mencionado aeródromo denominado PAPI, por sus siglas en inglés Precision Approach Path Indicator, que permite orientar a los pilotos en su pendiente de descenso hacia la pista, por cuanto las fichas de inspección de 2016 y 2017 de la DGAC, indican que la referida herramienta lumínica se encuentra fuera de servicio hasta que se realice el corte de los árboles ubicados en un predio vecino, condición que igualmente supone un riesgo para las aeronaves que utilizan este recinto.

De este modo, el actuar de la DGAC y DAP no ha dado cumplimiento a la normativa ya citada en el cuerpo de la objeción, así como tampoco ha velado por el estricto cumplimiento de la obligación de los funcionarios públicos de orientar el desarrollo de sus funciones al cumplimiento de los objetivos de la institución y a la mejor prestación de los servicios que a esta correspondan; y realizar sus labores con esmero, cortesía, dedicación y eficiencia, contribuyendo a materializar los objetivos de la institución, de conformidad con lo establecido en el artículo 61, letras b) y c), de la referida ley N° 18.834.

Asimismo, la falta de medidas por parte de la DGAC, importa la transgresión del artículo 3° de la anotada ley N° 18.575, que señala, en lo que importa, que la finalidad de la Administración del Estado es promover el bien común atendiendo las necesidades públicas en forma continua y permanente, debiendo observar los principios de los principios, entre otros, de responsabilidad, eficiencia, eficacia, coordinación, impulsión de oficio del procedimiento y control.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Sobre el particular, la DGAC acompaña como respuesta una serie de documentos que acreditan -a su juicio- la realización de gestiones tendientes a eliminar los obstáculos del Aeródromo de Pucón, los que consisten principalmente en oficios entre departamentos de la mentada autoridad aeronáutica y la DAP, los que datan entre el marzo de 2015 y noviembre de 2019.

Al respecto, es del caso manifestar que casi la totalidad de los antecedentes remitidos versan sobre la existencia y eventual expropiación de los árboles emplazados en el ancho de aproximación final al umbral 27 que impiden el funcionamiento del referido sistema PAPI.

Así, la única excepción a lo anterior es el oficio N° 09/8/032, de 2019, del Jefe Zona Aeroportuaria Sur, dirigido al Director Regional de Aeropuertos, que informa las observaciones detectadas en el Aeródromo de Pucón a fin de adoptar las medidas conducentes a solucionar las materias objetadas, entre las que se cita “superficies limitadoras de obstáculos. aproximación despegue: árboles en crecimiento en zona anterior a ambos umbrales, afectan en mayor medida a la pista 09 (8 a 9 metros), en el umbral 27 (2 a 3 metros)”.

Precisado lo anterior, es dable concluir que, más allá de la remisión a la DAP de las fichas inspección detalladas en el cuadro N° 5 que ya fueron ponderadas en su oportunidad por este Organismo de Control, la réplica de la DGAC no se pronuncia respecto a la solución de los obstáculos que se exponen en los anexos N°s 4 y 5 del presente informe, por lo que procede mantener la observación en todos sus puntos.

### 3. Sobre obstáculos presentes en las operaciones aéreas.

Similar a lo descrito en la observación anterior, corresponde objetar un conjunto de obstáculos que interfieren en el espacio aéreo en los aeródromos de Traiguén, Victoria y Lonquimay, incumpléndose de este modo la misma normativa citada precedentemente, sin perjuicio de precisar que estos recintos no poseen el decreto supremo del Ministerio de Defensa Nacional que determine su zona de protección, según lo dispuesto en el mentado artículo 16 del Código Aeronáutico, situación que impide establecer con precisión el área específicamente afectada en estos recintos, cuyo detalle se desglosa en los siguientes numerales.

#### 3.1. Aeródromo de Traiguén, comuna de Traiguén.

Se constató la existencia de una hilera de árboles de aproximadamente 20 metros de altura, ubicados a 340 metros al sur del umbral 36, que sobrepasan la superficie de aproximación y despegue, como se expone en la imagen N° 1 del anexo N° 6.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Lo anterior, fue registrado oportunamente en las fichas de inspección elaboradas por la DGAC en 2016 y 2019, ambos años inclusive, según se muestra en la imagen N° 1 del anexo N° 7, y que se encuentra publicado en el AIP Volumen I como “CTN hilera arboles LOC a 340 m THR36 HGT 20 m, sobrepasan SFC APCH/DEP”, sin advertir la adopción de medidas posteriores por parte de esa dirección.

3.2. Aeródromo de Victoria, comuna de Victoria.

En este recinto, se evidenció la existencia de una hilera de árboles de aproximadamente 12 metros de altura, emplazada a 120 metros al oeste del umbral 01, que afectan la superficie de transición del recinto en cuestión, tal como se exhibe en la imagen N° 2 del anexo N° 6.

Dicha situación fue registrada por la DGAC en todas las fichas de inspección durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019, dejando anotación de aquello en los respectivos anexos mediante una representación en planta de la superficie limitadora de obstáculos, tal como se expone en la imagen N° 2 del anexo N° 7 del presente documento, sin que nuevamente esa dirección adoptara medidas de subsanación al respecto.

Asimismo, los anotados obstáculos fueron objeto de una NOTAM por parte de la DGAC publicada el 1 de julio de 2020 en el portal AIP Chile, señalando “Hilera de árboles CTN HGT de 12m a 15m, distante a 120m al W THR01, afecta SFC de transición”.

3.3. Aeródromo Villa Portales, comuna Lonquimay.

a) Se constató la presencia de una serie de árboles al oeste del umbral 08, según se expone en la imagen N° 3 del anexo N° 6.

b) Asimismo, se evidenció en el mismo sector oeste del umbral 08, una cadena de postes eléctricos sin balizar, tal como se muestra en la imagen N° 4 del anexo N° 6.

Ambas situaciones, se encuentran debidamente publicadas en el AIP, habiendo sido objetadas oportunamente por la DGAC en las anotadas fichas de inspección de 2016, 2017, 2018 y 2019, por cuanto interferían en la superficie de aproximación y despegue, según se muestra en la imagen N° 3 del anexo N° 7, sin embargo, la dirección no ha efectuado acciones conducentes a subsanar dicha condición de manera definitiva ni transitoria.

Detallado lo anterior, es dable advertir que los hechos relatados en los numerales 3.1, 3.2, y 3.3, importan una transgresión a lo exigido en los anotados numerales 5.1.1 y 5.1.2 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, además de los artículos 14, 15 y 18 del Código Aeronáutico.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En su oficio de respuesta, la DGAC señala, en términos generales, que ha efectuado acciones tendientes a eliminar o rebajar los obstáculos que se encuentran en terrenos aledaños a los aeródromos de Traiguén, Victoria y Lonquimay, para lo cual ha tomado contacto con los dueños de los citados predios y con las respectivas municipalidades en aquellos casos que no tiene información de los propietarios. Sin perjuicio de lo anterior, agrega que la solución de las detalladas observaciones no es de corto plazo e involucra una gran cantidad de recursos, e inclusive acciones legales.

A su turno, señala que ha realizado inspecciones anuales conforme al programa establecido por el Departamento Aeródromos y Servicio Aeronáuticos, siendo la información resultante distribuida a los estamentos superiores para su análisis y acciones que correspondan, lo que acredita por medio de una serie de oficios y correos electrónicos dirigidos a la DAP y a la Empresa Eléctrica de La Frontera S.A. (FRONTEL), además de los alcaldes de las municipalidades de Lonquimay, Victoria y Traiguén.

En relación a la respuesta de la entidad, es del caso manifestar que en armonía a lo indicado en la observación 2 del acápite I del presente informe, los oficios que se acompañan -en donde la DGAC informa a la DAP sobre las observaciones detectadas en las inspecciones programadas- ya fueron ponderados por este Organismo de Control en su oportunidad en la elaboración del correspondiente preinforme de observaciones.

Luego, es dable señalar que si bien las gestiones con propietarios y municipios que viene informando la autoridad aeronáutica son conducentes a solucionar las situaciones objetadas, estas fueron efectuadas con ocasión a la emisión del anotado preinforme, importando además futuras acciones que no se han materializado.

De este modo, y en consideración a que lo objetado es un hecho consolidado en el periodo auditado, y por cuanto la efectividad de las medidas adoptadas son de aplicación futura, la observación se mantiene en todas sus partes.

4. Sobre el aviso de presencia de obstáculos en el Aeródromo de Victoria.

En relación con la observación precedente, se comprobó que la anotada presencia de una hilera de árboles al oeste del umbral 01 en el sector sur de la pista del Aeródromo de Victoria -que afecta la superficie de transición-, no ha sido incorporada por la DGAC al AIP (Publicación de información aeronáutica) y sus complementos, a pesar de que dicha situación ha sido advertida por la misma institución en las correspondientes fichas de inspección al recinto en cuestión entre 2016 y 2019, ambos años inclusive.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Requerida la anotada autoridad aeronáutica, señaló mediante correo electrónico de 6 de julio de 2020 de don Héctor Jara Fernández, Jefe del Aeródromo La Araucanía, que en el caso de que se detecte la presencia de vegetación en la superficie de aproximación y despegue, o en la de transición, corresponde en primera instancia la publicación de un NOTAM de precaución cuando esta no afecte la seguridad operacional, notificación que contiene información de tipo temporal del estado del aeródromo por una materia en particular, lo que se evalúa en cada inspección anual, y en caso que la condición pase a permanente, se continúa con la gestión siguiente.

Enseguida, agregó que en caso de que el obstáculo no afecte la seguridad operacional de los vuelos que se efectúan en el aeródromo en evaluación y la situación es permanente en la unidad, corresponde la publicación en el AIP, añadiendo que ante la eventualidad que la evaluación anual de la vegetación presente cambios significativos procede a gestionar la solicitud de corte por parte del propietario del predio, u expropiación, de esta forma, si los árboles representan un riesgo actual o futuro para las operaciones que se efectúan en el aeródromo, se lleva a cabo este procedimiento inicialmente de forma directa con el dueño del terreno, o con la DAP en caso que sea dentro del aeródromo o de requerir expropiaciones.

Sobre la materia, cabe indicar que numeral 4.1.1 del Reglamento de los Servicios de Información Aeronáutica DAR 15 dispone que la AIP, constituye la fuente básica de información permanente y de modificaciones temporales de larga duración y su objeto principal es satisfacer las necesidades de intercambio de información aeronáutica esencial para la seguridad de la navegación aérea, tanto a nivel nacional como internacional.

A su vez, el punto 4.3 del anotado reglamento señala que las modificaciones temporales de larga duración (de tres meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o que contenga gráficos se deberá publicar como Suplementos AIP.

Por otra parte, el numeral 5.1 del citado texto normativo indica que los NOTAM tienen por objeto complementar la AIP y Suplemento AIP y son el medio más rápido de divulgar la información, cuando sea necesario advertir debidamente de cualquier cambio o acontecimiento operativo a corto plazo.

En complemento a lo anterior, el apartado 5.1.1 agrega que se deberá iniciar un NOTAM y se deberá expedir prontamente, cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzcan con poco tiempo de preaviso cambios permanentes o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos. La información



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

de corta duración que contenga texto extenso o gráficos, se deberá publicar como Suplemento AIP.

En ese contexto, es del caso manifestar que, en las fichas de inspección realizadas por la DGAC en noviembre de 2016, julio de 2017, diciembre de 2018 y noviembre de 2019, se registró como observación para la superficie de transición la frase “Hilera de árboles al Weste umbral 01”, dejando registro de aquello en los respectivos anexos mediante una representación en planta de la superficie limitadora de obstáculos, tal como se expone en la imagen N° 2 del referido anexo N° 7 del presente documento.

En relación con lo anterior, es menester señalar que luego de la consulta realizada por este Ente Fiscalizador el 30 de junio del presente año, respecto de las gestiones que ha realizado la DGAC para subsanar los anotados hallazgos, dicha entidad procedió el día siguiente a publicar un NOTAM que avisaba sobre la comentada arboleda al oeste del umbral 01.

Ahora bien, en inspección en terreno realizada por el Equipo de Auditoría de este Organismo de Control el 2 de junio de 2020, se verificó la persistencia de la situación advertida en las aludidas fichas de inspección, como se verifica en la imagen N° 2 del anotado anexo N° 7 de este documento.

Detallado lo anterior, corresponde objetar la falta de publicación de los mencionados obstáculos en el AIP de acuerdo a lo señalado en el anotado numeral 4.1.1 del DAR 15, toda vez que su presencia constituye un hecho permanente en la unidad de acuerdo a las mencionadas fichas de inspección emitidas entre 2016 y 2019, en conjunto con las imágenes satelitales históricas de Google Earth que ya evidencian la existencia de dichos árboles en 2012.

En ese sentido, no resulta procedente que los referidos obstáculos sean informados mediante un NOTAM, por cuanto no corresponden a un “cambio o acontecimiento operativo a corto plazo” y la información no tiene un “carácter temporal y de corta duración”, tal como lo prescriben para el anotado procedimiento los mencionados numerales 5.1 y 5.1.1 del Reglamento de los Servicios de Información Aeronáutica.

A mayor abundamiento, se advirtió que ante situaciones similares en los aeródromos de Traiguén, Lonquimay y Pucón en el mismo periodo de tiempo, la DGAC procedió a su debida publicación en el AIP, y no mediante un NOTAM como se viene objetando para el recinto de Victoria, lo que denota -además- una eventual duplicidad de criterios para una misma situación.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Al respecto, en su contestación, la DGAC señala que el obstáculo identificado en el Aeródromo de Victoria lo ha informado a la comunidad aeronáutica desde que fue evidenciado, siendo la última actualización el NOTAM de carácter permanente identificado con el N° C2875/20, agregando que una vez que esta notificación cumpla el tiempo de vigencia de 90 días, pasará automáticamente a formar parte de la información permanente que contiene la AIP.

Sobre el particular, corresponde señalar que los argumentos planteados no logran desvirtuar la falta de publicación del referido obstáculo en el AIP, toda vez que el aludido NOTAM ya fue ponderado por este Organismo de Control en la elaboración del preinforme de observaciones pertinente, y a que no se acredita la existencia de avisos previos, como sostiene la autoridad aeronáutica.

Precisado lo anterior, y en vista de que lo objetado es un hecho consolidado en el periodo auditado, y por cuanto la referida publicación en el AIP es de aplicación futura, corresponde mantener la observación.

5. Incumplimientos de normativa técnica y de seguridad en aeródromos.

Como cuestión previa, corresponde referirse a las competencias de la DGAC y la DAP en la conservación de la infraestructura al interior de los aeródromos, toda vez que si bien ambas instituciones efectúan generalmente un trabajo en conjunto mediante reuniones técnicas, visitas a terreno, elaboración de proyectos, entre otras actividades, el legislador le concede distintas atribuciones a cada organismo en dicha materia de mantenimiento, tal como se indicó en el acápite de Antecedentes Generales precedentemente expuesto.

En ese sentido, el artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, dispone que a la DAP le corresponde, a proposición de la Junta de Aeronáutica Civil, la realización del estudio, proyección, construcción, reparación y mejoramiento de los aeropuertos, comprendiéndose pistas, caminos de acceso, edificios, instalaciones eléctricas y sanitarias y, en general, todas sus obras complementarias, entendiéndose por pistas las canchas de aterrizaje y despegue, las calles de carreteo y las losas de estacionamiento.

Por otra parte, la letra e) del artículo 3° de la ley N° 16.752, prescribe que a la DGAC le corresponderá construir, operar y mantener las instalaciones y obras anexas de cualquier orden, dentro o fuera de los aeródromos o estaciones aeronáuticas, destinadas a servir de ayuda y protección a la navegación aérea o para habitación del personal que se desempeñe en dichos aeródromos o estaciones aeronáuticas, como también, autorizar su construcción, operación o mantenimiento por terceros.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Precisado lo anterior, es del caso señalar que de las inspecciones en terreno realizadas a los aeródromos de la Región de La Araucanía que se individualizan en el anexo N° 1, a excepción del Aeropuerto de La Araucanía de Freire que se encuentra concesionado, se advirtieron una serie de deficiencias en materias de implementación y conservación de infraestructura y ayudas visuales, según se resumen en el cuadro adjunto.

**Cuadro N° 6**  
**Deficiencias de seguridad y normativa técnica en los aeródromos.**

MATERIA	PUCÓN	ANGOL	TRAIGUÉN	VICTORIA	LONQUIMAY
Irregularidades en el pavimento	X	X	X	X	
Fricción del pavimento				X	
Grietas	X		X	X	X
Demarcación	X	X	X	X	X
Indicadores de dirección de viento			X		X
Roce y despeje	X				
Cierre perimetral	X		X	X	X
Presencia de animales	X		X	X	

Fuente: Elaborado por la Contraloría Regional de La Araucanía en base a las inspecciones realizadas por el Equipo de Auditoría durante junio de 2020.

\*La marca "X" indica incumplimiento en esa materia.

El desglose de lo anterior, se describe pormenorizadamente por cada aeródromo en los siguientes numerales, en donde la Dirección Regional de Aeropuertos entregó respuestas específicas solamente para las situaciones detectadas en el aeródromo de Pucón, y atendió de forma general las que dicen relación con los aeródromos de Angol, Traiguén, Victoria y Lonquimay:

5.1. Aeródromo de Pucón, comuna de Pucón.

5.1.1. Presencia de irregularidades en las superficies.

a) Se advirtió la deficiente terminación en zonas de bacheo asfáltico, tal cual se expone en las imágenes N°s 1 y 2 del anexo N° 8.

b) Asimismo, se detectó la presencia de maleza en sellos asfálticos en la reparación de grietas, según se detalla en la imagen N° 3 del aludido anexo N° 8.

Ambas situaciones, importan una vulneración a lo previsto en los artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en cuanto a que la superficie de los pavimentos (pistas, calles de rodaje, plataformas) deberá mantenerse exenta de piedras sueltas y otros objetos que pudieran causar daños a la estructura o a los motores de las aeronaves,



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo, debiendo conservarse de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales.

En su oficio de respuesta, la DAP informa que los bacheos detectados corresponden a la reposición del pavimento luego de la ejecución de calicatas para tomar muestras de suelo de fundación con el objeto de analizar la capacidad de soporte de las capas del paquete estructural. Así, para sellar dichas perforaciones se utiliza una mezcla asfáltica en frío sobre la base previamente imprimada para posteriormente compactarla mecánicamente.

En ese sentido, agrega que las bandas de mezclas asfálticas en caliente -a diferencia de la fría que se habría utilizado- son bandas abiertas para garantizar un coeficiente de roce adecuado, por lo tanto, la diferencia de aspecto no implica un compromiso de la resistencia de la pista para la aviación que opera en ella. Sin perjuicio de lo anterior, sostiene que estos baches son inspeccionados periódicamente, a fin de adoptar las medidas pertinentes en caso de detectar algún deterioro.

Seguidamente, señala que para el año 2021 se encuentra considerada una conservación mayor del área de movimiento, acciones mediante las cuales pretende renovar el pavimento asfáltico que ya ha cumplido su vida útil.

Sobre el particular, y en consideración a que la entidad alude a futuros trabajos en el área de movimientos que aún no se concretan, corresponde mantener ambas observaciones.

#### 5.1.2. Grietas en pista.

Se comprobó la existencia de diversas grietas longitudinales y transversales en la pista de operaciones, así como también la falla de antiguos sellos asfálticos, como se verifica en las imágenes N<sup>os</sup> 4 y 5 del anexo N° 8. Lo anterior, denota una transgresión a los aludidos artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14.

Es del caso señalar, que la aparición de grietas y la omisión de repararlas o sellarlas, puede generar el ingreso de aguas lluvias hacia las capas inferiores del pavimento y posteriormente ocasionar el socavamiento del asfalto o capa de rodadura, situación que importa la necesidad de detectar oportunamente la manifestación de las citadas grietas para evitar un mayor daño a las pistas de los aeródromos.

Al respecto, la DAP señala que las obras de conservación efectuadas en 2019 -en las cuales se incorporó el sello de fisuras- todavía se encuentran garantizadas, por lo que instruirá al contratista para que subsane aquellas situaciones que se encontraban identificadas de forma previa a



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

los trabajos, aclarando que en caso de que se determine que las fisuras son de aparición reciente, estas se incluirán como modificación en el futuro contrato “Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón” que tiene fecha de inicio prevista en septiembre de 2020.

Sobre el particular, y en atención a las labores informadas que vendrían a solucionar los defectos advertidos, se ha estimado mantener la observación hasta verificar la ejecución de los trabajos comprometidos.

#### 5.1.3. Falencias sobre la demarcación.

De la revisión de la señalización en el área de movimientos, se detectó la omisión de la demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma, según se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 6 y 7 del anexo N° 8.

De esta forma, se vulnera el objetivo del numeral 6.2.14 del Reglamento de Aeródromos, que indica que deberá proporcionarse líneas de seguridad con un ancho de a lo menos 10 cms. de ancho en las plataformas pavimentadas según lo requieran las configuraciones de estacionamiento y las instalaciones terrestres, las que se emplazarán de modo que definan la zona destinada al uso por parte de los vehículos terrestres y otros equipos de servicio de las aeronaves, a fin de proporcionar una separación segura con respecto a la aeronave.

Sobre lo anterior, la Dirección de Aeropuertos informa que la demarcación de la totalidad de la pista, rodaje y plataforma será incorporada como modificación en el anotado contrato de conservación de septiembre de 2020, para lo cual se considerará el plano actualizado de demarcación remitido por la DGAC mediante el oficio ordinario N° 1.075, de julio de igual anualidad.

Sobre lo argumentado por la DAP, y en consideración al anuncio de futuras acciones que aún no se materializan, resulta forzoso mantener la observación hasta verificar su efectiva implementación.

#### 5.1.4. Presencia de maleza en zonas contiguas a las pistas.

Se observó la presencia de arbustos en la zona contigua a la pista en el umbral 27 -sector oriente-, según se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 8 y 9 del anexo N° 8. La presencia de los referidos matorrales, incumplen la letra c) del numeral 154.215 del Diseño de Aeródromos DAN 14 154, en cuanto a que, en la franja de una pista, no se deben permitir objetos que puedan constituir un peligro para las aeronaves, ya que los mismos deben ser considerados como obstáculos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En su oficio de contestación, la DAP informa que el aludido contrato de conservación de septiembre de 2020 considera el ítem de roce del área expropiada más allá del umbral 27 en el sector oriente y también el roce de la franja de pista, con lo cual se solucionará lo objetado.

Sobre lo anterior, y en vista de la inclusión de los trabajos necesarios para corregir las situaciones objetadas en un futuro contrato, corresponde mantener la observación con el objeto de verificar su efectiva subsanación.

5.1.5. Defectos en el cierre perimetral de los aeródromos.

a) El terreno en donde se emplaza el aeródromo presenta un cerco en un acceso del sector norte del recinto que no evita la entrada de animales o personas no autorizadas al área de movimiento, tal cual se expone en la imagen N° 10 del anexo N° 8.

b) De igual forma, se advirtió -en el mismo sector norte- la rotura de aproximadamente 7 metros del cerco perimetral, lo que se detalla en las imágenes N°s 11 y 12 del mencionado anexo N° 8.

Ambas situaciones, no se avienen al numeral 8.4 del referido Reglamento de Aeródromos, en lo que dice relación a que tanto el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas, como la entrada de animales en el área de movimiento del aeródromo, especialmente aquellos de gran tamaño, constituyen un peligro para las aeronaves, por lo que se deberá proveer de una valla u otra barrera adecuada.

En su contestación, la Dirección de Aeropuertos señala que, en relación al referido cerco del acceso norte, se ha considerado su reparación mediante la instalación de un portón metálico de 6 metros de ancho en el anotado proyecto "Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón" de 2020.

Por otra parte, respecto de la rotura del cerco perimetral, indica que su reparación se tiene considerada en coordinación con la DGAC, por cuanto esta entidad posee las herramientas y equipos, y por su lado la DAP ya adquirió los materiales necesarios. De este modo, los trabajos se realizarán cuando las condiciones climáticas y disponibilidad de recursos humanos en ambas instituciones lo permitan.

Sobre el particular, y atendido el hecho de que en ambas situaciones la DAP alude a futuras acciones que aún no se concretan, corresponde mantener la observación en todos sus puntos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

5.1.6. Presencia de animales al interior de los aeródromos.

En relación a la observación precedente, cabe agregar que, en las visitas a terreno efectuadas se evidenció la presencia de animales al interior del recinto, como se verifica en las imágenes N<sup>os</sup> 13 y 14 del anexo N° 8.

Lo advertido, además de ser una consecuencia del incumplimiento del anotado artículo 8.4 del Reglamento de Aeródromos, implica una transgresión al artículo 197 del Código Aeronáutico, el cual prescribe que aquella persona que, sin autorización legítima, se detuviere o penetrare en la pista de aterrizaje de un aeródromo, o consintiere la entrada de animales en un aeródromo, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de uno a diez ingresos mínimos mensuales.

Al respecto, la DAP afirma que en el aludido contrato de conservación de 2020 se considera el mejoramiento de los cercos y portones de acceso, lo que permitirá controlar el ingreso no autorizado de personas y animales.

Sobre la materia, y considerando que se trata de un hecho consolidado que no es susceptible de ser regularizado, además de que se alude a futuros trabajos, corresponde mantener la observación formulada.

5.2. Aeródromo de Los Confines, comuna de Angol.

5.2.1. Presencia de irregularidades en las superficies.

Se advirtió la presencia de maleza en las juntas de la plataforma norte de hormigón, tal cual se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 15 y 16 del anexo N° 8. Dicha situación, no se aviene con lo prescrito en los anotados 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en lo que dice relación al estado de los pavimentos.

5.2.2. Falencias sobre la demarcación.

a) Se advirtió la ausencia de las líneas de seguridad en ambas plataformas del terminal aeroportuario en cuestión, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 17, 18, 19 y 20 del anexo N° 8. Situación que no se condice con lo dispuesto en el mencionado numeral 6.2.14 del Reglamento de Aeródromos.

b) La pintura de demarcación de la pista presenta diversos sectores con evidente resquebrajamiento en su superficie, tal como se muestra en las imágenes N<sup>os</sup> 21 y 22 del anexo N° 8, lo que eventualmente podría afectar la durabilidad de esta e implicar el desembolso de nuevos trabajos



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

en un plazo menor al planificado. Además, dichas imperfecciones transgreden lo dispuesto en numeral 6.2.2.2 del Reglamento de Aeródromos en cuanto a la continuidad que deben tener la superficie de las señales.

Ahora bien, respecto de las observaciones 5.2.1 y 5.2.2 relacionadas con el Aeródromo Los Confines de Angol, la Dirección de Aeropuertos informa que el contrato de conservación ejecutado en 2019 en los recintos de las comunas de Angol, Traiguén y Lonquimay se encuentra aún garantizado, por lo que instruirá al contratista a subsanar las situaciones objetadas siempre que se trate de labores contenidas en dicho proyecto.

De esa forma, aquellas operaciones que no puedan ser resueltas mediante el aludido mecanismo, se incorporarán como modificación en el contrato “Conservación Global Red Pequeños Aeródromos, Región de La Araucanía” que fue publicada el 2 de septiembre del presente año en el portal Mercado Público.

Al respecto, en vista de que la DAP se refiere a una futura determinación e implementación del mecanismo para corregir las situaciones objetadas, que aún no se concreta, corresponde mantener la observación en sus dos partes a fin de acreditar la efectiva subsanación de los defectos constructivos enunciados.

### 5.3. Aeródromo de Traiguén, comuna de Traiguén.

#### 5.3.1. Presencia de irregularidades en las superficies.

En la revisión de la demarcación de la pista, se detectó el crecimiento de maleza en los sectores en donde antiguas fisuras quedaron cubiertas con la aplicación de pintura, según se muestra en las imágenes N<sup>os</sup> 23 y 24 del anexo N° 8. Tales situaciones, importan una vulneración a lo previsto en los artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en lo que dice relación al estado de los pavimentos.

#### 5.3.2. Grietas en pistas.

a) Se advirtió la presencia de diversas grietas longitudinales y transversales en la pista, tal cual se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 25 y 26 del anexo N° 8.

b) En relación con lo anterior, se observaron diversas zonas en las que operaciones previas de sellado de grietas no cubrieron la totalidad de ellas, según se acredita en las imágenes N<sup>os</sup> 27 y 28 del anotado anexo N° 8.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

c) Asimismo, se constataron sectores en donde el sellado asfáltico de grietas se había desprendido o colapsado, como se verifica en las imágenes N<sup>os</sup> 29 y 30 del anexo N° 8.

Todo lo anterior, no se aviene con lo dispuesto en los anotados artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en cuanto al estado de conservación de los pavimentos.

### 5.3.3. Falencias sobre la demarcación.

a) Se verificó la inexistencia de las líneas de seguridad en el sector sur de la plataforma frente al hangar, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 31 y 32 del anexo N° 8, lo que transgrede lo prescrito en el numeral 6.2.14 del Reglamento de Aeródromos.

b) Por otra parte, la pintura de demarcación presenta un evidente resquebrajamiento en varios sectores de la pista, tal como se muestra en las imágenes N<sup>os</sup> 33 y 34 del anexo N° 8, lo que eventualmente podría afectar la durabilidad de esta e implicar el desembolso de nuevos trabajos en un plazo menor al planificado. Además, dichas imperfecciones transgreden lo dispuesto en numeral 6.2.2.2 del Reglamento de Aeródromos en cuanto a la continuidad que deben tener la superficie de las señales.

### 5.3.4. Deficiencias en la conservación de los indicadores de dirección de viento.

En la inspección del cataviento sur del Aeródromo de Traiguén, se detectó que la banda circular que señala el emplazamiento del anotado indicador de la dirección del viento, presentaba una pintura desgastada, parcialmente cubierta por arbustos y restos de maleza, según se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 35 y 36 del anexo N° 8.

La situación detectada, no se condice con lo prescrito en los numerales 6.1.1.1 y 6.1.1.3 del mencionado reglamento, en lo que dice relación a que los aeródromos deben estar equipados con uno o más indicadores de dirección del viento, con su correspondiente banda circular, de manera que sean visibles desde las aeronaves en vuelo o desde el área de movimiento.

### 5.3.5. Defectos en el cierre perimetral de los aeródromos.

De la inspección del cierre perimetral del aeródromo en cuestión, se advirtió que el portón norte del recinto no representa un obstáculo infalible para evitar la entrada de animales o personas no autorizadas al área de movimiento, tal como se evidencia en las imágenes N<sup>os</sup> 37 y 38 del anexo N° 8.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Lo anterior, no se aviene al numeral 8.4 del Reglamento de Aeródromos, en lo que dice relación a que tanto el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas, como la entrada de animales en el área de movimiento del aeródromo, especialmente aquellos de gran tamaño, constituyen un peligro para las aeronaves, por lo que se deberá proveer de una valla u otra barrera adecuada.

5.3.6. Presencia de animales al interior de los aeródromos.

En relación a la observación precedente, en la visita realizada por el Equipo de Auditoría al Aeródromo de Traiguén, se evidenció la presencia de animales al interior del recinto según se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 39 y 40 del anexo N<sup>o</sup> 8.

La anotada situación, implica una transgresión al artículo 197 del Código Aeronáutico, el cual prescribe que aquella persona que, sin autorización legítima, se detuviere o penetrare en la pista de aterrizaje de un aeródromo, o consintiere la entrada de animales en un aeródromo, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de uno a diez ingresos mínimos mensuales.

En cuanto a las observaciones 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.3.4, 5.3.5 y 5.3.6 relacionadas con el Aeródromo de Traiguén, la DAP reitera que el contrato de conservación ejecutado en 2019 en los recintos de las comunas de Angol, Traiguén y Lonquimay se encuentra aún garantizado, por lo que procederá a instruir a la empresa constructora para que corrija todas aquellas situaciones objetadas que se relacionen con las labores contenidas en dicho proyecto.

Luego, aclara el servicio, que los trabajos que no hayan sido considerados en el mentado contrato de 2019, serán incorporados como modificación en el anotado proyecto “Conservación Global Red Pequeños Aeródromos, Región de La Araucanía” de 2020.

Sobre la materia, en consideración a que la Dirección alude a futuras acciones correctivas que aún no se efectúan, corresponde mantener la observación en todos sus puntos a fin de verificar su efectiva subsanación.

5.4. Aeródromo de Victoria, comuna de Victoria.

5.4.1. Presencia de irregularidades en las superficies.

a) Se detectó en la zona del umbral 19 de la pista la presencia de una perforación ocasionada por la extracción de testigos que no ha sido cubierta, de acuerdo a la imagen N<sup>o</sup> 41 del anexo N<sup>o</sup> 8.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

b) Asimismo, se evidenció la presencia de maleza en las juntas de la plataforma de hormigón del aeródromo y en zonas de bacheo asfáltico, según se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 42 y 43 del anexo N° 8.

c) Por otro lado, frente a la calle de rodaje norte se advirtió la rotura de la pista, la que, si bien se encuentra tratada con un procedimiento de bacheo asfáltico, su desgaste y deformación superficial representan un eventual obstáculo en la superficie de rodado de la pista, como se verifica en las imágenes N<sup>os</sup> 44 y 45 del anexo N° 8.

d) A su vez, se observó el ahuellamiento de la pista en el sector del umbral 01, tal como se ilustra en las imágenes N<sup>os</sup> 46 y 47 del anexo N° 8.

Los hechos mencionados en las letras a), b) y c) no se avienen con lo dispuesto en los artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en cuanto a que la superficie de los pavimentos (pistas, calles de rodaje, plataformas) deberá mantenerse exenta de piedras sueltas y otros objetos que pudieran causar daños a la estructura o a los motores de las aeronaves, o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo, debiendo conservarse de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales.

#### 5.4.2. Zonas con falta de adherencia.

a) Como consecuencia de la observación precedente, resulta necesario objetar la acumulación de agua en las zonas de ahuellamiento previamente identificadas en la zona sur de la pista, tal como se muestra en las aludidas imágenes N<sup>os</sup> 48 y 49 del anexo N° 8.

b) Del mismo modo, se detectaron zonas con un avanzado desprendimiento de la carpeta asfáltica de rodado, lo que ocasionó la acumulación de agua en algunas de estas áreas, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 50 y 51 del anexo N° 8.

De este modo, los hallazgos descritos incumplen los mencionados numerales 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos DAR 14, en cuanto al estado de la superficie de los pavimentos, además del numeral 9.7.8 del referido documento normativo, que dispone que la superficie de las pistas pavimentadas se mantendrá en condiciones tales que proporcione buenas características de rozamiento y baja resistencia de rodadura. Se eliminarán tan rápida y completamente como sea posible, a fin de minimizar su acumulación, la nieve, hielo, agua estancada, barro, polvo, aceite, depósito de caucho y otras materias extrañas.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

5.4.3. Grietas en pistas.

a) Se detectaron diversas grietas longitudinales y transversales en la pista, tal cual se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 52 y 53 del anexo N<sup>o</sup> 8.

b) De igual forma, se constataron sectores en la plataforma en donde el sellado asfáltico de grietas había colapsado, tal como lo ilustra la imagen N<sup>o</sup> 54 del anexo N<sup>o</sup> 8.

Ambas situaciones, incumplen lo dispuesto en los mencionados artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos, los cuales se refieren al estado de conservación de los pavimentos.

5.4.4. Falencias sobre la demarcación.

a) Se advirtió que la pintura de demarcación de la pista presenta varios sectores resquebrajados, tal como se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 55 y 56 del anexo N<sup>o</sup> 8, lo que eventualmente podría afectar la durabilidad de esta e implicar el desembolso de nuevos trabajos en un plazo menor al planificado. Además, dichas imperfecciones transgreden lo dispuesto en numeral 6.2.2.2 del Reglamento de Aeródromos en cuanto a la continuidad que deben tener la superficie de las señales.

b) Asimismo, se evidenció la omisión de las líneas de seguridad en la plataforma del aeródromo en cuestión, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 57 y 58 del anexo N<sup>o</sup> 8, lo que no se condice con lo dispuesto en el anotado numeral 6.2.14 del Reglamento de Aeródromos.

c) A su vez, se detectó la presencia de maleza en diversas zonas sobre las líneas de borde en la pista, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 59 y 60 del anexo N<sup>o</sup> 8, lo que transgrede lo prescrito en el anotado numeral 6.2.2.2 del Reglamento de Aeródromos respecto a la continuidad que deben tener la superficie de las señales.

5.4.5. Defectos en el cierre perimetral de los aeródromos.

a) Se advirtió que en el sector norte del Aeródromo de Victoria, el cerco perimetral no representa una barrera infrangible para evitar el ingreso de animales al interior del recinto, por cuanto el desnivel de terreno origina una abertura en la zona inferior que no ha sido corregida, tal cual se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 61 y 62 del anexo N<sup>o</sup> 8.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

b) Del mismo modo, se constató que, en el mismo sector norte, el cerco perimetral fue cortado y doblado para crear un acceso no autorizado al aeródromo de aproximadamente 70 cms. de alto y 50 cms. de ancho, lo que se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 63 y 64 del mencionado anexo N° 8.

Ambas situaciones, no se avienen al numeral 8.4 del referido Reglamento de Aeródromos, en lo que dice relación a que tanto el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas, como la entrada de animales en el área de movimiento del aeródromo, especialmente aquellos de gran tamaño, constituyen un peligro para las aeronaves, por lo que se deberá proveer de una valla u otra barrera adecuada.

#### 5.4.6. Presencia de animales al interior de los aeródromos.

Como consecuencia de la observación precedente, resulta necesario objetar el ingreso de animales al interior del recinto según se detalla en las imágenes N<sup>os</sup> 65 y 66 del anexo N° 8.

Lo anterior, implica la configuración de lo dispuesto en el artículo 197 del Código Aeronáutico, el cual prescribe que aquella persona que, sin autorización legítima, se detuviere o penetrare en la pista de aterrizaje de un aeródromo, o consintiere la entrada de animales en un aeródromo, sufrirá la pena de presidio menor en su grado mínimo o multa de uno a diez ingresos mínimos mensuales, lo que no ha sido advertido por la DGAC y/o DAP.

En cuanto a las observaciones 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.5.5 y 5.4.6 sobre el Aeródromo de Victoria, la Dirección de Aeropuertos señala que los trabajos necesarios para subsanar las situaciones detectadas serán incluidos en el diseño del proyecto "Mejoramiento integral Aeródromo de Victoria", que actualmente se encuentra en elaboración. Dicha consultoría, se proyecta que finalizará en marzo de 2021, por lo que después de dicha data se tendrá claridad de las obras específicas que se incluirán y el presupuesto asociado, con el objeto de conseguir el financiamiento correspondiente.

Al respecto, considerando el reconocimiento por parte de la DAP y la alusión a futuras acciones que aún no se concretan, corresponde mantener la observación en todos sus puntos.

#### 5.5. Aeródromo Villa Portales, comuna de Lonquimay.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

5.5.1. Grietas en pistas.

a) En el recorrido de la pista se evidenció la presencia de diversas grietas, tanto longitudinales como transversales, como se verifica en las imágenes N<sup>os</sup> 67 y 68 del anexo N° 8.

b) Del mismo modo, se detectó el colapso de sellos asfálticos sobre algunas grietas, lo que ha ocasionado la reaparición de estas con el consecuente daño al pavimento, según se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 69 y 70 del anexo N° 8.

Dichos hallazgos, no se avienen con lo dispuesto en los mencionados artículos 9.7.2 y 9.7.3 del Reglamento de Aeródromos, referentes al estado de conservación de los pavimentos.

5.5.2. Falencias sobre la demarcación.

Se advirtieron diversos sectores con resquebrajamiento en la pintura de demarcación de la pista, tanto con sus líneas centrales como de borde, tal cual se expone en las imágenes N<sup>os</sup> 71 y 72 del anexo N° 8, lo que eventualmente podría afectar la durabilidad de esta e implicar el desembolso de nuevos trabajos en un plazo menor al planificado. Además, dichas imperfecciones transgreden lo dispuesto en numeral 6.2.2.2 del Reglamento de Aeródromos en cuanto a la continuidad que deben tener la superficie de las señales.

5.5.3. Deficiencias en la conservación de los indicadores de dirección de viento.

De la revisión en terreno de los indicadores de dirección de viento en el Aeródromo de Lonquimay, se detectó la rotura e inutilización de la manga del cataviento oriente del recinto, según se exhibe en las imágenes N<sup>os</sup> 73 y 74 del anexo N° 8.

5.5.4. Defectos en el cierre perimetral de los aeródromos.

a) De la inspección del perímetro del Aeródromo Villa Portales, se advirtió la ausencia de un tramo de cerco en el área sur del recinto, el cual se encontraba cerrado con estacas de madera, según se expone en las imágenes N° 75 y 76 del anexo N° 8.

b) De igual forma, se constató en el mismo sector sur, la existencia de un canal que atraviesa el referido cerco, originando bajo este un espacio que posibilita el ingreso de animales al aeródromo, situación que se ilustra en las imágenes N<sup>os</sup> 77 y 78 del anexo N° 8.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Ambos hallazgos, no se condicen con el numeral 8.4 del mencionado Reglamento de Aeródromos, en cuanto a que tanto el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas, como la entrada de animales en el área de movimiento del aeródromo, especialmente aquellos de gran tamaño, constituyen un peligro para las aeronaves, por lo que se deberá proveer de una valla u otra barrera adecuada.

Así las cosas, y sin perjuicio de la citada normativa técnica específica vulnerada en cada hallazgo, las situaciones descritas en los numerales 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 y 5.5 de la presente observación para los aeródromos de Pucón, Angol, Traiguén, Victoria y Lonquimay, respectivamente, transgreden los principios de control, eficiencia y eficacia que rigen a la Administración del Estado, consagrados en los ya señalados artículos 3° y 5° de la ley N° 18.575.

Igualmente, cabe hacer presente que los funcionarios públicos, están obligados, en lo que interesa, a orientar el desarrollo de sus funciones al cumplimiento de los objetivos de la institución y a la mejor prestación de los servicios que a esta correspondan; y realizar sus labores con esmero, cortesía, dedicación y eficiencia, contribuyendo a materializar los objetivos de la institución, de conformidad con lo establecido en el artículo 61, letras b) y c), de la referida ley N° 18.834.

Sobre las situaciones detectadas en los numerales 5.5.1, 5.5.2, 5.5.3 y 5.5.4 relativas al Aeródromo de Lonquimay, la DAP reitera que el contrato de conservación ejecutado en 2019 en los establecimientos de las comunas de Angol, Traiguén y Lonquimay se encuentra aún garantizado, por lo que instruirá al contratista a subsanar aquellas falencias que se relacionen con las labores contenidas en dicho proyecto, añadiendo el mismo alcance ya indicado en las objeciones precedentes concerniente a que los trabajos que no hayan sido considerados en el mentado contrato de 2019, serán incorporados como modificación en el anotado proyecto “Conservación Global Red Pequeños Aeródromos, Región de La Araucanía” de 2020.

Sobre el particular, en vista de que se alude a futuras medidas que aún no se determinan y ejecutan, corresponde mantener la observación en todos sus apartados.

6. Falta de formalización del apoyo de entidades públicas y privadas en el control de acceso a los aeródromos.

En cuanto al resguardo del ingreso a los aeródromos públicos, es dable señalar que, de acuerdo a lo establecido en la letra b) del artículo 3° de la ley N° 16.752, la DGAC debe controlar y fiscalizar los aeródromos públicos y privados y administrar los públicos de dominio fiscal.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Lo anterior, se condice con lo observado en las resoluciones emitidas por la DGAC que autorizan el funcionamiento de los aeródromos individualizados en el anexo N° 1 del presente documento, toda vez que en estos se señala que el administrador de cada uno de estos establecimientos es la referida autoridad aeronáutica.

En ese sentido, y ante la falta de personal permanente de la mentada entidad en cada terminal aeroportuario, esta ha gestionado en cada comuna la colaboración de diversas organizaciones públicas y privadas para efectuar el control de acceso a los referidos recintos, acciones sobre las cuales se detectaron inconsistencias las que se detallan en los siguientes numerales.

**6.1. Entidades privadas con otorgamientos de uso gratuito y comodatos.**

Se comprobó la falta de formalización del apoyo en el control de acceso e ingreso al área de movimientos que brindan organismos privados en los aeródromos de Victoria y Traiguén, toda vez que de la revisión de las resoluciones que otorgan comodatos o usos gratuitos a las referidas organizaciones al interior de los anotados recintos, no se advierte la existencia de algún artículo que regule las responsabilidades en dichas labores de colaboración.

Requerida la DGAC, el señor Héctor Jara Fernández, Jefe Aeródromo La Araucanía, informó mediante correo electrónico, de 23 de junio de 2020, que el objeto de los mencionados actos administrativos es dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos DAR 50 respecto de las formalidades de los referidos otorgamientos, siendo taxativa en cuanto a la custodia de el o los recintos propios de la concesión, su aseo y ornato, y no así sobre el cuidado del resto de las instalaciones del aeródromo.

Enseguida, agregó que los contactos de las aludidas entidades informadas al Equipo de Auditoría para coordinar las visitas a terreno y el acceso a los aeródromos -detallados en el cuadro N° 7 adjunto-, corresponden a usuarios recurrentes de estos establecimientos que apoyan en esta labor, no siendo una responsabilidad contractual con la DGAC.

**Cuadro N° 7**  
**Contactos informados por la DGAC.**

AERÓDROMO	CONTACTO	TELÉFONO	ENTIDAD	OTORGAMIENTOS A LA ENTIDAD
Victoria	Nelson Rodríguez	997598356	CONAF	Res. Ex. N° 0172/0840, de 2017, del Depto. Comercial de la DGAC: Comodato de 9.200 m <sup>2</sup> hasta mayo de 2023.
Traiguén	Raquel Bahamondes	996886625	Club Aéreo de Traiguén	Res. Ex. N° 0178, de 2015, del Depto. Comercial de la DGAC: Uso gratuito de 5.000 m <sup>2</sup> diciembre de 2025.

Fuente: Elaborado por la Contraloría Regional de La Araucanía en base a la información proporcionada por la DGAC.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Sobre la materia, cabe hacer presente que, a diferencia de lo objetado previamente en las Victoria y Traiguén, la resolución exenta N° 14/1/2/0170/0499, de 2019, del Departamento Comercial de la DGAC, que otorga uso gratuito en el Aeródromo los Confines de Angol al Club Aéreo de la misma ciudad -entidad señalada como contacto por la aludida autoridad aeronáutica-, indica en su primer resuelto que “() ... La entidad usuaria, asumirá la responsabilidad del control de acceso al aeródromo y adoptará las medidas restrictivas que correspondan al ingreso del área de movimiento”, lo que importa el establecimiento de la responsabilidad del usufructuario en este caso, lo que no acontece en los casos mencionados en referido cuadro N° 7.

En su oficio de respuesta, la DGAC informa que sus Departamentos Comercial y Jurídico se encuentran evaluando la factibilidad de modificar los contratos de comodato o usos gratuitos establecidos en los aeródromos de Traiguén y Victoria, de manera de formalizar la colaboración por parte de las entidades presentes en estas unidades en el control de acceso al interior de los aeródromos y/o restricciones en el área de movimiento.

Añade que, en consideración a lo informado por dichos departamentos de acuerdo a los antecedentes que acompaña, sostiene que la referida potestad no es delegable, por lo que procederá a efectuar las modificaciones de los contratos en que se haya incluido este apoyo.

Al respecto, en vista de que la DGAC anuncia la imposibilidad de formalizar las mentadas labores de apoyo, además de la falta de personal permanente de la citada entidad en los referidos establecimientos, corresponde mantener la observación a fin de verificar las futuras medidas que adopte la autoridad aeronáutica con el objeto de asegurar el cumplimiento de sus funciones institucionales en relación a la administración de los aeródromos públicos de dominio fiscal y exista alguna coordinación formal.

## 6.2. Municipalidades de Pucón y Lonquimay.

A su vez, se constató la falta de formalización del apoyo que brindan las municipalidades de Pucón y Lonquimay en el control de acceso de los aeródromos de dichas comunas, por cuanto no existe un acto administrativo emitido por la DGAC que reconozca dicha labor y regule las responsabilidades de ambas partes al respecto.

En efecto, el resguardo del ingreso en el Aeródromo de Pucón lo realiza don Rodrigo Inostroza Huenchual, funcionario del mencionado municipio de la misma ciudad, tal como se pudo constatar en visita realizada el 12 de junio de 2020.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Por su parte, en el caso de la comuna de Lonquimay, es el Administrador Municipal, don Claudio Sandoval Troncoso, quien posee las llaves del establecimiento aéreo, de acuerdo a lo constatado en inspección en terreno desarrollada el 2 de junio del mismo año.

De este modo, la falta de un documento formal que autorice la colaboración que brindan entidades privadas y públicas en el control de acceso de los aeródromos de Victoria, Traiguén, Pucón y Lonquimay, según se relató en los numerales 6.1 y 6.2 de la presente observación, no se condice con el concepto de acto administrativo y principio de escrituración consagrados en los artículos 3° y 5°, respectivamente, de la ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado, conforme los cuales las decisiones que adopten los servicios, los procedimientos administrativos y los actos administrativos a los cuales da origen, se expresarán por escrito o por medios electrónicos, a menos que su naturaleza exija o permita otra forma más adecuada de expresión y constancia.

Asimismo, es dable observar que lo señalado no se aviene a los principios de eficiencia, eficacia, responsabilidad y control establecidos en los artículos 3°, 5° y 11 de la ley N° 18.575, ya citada.

Al respecto, la DGAC señala que se han realizado gestiones con las municipalidades de Pucón y Lonquimay para formalizar el apoyo en el resguardo que brindan dichas entidades públicas, las que a la fecha se encuentran en análisis por parte de estas.

Enseguida, agrega la DGAC que al no tener personal en dichos recintos aeronáuticos, recurre a los anotados municipios que colaboran en un plano de atención entre servicios públicos, en la medida que dispongan de recursos y no les signifique un detrimento de sus funciones propias, sin perjuicio de indicar que la referida formalización no será posible de acuerdo a lo informado por los Departamentos Comercial y Jurídico respecto de la imposibilidad de delegar el resguardo de los aeródromos.

Al respecto, y en el mismo tenor de la observación precedente, corresponde mantener la observación a fin de verificar las futuras medidas que adopte la autoridad aeronáutica con el objeto de dar cumplimiento a sus funciones institucionales en relación a la administración de los aeródromos públicos de dominio fiscal.

7. Sobre la coordinación para el acceso al Aeródromo de Lonquimay.

En relación a la observación anterior, resulta del caso objetar la inexactitud de la información proporcionada a este Organismo de Control por la DGAC en cuanto al estado del Aeródromo de Lonquimay y la identificación del contacto para acceder a dicha dependencia.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En efecto, requerida la DGAC, el señor Héctor Jara Fernández, Jefe Aeródromo La Araucanía, informó mediante correos electrónicos de 1 y 10 de junio de 2020, que el anotado establecimiento de Lonquimay se mantiene cerrado, pero sin candado, de manera que se puede circular al interior tomando la precaución de verificar que no existan operaciones aéreas al momento de la visita. No obstante lo anterior, en visita a terreno realizada el 2 de junio de 2020, se verificó que el recinto se encontraba cerrado con candado, a diferencia de lo informado por la autoridad aeronáutica.

Acto seguido, y luego de efectuar las consultas pertinentes de manera telefónica a la Dirección Regional de Aeropuertos, se logró establecer que el Administrador Municipal de dicha comuna, señor Claudio Sandoval Troncoso, era quien poseía las llaves del establecimiento aéreo, tal como se indicó en la observación del numeral 6.2 del presente acápite, logrando de esta forma acceder al mentado recinto.

En ese contexto, la inexactitud de la información proporcionada por la DGAC, importa una indefinición que eventualmente podría dificultar su utilización por parte de los usuarios habituales y ante una emergencia, como lo podría ser un traslado aeromedico, situación que no se condice con los principios de eficiencia, eficacia, responsabilidad y control establecidos en los mencionados artículos 3°, 5° y 11 de la ley N° 18.575.

Igualmente, la situación descrita no se aviene con el principio de coordinación contenido en el artículo 5°, de la anotada ley N° 18.575, en cuanto a que las autoridades y funcionarios deberán velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos y por el debido cumplimiento de la función pública y que los órganos de la Administración del Estado deberán cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción, evitando la duplicación o interferencia de funciones, lo que no fue cumplido en la especie.

Sobre el particular, la DGAC informa que el 11 de agosto de 2020 sostuvo una reunión con el Director de Aeropuertos de la Región de La Araucanía y sus asesores, a fin de aunar criterios al momento de dar respuestas a aquellas materias que son competencia de la DGAC y evitar situaciones como la que se observa, lo que acredita mediante correos electrónicos y oficios entre ambas entidades.

Por su parte, la Dirección de Aeropuertos no efectuó descargos al respecto.

Detallado lo anterior, y considerando que se trata de un hecho consolidado que no es susceptible de ser regularizado para el período fiscalizado, se mantiene la observación formulada.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

8. Sobre protocolos y coordinaciones.

Respecto a la revisión de la existencia de protocolos y coordinaciones entre los diferentes actores involucrados en el proceso de transporte aéreo interhospitalario -como lo son los servicios de salud, SAMU y la DGAC- que permitan cubrir las necesidades de la actual emergencia sanitaria en forma adecuada y oportuna, ya sea de traslado de pacientes, insumos, equipamientos clínicos y/o personal médico, todo en concordancia a las competencias y roles que a cada uno le corresponden en la materia en análisis, se advirtió lo siguiente:

8.1. Sobre protocolos para el traslado aéreo interhospitalario.

Como cuestión previa, es preciso indicar que dentro de las funciones de los Coordinadores de Emergencias y Desastres, establecidas en el oficio ordinario N° B15 /2003, de 2020, de la Subsecretaría de Salud Pública, se encuentra -en lo que tocante- el garantizar la elaboración de protocolos de respuesta frente a contingencias específicas, con la participación de todas las dependencias de la institución de salud competentes, según los ámbitos de acción; y además, articular una adecuada coordinación con instituciones y organizaciones del extra sector, especialmente aquellas cuyo apoyo es fundamental para la gestión de desastres.

En este sentido, es relevante que cada entidad levante un protocolo para traslado aéreo interhospitalario de pacientes, insumos, equipos y/o personal médico, el que defina entre otros aspectos, al menos los siguientes: los roles de cada actor involucrado en el proceso de traslado -a modo de ejemplo, hospitales derivador y receptor, SAMU, DGAC, UGCC, entre otros-, que permita atender una emergencia en forma coordinada y oportuna, ya que cada integrante conoce de antemano las funciones que debe desarrollar; el tipo de comunicación -telefónica, correo electrónico, etc.-; contactos telefónicos de las entidades involucradas; devoluciones de equipos médicos implicados en el traslado aéreo a su establecimiento de salud de origen -en caso que aplique-; y por último, y no menos importante, que dichos procedimientos hayan sido socializados para que cada uno de los actores conozca los lineamientos generales que le permitan actuar de forma eficiente y eficaz.

8.1.1. Ausencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de pacientes.

- a) Falta de procedimiento para efectuar un traslado de pacientes interhospitalario SSAN.

Se evidenció que el Servicio de Salud Araucanía Norte no dispone de un procedimiento para efectuar un traslado de pacientes interhospitalario desde sus recintos hospitalarios de Lonquimay, San José de Victoria, Doctor Dino Stagno Maccioni de Traiguén y Mauricio Heyermann Torres



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

de Angol, situación que fue confirmada por la misma entidad mediante correo electrónico de 16 de junio de 2020.

Respecto a lo observado, el SSAN remite el “Protocolo de traslado aéreo de paciente crítico Servicio de Salud Araucanía Norte”, de julio de 2020, de esa entidad, el que establece los procedimientos a seguir, roles, responsabilidades, y coordinaciones entre los actores involucrados en el traslado aéreo de pacientes críticos o de riesgo vital cuando requieran una cama crítica a una distancia superior a los 300 kilómetros.

Sobre el particular, revisado el documento, se advierte que este hace alusión en todo su texto a la empresa Aerocardal, en circunstancias que debió señalar en forma general “empresa de transporte aéreo en convenio”, ya que dicho servicio no necesariamente será prestado por esa compañía, sino más bien por la empresa que se adjudique las licitaciones que el SSAN realice. A mayor abundamiento, en el numeral 8.4, del presente acápite, esa entidad informa que se encuentra en proceso de invalidación la adjudicación a Aerocardal.

Además, es del caso indicar que dicho protocolo no establece como será la comunicación -telefónica, correos electrónicos, etc.-, entre los diferentes actores que intervienen en este tipo de traslado -como lo son DGAC, hospitales derivador y receptor, SAMU, UGCC, etc.-, sin establecer los contactos y los respectivos números telefónicos de las entidades involucradas, y tampoco consta que existan coordinaciones entre los mismos.

En dicho contexto, es oportuno manifestar que la Oficina Nacional de Emergencia, ONEMI, conforme lo establece el decreto N° 369, de 1974, que crea la Oficina Nacional de Emergencia, y el decreto N° 156, de 2002, que aprueba el Plan Nacional de Protección Civil, ambos del entonces Ministerio del Interior, es la entidad que por esencia es el coordinador ante situaciones de emergencia naturales o antrópicas. En tales condiciones, su misión le corresponde planificar, coordinar, organizar, asesorar y supervisar las actividades del Sistema Nacional de Protección Civil para reducir el riesgo de desastres a través de la mitigación, preparación, alerta, respuesta y rehabilitación con el objeto de reducir la pérdida de vidas, disminuir los impactos económicos, los efectos medioambientales y proteger los modos de vida, contribuyendo al desarrollo sostenible.

En ese sentido, es pertinente informar a esa entidad que, considerando que la ONEMI, de acuerdo a lo señalado en el “Manual de Procedimientos de la utilización de recursos y los bienes en caso de emergencia y catástrofe” -aprobado por resolución exenta N° 2.415, de 2014, de la Subsecretaría del Interior-, le corresponde, entre otras funciones, fortalecer, articular y coordinar la gestión del Estado en manejo de crisis frente a amenazas de origen natural y humano, a través de asistencia técnica a organismos sectoriales,



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

equipos regionales, provinciales y comunales, y en ese sentido, posee experiencia en la coordinación interinstitucional en función de la definición de los roles y funciones, se estima pertinente requerir al SSAN coordinarse con la Dirección Regional ONEMI de la Región de La Araucanía, para que dicha entidad los asesore para contar con protocolos adecuados para realizar traslados aéreos de pacientes -con especial énfasis en COVID-19-, y de esa forma atender las emergencias en forma coordinada y oportuna, teniendo presente que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región.

En atención a lo expuesto anteriormente, y no obstante lo informado por el SSAN, se mantiene lo observado.

- b) Inexistencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de pacientes SSAS.

Según lo señalado a través de correos electrónicos de 1 y 10 de julio de 2020, el Servicio de Salud Araucanía Sur no posee un protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de pacientes para el Hospital de Villarrica ya que según indica las evacuaciones aeromédicas no se realizarían desde dicho aeródromo, sino por tierra o en helicóptero, y en este último caso dichas aeronaves no necesitarían aeródromos para operar.

No obstante, lo señalado por dicha entidad, ésta no cuenta con el mencionado protocolo para realizar traslados aéreos ya sea en helicóptero u otra aeronave, lo cual transgrede la normativa citada.

Es del caso señalar, que el recinto hospitalario se encuentra a una distancia cercana del aeródromo de Pucón y Aeropuerto de La Araucanía en la comuna de Freire, sin embargo, igualmente no dispone de algún procedimiento para su utilización en caso de traslado de emergencia de pacientes.

Sobre la materia, el SSAS adjunta el documento denominado "Protocolo traslado aéreo SAMU Araucanía interhospitalario, cuadro del proceso por etapas", elaborado por SAMU Araucanía, el cual establece las etapas y responsabilidades de los diferentes participantes, y es aplicable a todos los centros hospitalarios dependientes del servicio, sin embargo, solo establece traslados aéreos extra-regionales, y para los traslados inter-regionales, sean estos entre centros hospitalarios dependientes del servicio, especifica que estos se desarrollaran solo por vía terrestre.

Al respecto, considerando que el protocolo de trasladado aéreo remitido por el SSAS solo considera traslados aéreos extra-regionales, y los inter-regionales los considera por vía terrestre, tal como se expuso en la observación anterior -8.1.1, letra a)-, se solicita a esa entidad que, considerando las funciones que ejerce la Dirección Regional ONEMI, Región de La



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Araucanía, se coordine con ese organismo para que sean asesorados para disponer de protocolos adecuados para realizar este tipo de traslados aéreos de pacientes con especial énfasis en COVID-19, y de esa forma atender las emergencias en forma coordinada y oportuna -teniendo en cuenta que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región-, tal como se expuso en el numeral anterior.

En virtud de lo indicado, se mantiene la observación planteada a ese servicio de salud.

8.1.2. Ausencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico.

a) Falta de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAN.

El Servicio de Salud Araucanía Norte no posee un protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico para sus Hospitales de Lonquimay, San José de Victoria, Doctor Dino Stagno Maccioni de Traiguén y Mauricio Heyermann Torres de Angol, lo que fue confirmado por esa entidad mediante correo electrónico de 26 de junio de 2020, instancia en la que agregó que las distancias en móvil terrestre no superan las 3 horas, y por lo mismo el abastecimiento se realiza a través de esta vía, y por su parte el traslado de personal médico no se ha realizado anteriormente.

Sobre la materia, el servicio informa que no cuenta con el protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico, motivo por el cual se mantiene la objeción planteada.

b) Inexistencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAS.

Por su parte, el SSAS informó a través de correo electrónico de 30 de junio, que no cuenta con procedimientos escritos para este tipo de traslado aéreo interhospitalario –de insumos, equipos y/o personal médico- para los hospitales de Villarrica y Doctor Hernán Henríquez Aravena, incumpliendo la normativa citada en el encabezado.

Al respecto, el servicio acompaña el “Protocolo SAMU Araucanía para traslado aéreo interhospitalario de personal médico, insumos y equipos”, elaborado por SAMU Araucanía, de agosto de 2020, documento que entrega recomendaciones para el traslado aéreo secundario de pacientes sospechosos/confirmados de COVID-19, y estandariza el personal que participa en el traslado del paciente, así como también los equipos, insumos y material de protección, con el fin de aumentar la seguridad del paciente, del personal



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

sanitario y personal de vuelo, entendiéndose como un complemento del protocolo de traslado aéreo interhospitalario.

Sobre el particular, es preciso aclarar a ese servicio que lo objetado corresponde a la inexistencia de un protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos, y personal médico –a modo de ejemplo: medicamentos, test de PCR, ventiladores mecánicos, especialistas, entre otros-, faltantes en un determinado centro hospitalario y que se necesiten con urgencia, por lo cual se deba requerir realizar este tipo de traslado aéreo, el cual puede ser tanto inter-regional como extra-regional, y no como aconteció en la especie que el servicio complementó el protocolo para traslado de pacientes.

Atendido lo anterior, se mantiene la observación planteada a esa entidad.

### 8.1.3. Inconsistencias entre protocolos del SSAS y la DGAC.

De la revisión de los protocolos proporcionados por el SSAS y la DGAC, se constató una incongruencia y falta de coordinación entre los documentos, por cuanto la primera entidad señaló en su protocolo “Transporte aeromédico de persona sospechosa o confirmada de enfermedad por COVID-19”, que “()... el Centro Regulador Regional SAMU para gestionar el arribo de la ambulancia, con la DGAC, debe llamar al número 45-554902 o al 224392000, y así asegurar el ingreso a la losa del aeropuerto”, no obstante, la DGAC indica en el protocolo “Plan de respuesta a emergencias”, en su numeral 4.9.1, que “()... en el caso que exista un traslado de un paciente con enfermedad infecciosa o de alto riesgo, desde un centro de atención de salud hasta el aeropuerto y posterior traslado en aeronave o viceversa se deberá contactar vía telefónica a la central de comunicaciones a los números 452554937 o 452554938”, contactos telefónicos que no coinciden.

Lo descrito en los numerales anteriores 8.1.1, 8.1.2 y 8.1.3 no da cumplimiento al citado oficio ordinario N° B15 /2003, de 2020, de la Subsecretaría de Salud Pública, por cuanto no se elaboró protocolos, ni se articuló una apropiada coordinación entre las entidades, que permitan estandarizar procesos que se deben realizar para llevar a cabo un adecuado y oportuno traslado aéreo entre recintos hospitalarios, de manera de minimizar cualquier tipo de riesgo al enfrentar la actual contingencia sanitaria, considerando además otras emergencias que son de probable ocurrencia en la región y país.

A su vez, lo señalado denota por parte de las dos entidades señaladas -SSAS y DGAC-, ambas de la Región de La Araucanía, que no se encontraría acorde con los principios de servicialidad del Estado consagrado en el artículo 1° de la Constitución Política de la República y de coordinación establecido en el inciso segundo del artículo 3° de la citada ley N° 18.575, el cual es desarrollado en el inciso segundo del artículo 5° del mismo



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

cuerpo normativo, que obliga a los órganos de la Administración del Estado, en el cumplimiento de sus cometidos, a actuar coordinadamente y propender a la unidad de acción (aplica criterio contenido en el dictamen N° 41.511, de 2014, entre otros, de este órgano de Control).

Por consiguiente, es preciso indicar que la importancia de contar con los protocolos señalados, radica en lo expuesto en el apartado antecedentes generales del presente informe, en cuanto a que la aeronave institucional de la FACH, modelo DHC-6, que fue utilizado en la mayoría de los traslados de pacientes y equipamientos médico informados por esa rama de las Fuerzas Armadas, le es posible operar en todos los aeródromos públicos de la región. En tales condiciones al existir una adecuada coordinación entre los diversos actores permite actuar con eficiencia y eficacia, bajo un marco conocido y acorde a la realidad de cada organismo participante.

Sobre lo observado, el SSAS remite acta de reunión de coordinación entre SAMU y DGAC, realizada en agosto de 2020 -con la lista de los asistentes a la misma-, la cual señala que tuvo como objetivo la coordinación y comunicación entre las entidades ante un eventual traslado aéreo de pacientes COVID-19, y en la cual entre otros puntos, se redefinieron los números telefónicos de contacto de ambos servicios y se acordó continuidad de trabajo conjunto de planificación a futuro.

Por su parte, la DGAC, también remitió el acta de reunión de coordinación –citada anteriormente por el SSAS-, señalando que dicha reunión se realizó con las organizaciones involucradas en el proceso de traslado de pacientes COVID-19, y en la cual, además de revisar los roles de cada uno de los participantes con la finalidad de fortalecer las comunicaciones en ambas direcciones, se puso a prueba la red de contactos con los distintos servicios, logrando establecer comunicaciones expeditas con el SSAS.

Además, adjuntó el protocolo corregido de “Transporte aeromédico de persona sospechosa o confirmada por enfermedad COVID-19” -citado en la observación-, con las correcciones de teléfonos correspondientes acordadas en la citada reunión entre las referidas instituciones.

En atención a lo anterior, y a las nuevas gestiones realizadas por esas entidades, este Organismo de Control subsana la observación planteada, sin perjuicio de hacer el alcance que ante eventuales cambios de personal en dichos servicios, estos sean oportunamente capacitados, como asimismo actualizado, en lo que corresponda, el protocolo de que se trata.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

8.2. Ausencia de protocolo de limpieza de cápsulas de aislamiento.

En forma previa, es pertinente tener en consideración que la cápsula de aislamiento es un elemento de protección que aísla al paciente de su entorno, la cual se ha utilizado en la generalidad de los traslados aéreos de pacientes con COVID-19, como una forma de proteger el personal de vuelo y de salud que participan en el mismo, ya que disminuye la probabilidad de contagio y de contaminación.

Asimismo, de acuerdo a lo informado tanto por el SSAS como por el SSAN, ambos de la Región de La Araucanía, dispone de una sola cápsula de aislamiento, la que se encuentra en la Centro Regulador del SAMU Araucanía, en la ciudad de Temuco.

Al respecto, tal como señala el protocolo de aseo y limpieza y desinfección de ambientes COVID-19, del MINSAL, debido a la posible supervivencia del virus en el medio ambiente durante varias horas, las instalaciones y áreas potencialmente contaminadas con el virus que produce la enfermedad COVID-19 deben limpiarse permanentemente.

Ahora bien, mediante correo electrónico de 21 de julio de 2020, el Servicio de Salud Araucanía Sur señala que no posee un protocolo de limpieza para la cápsula de aislamiento, omisión que impide verificar que se adopten todas las medidas de seguridad necesarias para llevar a cabo una completa limpieza y desinfección de la misma, y de esta forma minimizar los riesgos de contagio.

La situación expuesta no se encuentra en armonía con los principios de eficiencia y eficacia en la utilización de los medios públicos disponibles, conforme se expresa en el artículo 3° de la aludida ley N° 18.575, al no contar con dicho protocolo y poder actuar oportunamente y evitando eventuales riesgos de contagios.

Respecto a lo expuesto, el Servicio de Salud Araucanía Sur, adjunta el “Protocolo de limpieza y desinfección de cámara de aislamiento ISOARK N36-6, en pacientes COVID-19 para traslado aeromedico SAMU Araucanía Sur”, el cual estandariza los procesos de limpieza y desinfección de dicha cámara de aislamiento, establece responsabilidades, y su alcance es para todos los funcionarios pertenecientes al SSAS.

Lo anterior, permite subsanar lo observado, sin perjuicio que ese servicio deberá velar para que se dé cumplimiento al mismo.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

8.3. Falta de capacitación en uso de cápsula de aislamiento.

El SSAS mediante correo electrónico de 22 de julio de 2020, informó que el personal del Centro Regulador SAMU Araucanía - quienes ante traslados aéreos de pacientes utilizarían la cápsula de aislamiento – no poseen capacitaciones respecto a su uso, sea esto el armado, desarmado y desinfección de la misma, lo cual es necesario para evitar o minimizar los errores y asegurar la correcta utilización de la misma por parte de sus usuarios.

Lo anteriormente expuesto no se ajusta a lo establecido en el artículo 20 de la citada ley N° 18.575, que indica que la Administración del Estado asegurará la capacitación y el perfeccionamiento de su personal, conducente a obtener la formación y los conocimientos necesarios para el desempeño de sus funciones.

Asimismo, lo señalado vulneraría lo dispuesto en el numeral 58 de la resolución exenta N° 1.485, de 1996, de este Organismo de Control, respecto de que se debe proporcionar al personal las directrices y la capacitación necesaria para minimizar los errores y asegurar la comprensión y realización de las directrices específicas de la dirección.

Sobre lo observado, el servicio informa que realizó una capacitación sobre armado, desarmado y desinfección de la cápsula de aislamiento, al personal del Centro Regulador SAMU, el 16 de agosto de 2020, lo que acredita adjuntando la lista de asistencia. Asimismo, acompaña un link en el que se puede visualizar el tutorial de capacitación sobre la materia expuesta.

En atención a los nuevos antecedentes aportados por la entidad, se subsana lo observado en el presente numeral, sin perjuicio que, como ya se señaló anteriormente, ante eventuales cambios de personal, estos sean capacitados sobre la materia.

8.4. Aeronaves contratadas para traslado aéreo de pacientes con certificado de aeronavegabilidad vencido.

Se constató que mediante resolución exenta N° 1.319, de 2020 -modificada por resolución exenta N° 1.371, de la misma anualidad-, el SSAN, adjudicó la licitación ID N° 1057390-123-LE20, denominada “Convenio de traslado aéreo para pacientes críticos”, a la empresa AEROCARDAL Limitada, RUT N° 78.035.640-5, por un monto neto de \$ 58.780.000, por concepto de la contratación del servicio de traslado aéreo para pacientes críticos.

Al respecto, revisados los antecedentes contenidos en el portal [www.mercadopublico.cl](http://www.mercadopublico.cl) de la citada licitación, se constató que la señala empresa ofertó 6 aeronaves, todas las cuales se encuentran con su certificado de aeronavegabilidad vencido -documento exigido como anexo técnico



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

en las bases administrativas de dicho proceso licitatorio, aprobadas por resolución exenta N° 1.006, de 2020, y además señalado como un factor excluyente, donde el incumplimiento de alguno de los requisitos solicitados deja fuera de bases del concurso-. El detalle de las aeronaves ofertadas es el siguiente:

**Cuadro N° 8**

**Aeronaves ofertadas por la Empresa Aerocardal.**

IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE	MARCA	AÑO DE FABRICACIÓN	FECHA DE VENCIMIENTO DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
CC-ANY	Pilatus	2017	27-02-2019
CC-CWX	Dornier	1984	25-05-2019
CC-AAQ	Dornier	1987	20-11-2019
CC-CWC	Dornier	1989	10-10-2019
CC-AOA	Gulfstream	2007	15-02-2019
CC-CWK	Gulfstream	2007	04-05-2019

Fuente: Elaborado por Contraloría Regional en base a documentos obtenidos del portal [www.mercadopublico.cl](http://www.mercadopublico.cl), presentados en oferta del proveedor.

De este modo, la situación expuesta incumple lo dispuesto en el documento DAR 08, de la DGAC, Reglamento de Aeronavegabilidad, que señala que ninguna aeronave podrá ser autorizada para su operación, si no cuenta con un Certificado de Aeronavegabilidad otorgado o reconocido por la DGAC.

Asimismo, transgrede lo señalado en su numeral 2.15.4, que ilustra que para obtener o renovar un certificado de aeronavegabilidad, la DGAC, previamente, efectuará una inspección selectiva de los registros de mantenimiento y realizará una inspección física y en vuelo de la aeronave, de manera de determinar, conforme a los procedimientos establecidos para tal efecto, si la aeronave está en condiciones seguras para operar.

Respecto a lo observado, el SSAN informa que actualmente se encuentra en proceso de invalidación de la adjudicación de la empresa Aerocardal, adjuntando el "Informe de licitación convenio de traslado aéreo para pacientes críticos ID N° 1057390-123-LE20", sin fecha, emitido por doña Sefora Sepúlveda San Martín, Coordinadora Red de Urgencia, y por don Mauricio Flores Sagredo, Profesional administrativo SAMU, ambos del SSAN, en el cual solicitan dejar sin efecto la licitación de que se trata.

No obstante la medida informada por el servicio, se estima pertinente mantener la observación, toda vez que no se advierte que ésta resuelva lo objetado.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



9. Sobre la observancia de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Respecto a las observaciones contenidas en el acápite II, examen de la materia auditada, numerales 1, falta de instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol, 2, falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar obstáculos en espacio aéreo del Aeródromo de Pucón, 3, sobre obstáculos presentes en las operaciones aéreas, 5, incumplimientos de normativa técnica y de seguridad en aeródromos, y 8.1, sobre protocolos para el traslado aéreo interhospitalario; corresponde señalar que todas estas situaciones representan un riesgo para el logro de los compromisos adoptados por Chile en relación al cumplimiento de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas, aprobada mediante la resolución A/RES/70/1, de septiembre de 2015, y específicamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los cuales consisten en un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

En efecto, las acciones y omisiones de los servicios que se detallan en las anotadas objeciones importan una debilidad para el cumplimiento de las metas de los aludidos ODS, en particular con las N° 3.d, reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial, y 9.1, desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos, según se exhibe en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 9

Observaciones no alineadas con los ODS.

OBSERVACIÓN	META DEL ODS	ODS
II.8.1 Sobre protocolos para el traslado aéreo interhospitalario.	3.d Reforzar la capacidad de todos los países, en particular los países en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.	 3. Salud y bienestar
II.1. Falta de instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol.	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	
II.2. Falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar obstáculos en espacio aéreo del Aeródromo de Pucón.		
II.3. Sobre obstáculos presentes en las operaciones aéreas.		



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

OBSERVACIÓN	META DEL ODS	ODS
II.5. Incumplimientos de normativa técnica y de seguridad en aeródromos.		9. Industria, innovación e infraestructura.

Fuente: elaboración propia, en base a las observaciones contenidas en el presente informe y los ODS de la ONU.

Sobre la materia, atendida la mantención de las objeciones citadas en el cuadro anterior, corresponde mantener la presente observación en todos sus puntos, a fin de que las entidades públicas involucradas, en lo sucesivo, velen permanentemente para que sus acciones se realicen acordes a los compromisos adoptados por Chile a través de los citados ODS.

## **CONCLUSIONES**

Atendidas las consideraciones expuestas durante el desarrollo del presente trabajo, La Dirección Regional de Aeropuertos, los Servicio de Salud Araucanía Sur y Norte y la Dirección General de Aeronáutica Civil han aportado antecedentes e iniciado acciones que permiten salvar algunas de las situaciones planteadas en el preinforme de observaciones N° 332, de 2020, de esta Contraloría Regional.

En efecto, en relación a lo objetado en el acápite II, examen de la materia auditada, numerales 8.1.3, inconsistencias entre protocolos del SSAS y la DGAC, 8.2, ausencia de protocolo de limpieza de cápsula de aislamiento, y 8.3, falta de capacitación en uso de cápsula de aislamiento, se dan por subsanadas, considerando las explicaciones y antecedentes aportados por los auditados.

En lo concerniente a aquellas objeciones que se mantienen, se deberán adoptar las medidas pertinentes con el objeto de dar estricto cumplimiento a las normas legales y reglamentarias que las rigen, entre las cuales, a lo menos, se estima necesario considerar las siguientes:

1. En cuanto al acápite I, aspectos de control interno, numeral 1, falta de control sobre instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol, la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía deberá, en lo sucesivo, velar para que se ejerza una adecuada supervisión de cada una de las actuaciones que se lleven a cabo por la entidad, teniendo presente que la omisión de este tipo de vigilancia favoreció la instalación parcial de las luminarias, y por lo tanto, el incumplimiento del objetivo específico para el cual fueron adquiridas las citadas luces. (MC)



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

2. Referente a lo objetado en el mismo capítulo I, numeral 2, falta de control sobre obstáculos presentes en las operaciones aéreas, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá a través de su oficina regional, en lo sucesivo, ejercer una adecuada supervisión en las actividades que lleve a cabo la entidad, aplicando así un eficiente y eficaz mecanismo de control que disminuya los riesgos de la entidad asociados a la existencia de obstáculos en los espacios aéreos de los aeródromos públicos de la región. (C)

3. En lo que respecta al acápite II, examen de la materia auditada, numeral 1, falta de instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol, corresponde que la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía acredite la instalación de la totalidad de las luces de emergencia en el anotado terminal aéreo, remitiendo a esta Entidad Fiscalizadora los antecedentes que acrediten su actuar, en el plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe. (C)

4. Respecto de lo observado en el referido acápite II, numeral 2, falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar obstáculos en espacio aéreo del Aeródromo de Pucón, y 3, sobre obstáculos presentes en las operaciones aérea, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá agotar todas las instancias tendientes a eliminar los obstáculos indicados en los anexos N<sup>os</sup> 4, 5 y 6 de este documento, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.

Por su parte, las entidades edilicias de Pucón, Traiguén, Victoria y Lonquimay deberán emprender las acciones que correspondan, para colaborar en lo que sea de su competencia. (C)

5. A continuación, respecto del numeral 4 del mismo capítulo II, sobre el aviso de presencia de obstáculos en el Aeródromo de Victoria, la DGAC deberá acreditar la inclusión de la notificación sobre el anotado obstáculo en el AIP, debiendo remitir a esta Contraloría Regional, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, copia de los antecedentes que acredite dicha publicación. Lo anterior, siempre cuando el referido obstáculo no sea previamente eliminado mediante las gestiones instruidas por este Organismo de Control. (C)

6. En lo que se refiere al mencionado acápite II, numeral 5.1.1, presencia de irregularidades en las superficies del Aeródromo de Pucón, corresponde que la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía agote todas las instancias para incluir la subsanación de los anotados defectos en los trabajos considerados en la anunciada conservación mayor del área de movimiento que ejecutará el 2021, debiendo remitir a esta Contraloría Regional, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

presente informe, copia de los antecedentes que acrediten las gestiones de su incorporación. (C)

7. Luego, respecto del mismo acápite II, numeral 5.1.2, grietas en pista en el aeródromo de Pucón, la Dirección de Aeropuertos deberá, en base a lo que determine en su análisis, efectuar la corrección de las deficiencias constructivas ahí señaladas por medio de la garantía del contrato de sello de fisuras de 2019 o mediante la incorporación de estas como modificación del futuro contrato “Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón” de 2020, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe. (C)

8. En lo que concierne al mismo capítulo II, numerales 5.1.3, falencias sobre la demarcación, 5.1.4, presencia de maleza en zonas contiguas a las pistas, y 5.1.5, defectos en el cierre perimetral de los aeródromos, letra a), todos del Aeródromo de Pucón, la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía deberá corregir dichas situaciones mediante su incorporación como modificación del futuro contrato “Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón” de 2020, acreditando lo anterior documentadamente ante este Órgano de Control a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe (C).

9. Por su parte, siempre en el acápite II, numerales 5.1.5, defectos en el cierre perimetral de los aeródromos, letra b), y 5.1.6, presencia de animales al interior de los aeródromos, ambos en el aeródromo de Pucón, la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía deberá efectuar la reposición del perímetro dañado, acción que deberá acreditar ante este Organismo de Control -con los antecedentes que sirvan de respaldo-, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe (C).

10. A continuación, en el mismo acápite II, numeral 5.2, Aeródromo de Los Confines, comuna de Angol, 5.3, Aeródromo de Traiguén, comuna de Traiguén, y 5.5, Aeródromo Villa Portales, comuna de Lonquimay, corresponde que la Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía efectúe la subsanación de los defectos que se detallan mediante la garantía del contrato de conservación de 2019 que incluyó los recintos de las comunas de Angol, Traiguén y Lonquimay, o por medio de la incorporación de estas en el futuro contrato “Conservación Global Red Pequeños Aeródromos, Región de La Araucanía” de 2020, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe (C).



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

11. Por otro lado, en cuanto al numeral 5.4 del mismo capítulo II, Aeródromo de Victoria, comuna de Victoria, la Dirección de Aeropuertos de esta región deberá agotar las instancias para incluir las situaciones detectadas en el referido diseño del proyecto “Mejoramiento integral Aeródromo de Victoria” a ejecutar eventualmente el 2021, o en su defecto por medio del mecanismo que estime conveniente, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, con los antecedentes que sirvan de respaldo de su incorporación en esa iniciativa, en un plazo de 60 días hábiles a contar de la recepción del presente informe. (C)

12. Siempre en el acápite II, respecto del numeral 6, falta de formalización del apoyo de entidades públicas y privadas en el control de acceso a los aeródromos, específicamente el numeral 6.1, Entidades privadas con concesiones comodatos uso gratuito, y 6.2, Municipalidades de Pucón y Lonquimay, la DGAC deberá agotar todas las instancias para lograr disponer de algún mecanismo de control de acceso por medio de algún funcionario en cada aeródromo, debiendo ponderar la forma legal para poder coordinarse con algún municipio, entidad u otra organización, de manera de asegurar la apertura en todo momento de esos recintos y así dar cumplimiento a sus funciones institucionales en relación a la administración de los aeródromos públicos de dominio fiscal, acciones que deberá informar ante este Organismo de Control con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe (C).

13. Luego, respecto del mismo acápite II, numeral 7, sobre la coordinación para el acceso al Aeródromo de Lonquimay, la DAP y DGAC deberán, en lo sucesivo, a través de sus direcciones regionales actuar acorde al principio de coordinación que rige a los órganos de la Administración del Estado, teniendo en consideración que dicho fundamento es un deber jurídico, y no una mera recomendación, que el legislador impone a los entes públicos, para que estos la ejecuten en el estricto marco de la competencia que a cada uno le corresponde (MC).

14. Referente a lo objetado en el acápite II, examen de la materia auditada, numeral 8.1.1, letras a), falta de procedimiento para efectuar un traslado aéreo de pacientes interhospitalario SSAN, y b), inexistencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de pacientes SSAS, ambos servicios -SSAN y SSAS- deberán coordinarse entre sí y con la Dirección Regional de la ONEMI de la Región de La Araucanía, para que dicha entidad los asesore y colabore para lograr disponer con protocolos adecuados para realizar traslados aéreos de pacientes -con especial énfasis en COVID-19-, tanto inter como extra regionales, y así atender las emergencias en forma coordinada, oportuna, y le permitan actuar de forma eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región, propendiendo cautelar el principio de servicialidad del Estado, la adecuada



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

coordinación y unidad de acción sobre la materia, con los organismos correspondientes, entre ellos, la DGAC y DAP, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, en un plazo de 30 días hábiles a contar de la recepción del presente informe. (C)

15. En atención a lo observado en el acápite II, ya citado, numeral 8.1.2, letra a), sobre falta de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAN; y letra b), sobre falta de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAS, dichas entidades -SSAN y SSAS- deberán confeccionar cada una por separado el señalado documento, y remitirlo a esta Entidad de Control, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la fecha de recepción del presente documento. (C)

16. Respecto al mismo acápite II, numeral 8.4, aeronaves contratadas para traslado aéreo de pacientes con certificado de aeronavegabilidad vencido, el SSAN deberá adoptar las medidas necesarias para resolver lo expuesto en la observación, y remitir los antecedentes que acrediten lo resuelto en definitiva en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente documento. (C)

17. Por su parte, en relación al anotado acápite II, numeral 9, sobre la observancia de los objetivos de desarrollo sostenible, el SSAN, SSAS, DGAC y DAP deberán propender sus acciones acordes a lo dispuesto en los objetivos de desarrollo sostenibles, para el caso particular los N<sup>os</sup> 3 y 9, debiendo ello ser revisado por las unidades de Control Interno de cada entidad. (C)

Finalmente, en lo que dice relación con las conclusiones catalogadas como complejas (C) descritas en los numerales 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 para la DAP; 4, 5 y 12 para la DGAC; 14, 15 y 16 para el SSAN; y 14 y 15, para el SSAS, identificadas en el "Informe de estado de observaciones", de acuerdo al formato adjunto en los cuadros de los anexos N<sup>os</sup>9-A, 9-B, 9-C y 9-D, respectivamente las medidas que al efecto implementen los servicios en cuestión, deberán acreditarse y documentarse en el Sistema de Seguimiento y Apoyo al Cumplimiento de este Organismo de Control, en un plazo máximo que se indica en cada caso, contado a partir de la recepción del presente informe.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Remítase el presente informe al Director Regional de La Araucanía y a la Jefa de la Unidad de Auditoría Interna, ambos de la Dirección de Aeropuertos, al Director General, Jefe del Departamento de Auditoría Interna y al Jefe del Aeródromo de La Araucanía, todos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a los Directores y Jefes de Auditoría Interna, del Servicio de Salud Araucanía Norte y Servicio de Salud Araucanía Sur, a los Alcaldes, Secretarios Municipales y Directores de Control Interno de los municipios de Pucón, Traiguén, Victoria y Lonquimay.

Saluda atentamente a Ud.,

Firmado electrónicamente por:

Nombre:	CARLOS BILBAO FUENTES
Cargo:	Jefe de Unidad de Control Externo
Fecha:	05/10/2020



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Anexo N° 1

Aeródromos públicos de la Región de La Araucanía.

AERÓDROMO	RED AEROPORTUARIA	RESOLUCIÓN DE FUNCIONAMIENTO	USO	INDICADOR DE LUGAR	PROPIETARIO	ADMINISTRADOR	CLAVE DE REFERENCIA	UBICACIÓN
La Araucanía de Freire	Red primaria	Resolución exenta N° 09/2/1/0480 de 2014 Director DASA	Público	SCQP	Fisco	Sociedad Concesionaria Aeropuerto Araucanía SA (Concesionario)	4-D	A 20 km al sur poniente de Temuco
Los Confines de Angol	Pequeños aeródromos	Resolución exenta N° 94 de 2019 de Director General de Aviación	Público	SCGO	Fisco	DGAC	1-B	A 1 km al este de Angol
Pucón	Red secundaria	Resolución exenta N° 340 de 2000 de Director DASA	Público	SCPC	Fisco	DGAC	3-C	A 5 km al oriente de Pucón
Traiguén	Pequeños aeródromos	Resolución exenta N° 99 de 2019 de Director General de Aviación	Público	SCTR	Fisco	DGAC	1-B	A 3 km al sureste de Traiguén
Victoria	Pequeños aeródromos	Resolución exenta N° 98 de 2019 de Director General de Aviación	Público	SCTO	Fisco	DGAC	2-A	A 1,5 km al suroeste de Victoria
Villa Portales de Lonquimay	Pequeños aeródromos	Resolución exenta N° 1815 de 2009 de Director DASA	Público	SCQY	DGAC	DGAC	1-B	A 1 km al este de Lonquimay

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a las resoluciones que autorizan el funcionamiento emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Anexo N° 2

Falta de instalación de luminarias de emergencia en el Aeródromo de Angol.

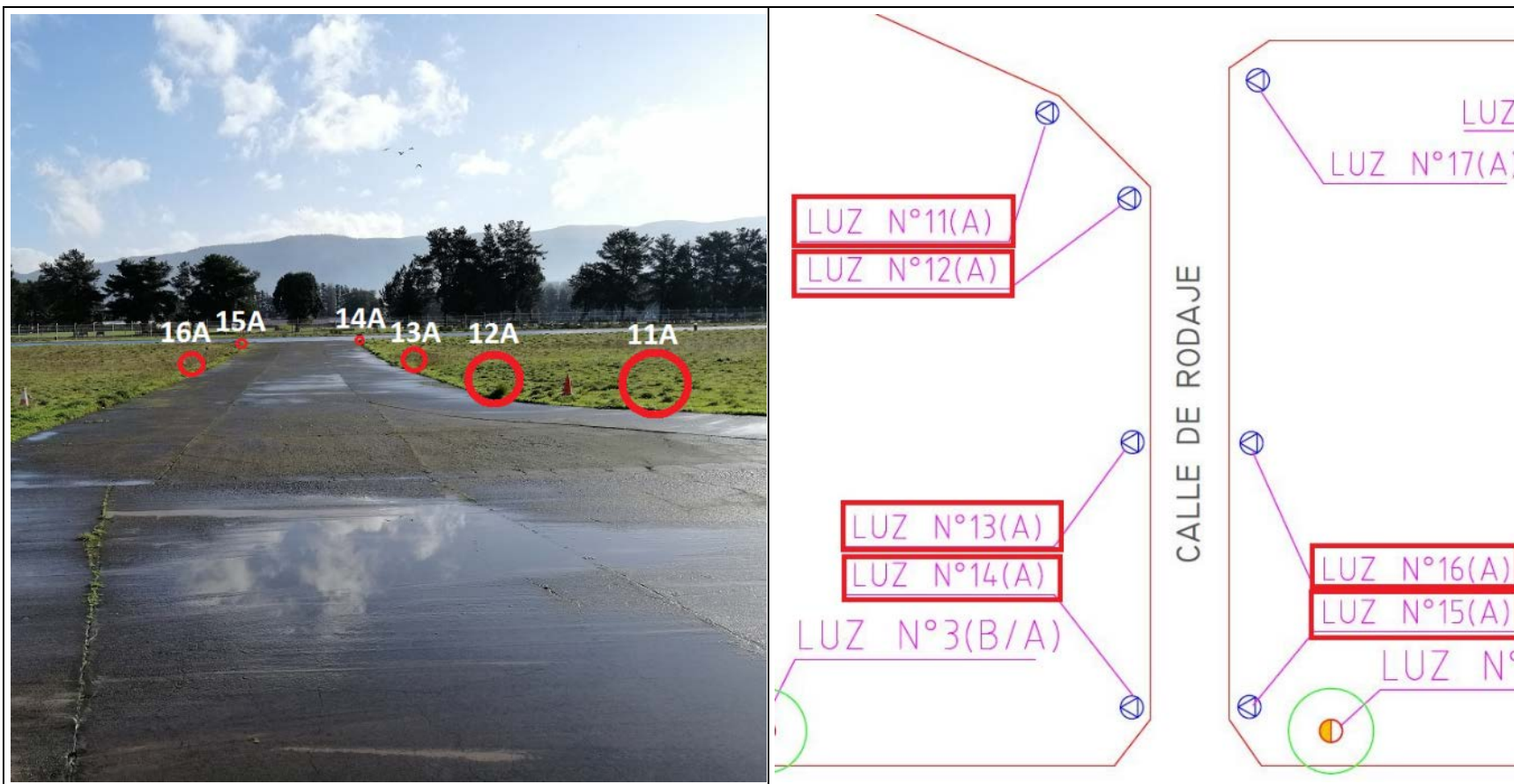


Imagen N° 1: falta de luminarias en calle de rodaje oriente-poniente. Círculos en rojo en la fotografía y cuadros del mismo color en el plano señalan la comparación entre lo existente y lo proyectado de las luminarias. 11 de junio de 2020, Aeródromo de Angol.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 11 de junio de 2020 y el plano de ubicación de la luminaria de emergencia proporcionado por la Dirección Regional de Aeropuertos.

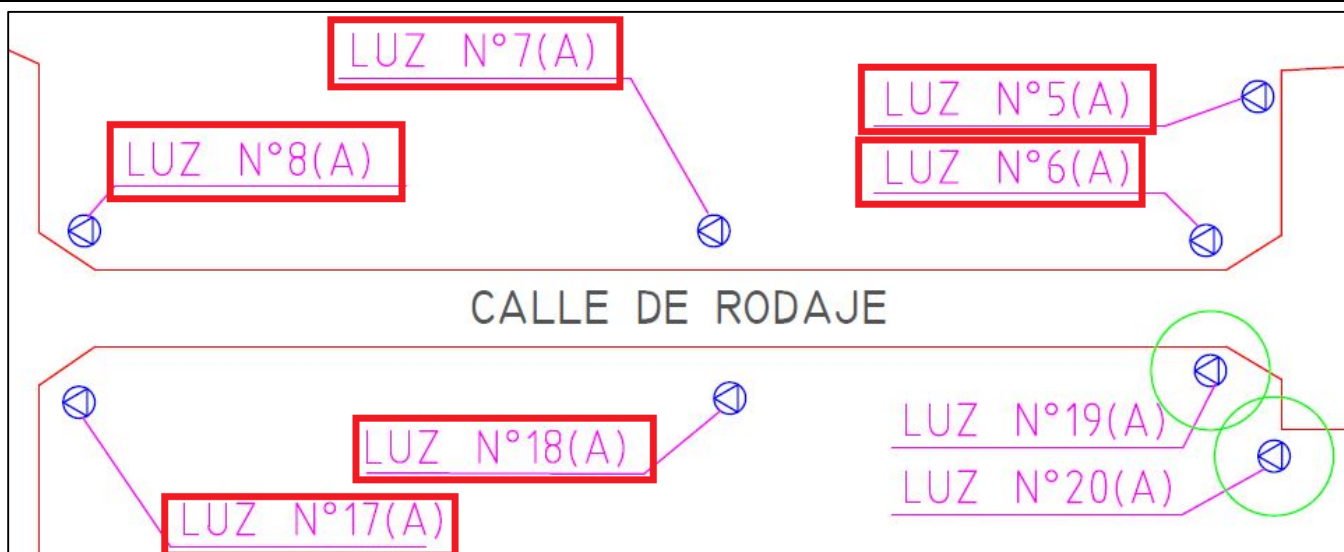


Imagen N° 2: falta de luminarias en calle de rodaje norte-sur. Círculos en rojo en la fotografía y cuadros del mismo color en el plano señalan la luminaria no instalada. 11 de junio de 2020, Aeródromo de Angol.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 11 de junio de 2020 y el plano de ubicación de la luminaria de emergencia proporcionado por la Dirección Regional de Aeropuertos.

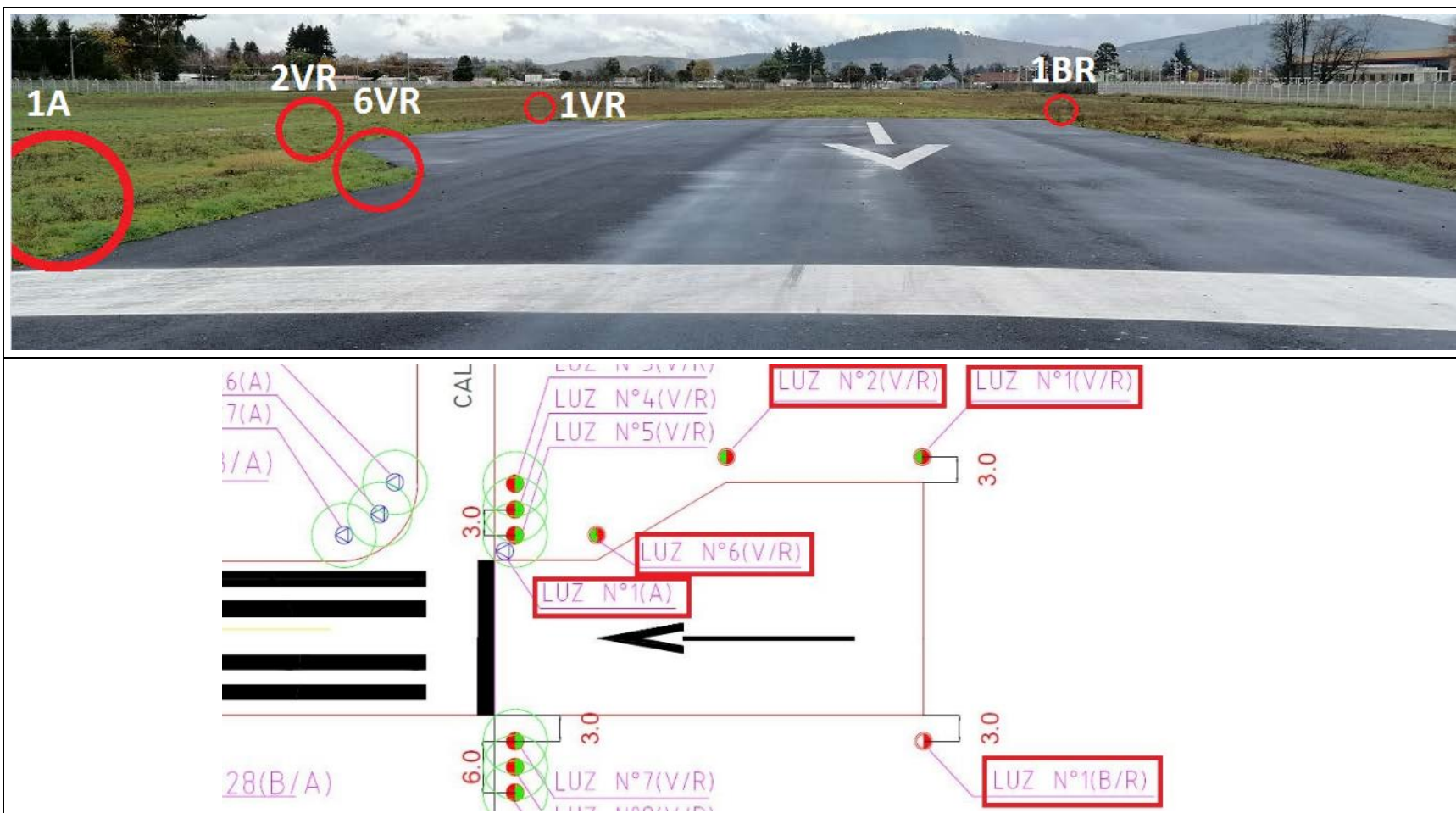


Imagen N° 3: falta de luminarias en umbral 36 al sur de la pista. Círculos en rojo en la fotografía y cuadros del mismo color en el plano señalan la luminaria no instalada. 11 de junio de 2020, Aeródromo de Angol.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 11 de junio de 2020 y el plano de ubicación de la luminaria de emergencia proporcionado por la Dirección Regional de Aeropuertos.

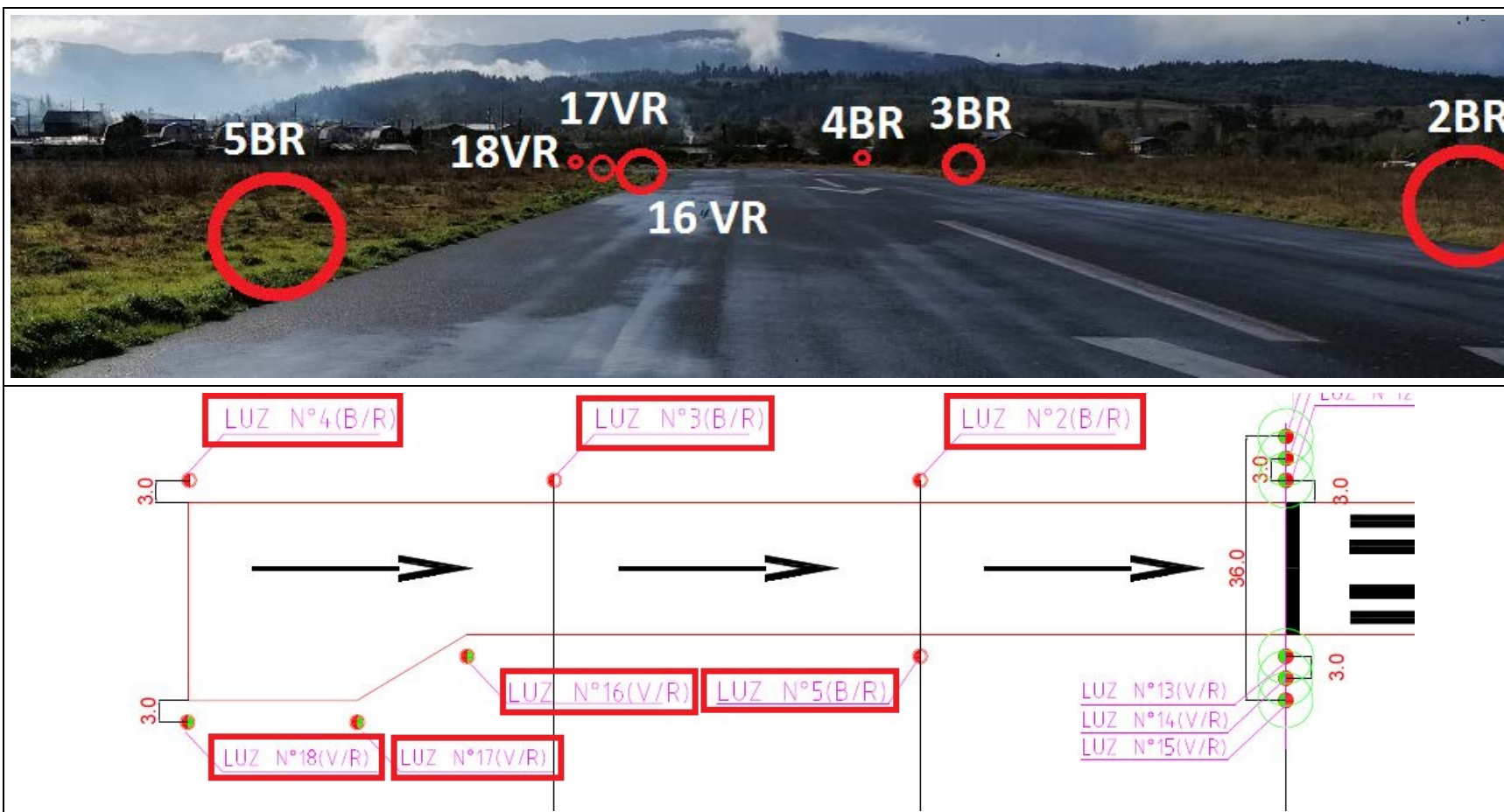


Imagen N° 4: falta de luminarias en umbral 18 al norte de la pista. Círculos en rojo en la fotografía y cuadros del mismo color en el plano señalan la luminaria no instalada. 11 de junio de 2020, Aeródromo de Angol.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 11 de junio de 2020 y el plano de ubicación de la luminaria de emergencia proporcionado por la Dirección Regional de Aeropuertos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Anexo N° 3

Resguardo de la luminaria no instalada en el Aeródromo de Angol.



Imagen N°	1
Fecha captura	25 de junio de 2020.
Ubicación	Aeródromo Los Confines de Angol.
Contenido	Resguardo de 6 luces de aproximación AV425 rojo/verde y 5 AV425 rojo/blanco en carro de transporte en el Aeródromo Los Confines de Angol.



Imagen N°	2
Fecha captura	25 de junio de 2020.
Ubicación	Aeródromo Los Confines de Angol.
Contenido	Resguardo de 15 luces azules de rodaje AV70 en carro de transporte en el Aeródromo Los Confines de Angol.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 11 de junio de 2020 y los antecedentes proporcionados por la Dirección Regional de Aeropuertos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Anexo N° 4

Obstáculos en la zona de protección en el Aeródromo de Pucón.



Imagen N°	1
Fecha captura	12 de junio de 2020.
Ubicación	Aeródromo de Pucón.
Contenido	Árboles de 8-9 metros al poniente del umbral 09.

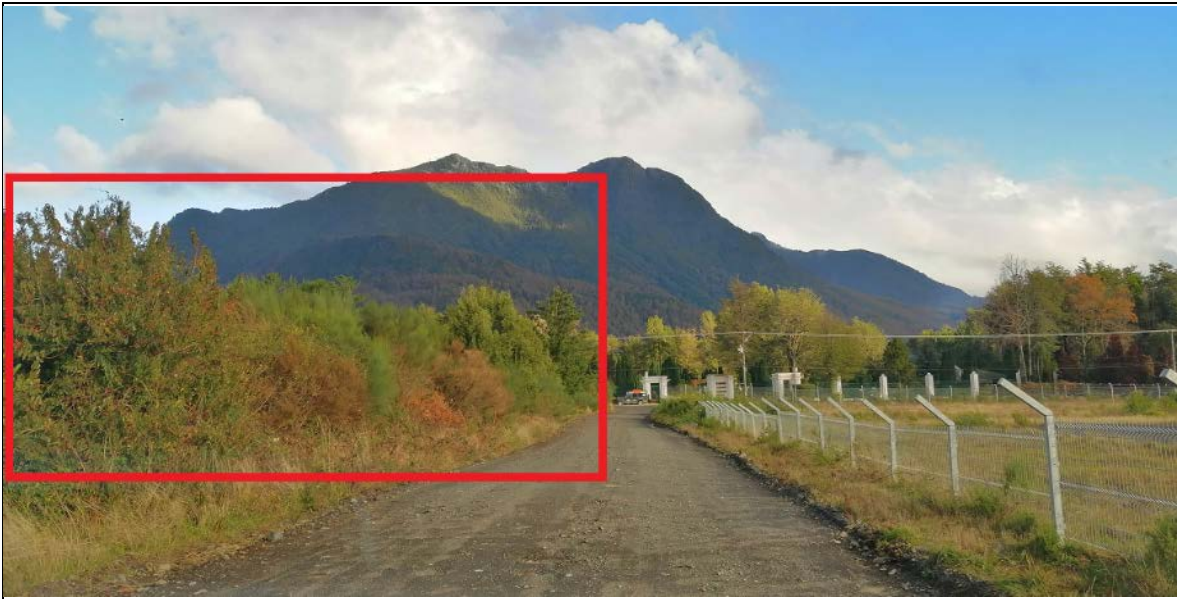


Imagen N°	2
Fecha captura	12 de junio de 2020.
Ubicación	Aeródromo de Pucón.
Contenido	Árboles en crecimiento en extensión del umbral 27.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°	3
Fecha captura	12 de junio de 2020.
Ubicación	Aeródromo de Pucón.
Contenido	Árboles en superficie de transición sur al costado de la ruta CH-199.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 12 de junio de 2020 y los antecedentes proporcionados por la Dirección Regional de Aeropuertos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
 CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
 UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Anexo N° 5

Obstáculos presentes en la zona de protección aérea del Aeródromo de Pucón.

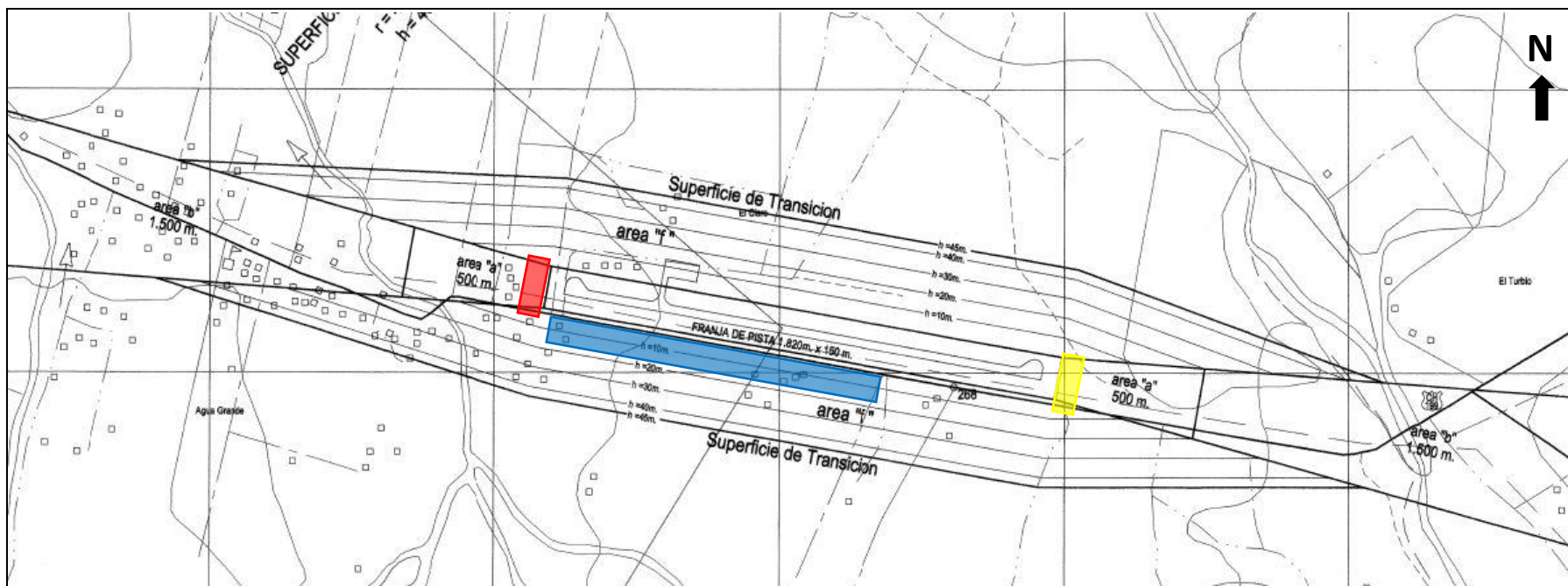


Imagen N°	1
Ubicación	Aeródromo de Pucón.
Contenido	<p>Plano de zona de protección aérea del Aeródromo de Pucón.</p> <p>*Sector en rojo indica la presencia de árboles al poniente del umbral 09, sector poniente de la pista, que coincide con el área "a" de la superficie de aproximación y despegue.</p> <p>*Sector en amarillo indica la presencia de árboles al oriente del umbral 27, sector oriente de la pista, que coincide con el área "a" de la superficie de aproximación y despegue.</p> <p>*Sector en azul indica la presencia de árboles al costado sur de la pista, que coincide con la superficie de transición.</p>

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visita a terreno realizada el 12 de junio de 2020 y los antecedentes proporcionados por la Dirección Regional de Aeropuertos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Anexo N° 6

Obstáculos presentes en las operaciones aéreas de los aeródromos de Traiguén, Victoria y Lonquimay.



Imagen N°	1
Fecha	Fotografía del 12 de junio de 2020 e imagen satelital del 19 de febrero de 2020.
Ubicación	Aeródromo de Traiguén.
Contenido	Presencia de una hilera de árboles de aproximadamente 20 metros de altura ubicados a 340 metros al sur del umbral 36 que sobrepasan la superficie de aproximación y despegue.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°	2
Fecha	Fotografía del 2 de junio de 2020 e imagen satelital del 1 de marzo de 2020.
Ubicación	Aeródromo de Victoria.
Contenido	Presencia de una hilera de árboles de aproximadamente 12 metros de altura a 120 metros al oeste del umbral 01 que afectan la superficie de transición.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°	3
Fecha	Fotografía del 2 de junio de 2020 e imagen satelital del 27 de diciembre de 2018.
Ubicación	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido	Presencia de una serie de árboles al oeste del umbral 08 que sobrepasan la superficie de aproximación y despegue.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°	4
Fecha	Fotografía del 2 de junio de 2020 e imagen satelital del 27 de diciembre de 2018.
Ubicación	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido	Presencia de postes eléctricos al oeste del umbral 08 que sobrepasan la superficie de aproximación y despegue, además de la superficie de transición.

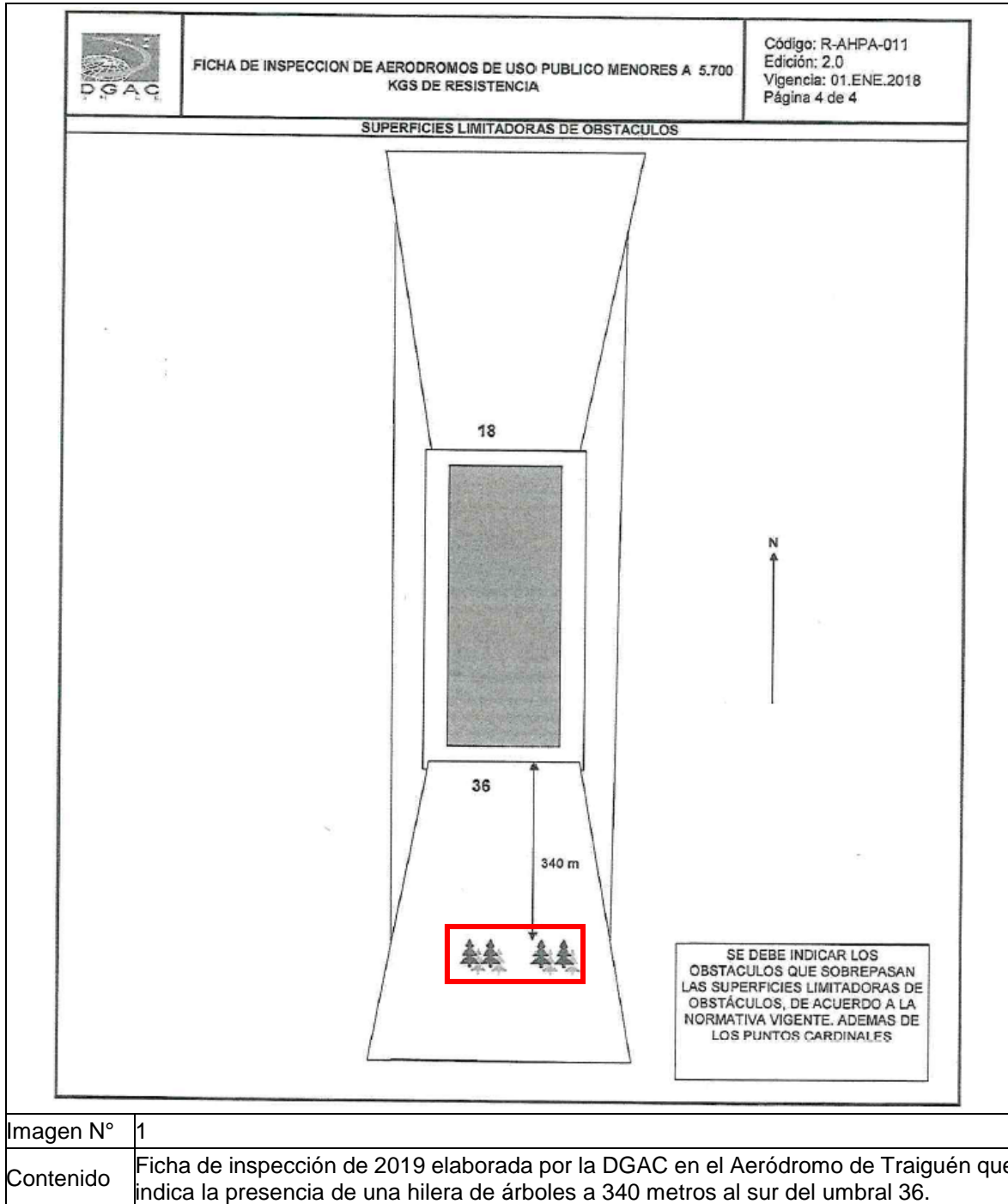
Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a visitas a terreno realizadas el 2 y 12 de junio de 2020, además de los antecedentes proporcionados por la Dirección Regional de Aeropuertos.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO


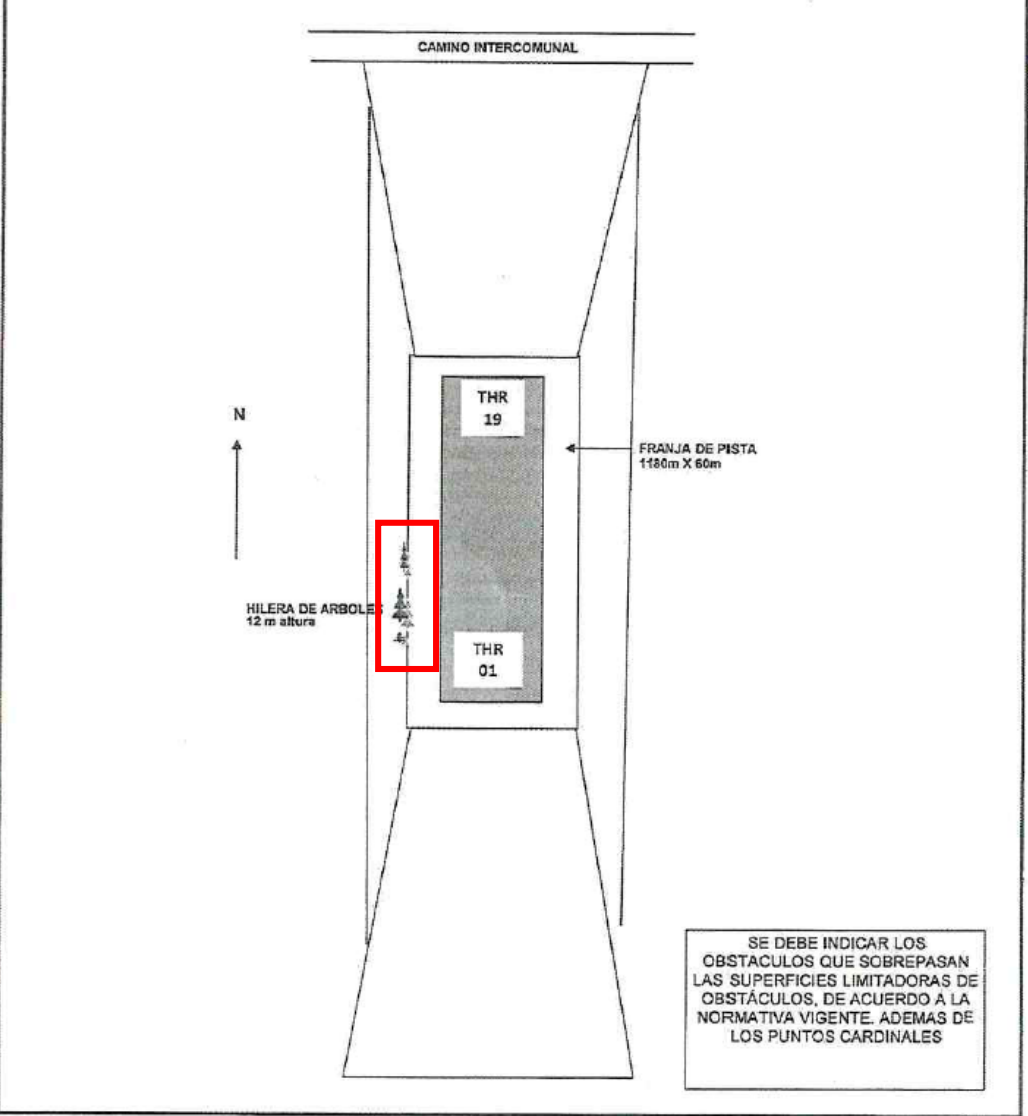
Anexo N° 7

Plano de superficie limitadoras de obstáculos presente en las fichas de inspección realizadas por la DGAC en los aeródromos de Traiguén, Victoria y Lonquimay.





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

	FICHA DE INSPECCION DE AERODROMOS DE USO PUBLICO MENORES A 5.700 KGS DE RESISTENCIA	Código: R-AHPA-011 Edición: 2.0 Vigencia: 01.ENE.2018 Página 4 de 4
SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS		
		
Imagen N°	2	
Contenido	Ficha de inspección de 2019 elaborada por la DGAC en el Aeródromo de Victoria que indica la presencia de una hilera de árboles al poniente del umbral 01.	



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

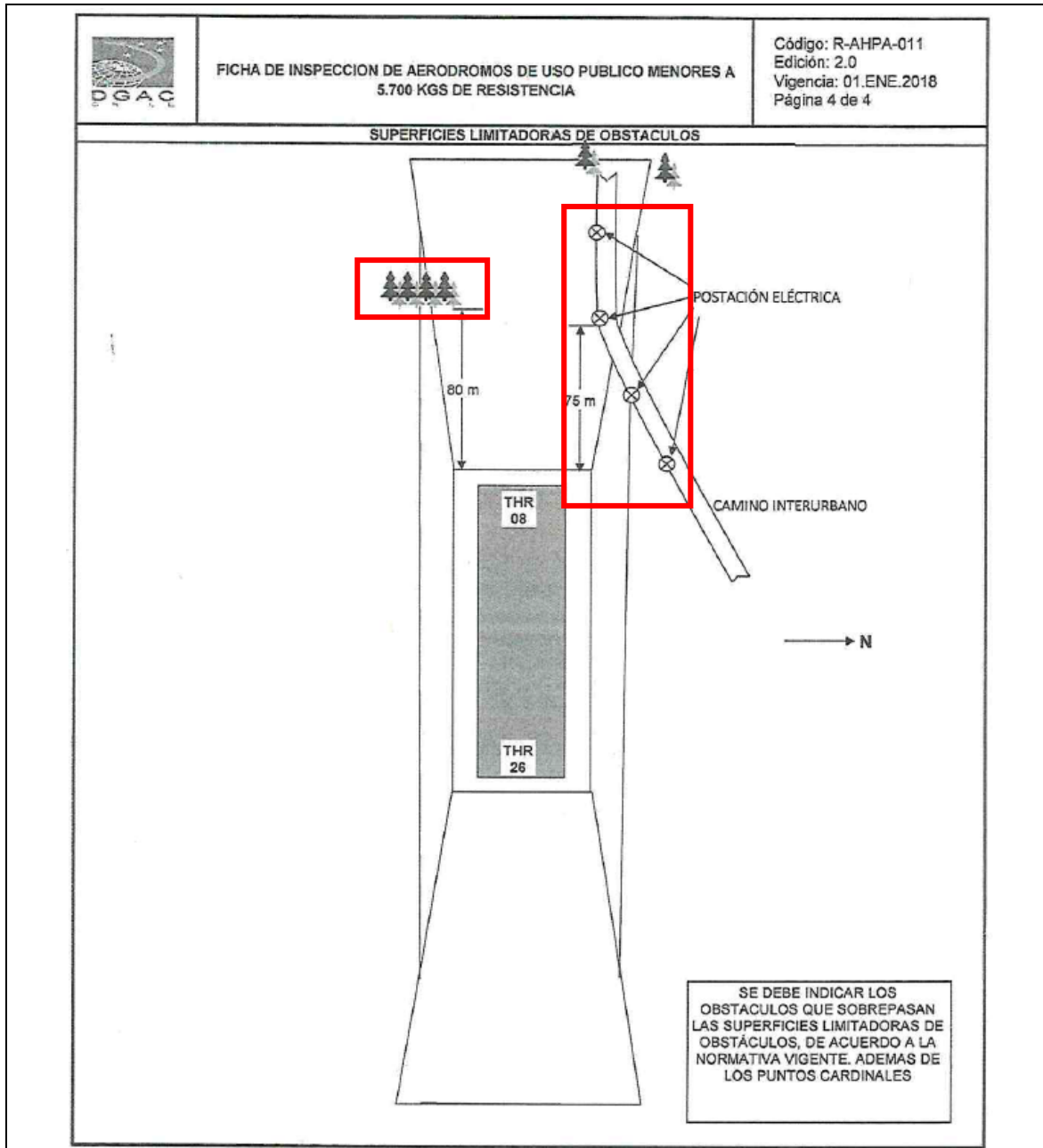


Imagen N°	3
Contenido	Ficha de inspección de 2019 elaborada por la DGAC en el Aeródromo Villa Portales de Lonquimay que indica la presencia de una hilera de árboles y postes eléctricos al poniente del umbral 08.

Fuente: elaborado por el equipo de auditoría, en base a los antecedentes proporcionados por la DGAC.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

**Anexo N° 8**

**Obstáculos en operaciones aéreas de los aeródromos.**



Imagen N°:	1
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Bacheo asfáltico desnivelado en la pista.



Imagen N°:	2
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Mezcla abierta en bacheo.



Imagen N°:	3
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Ejemplo de uno de los sellos asfálticos de la pista con maleza.



Imagen N°:	4
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Grietas longitudinales y transversales en la pista de operaciones.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

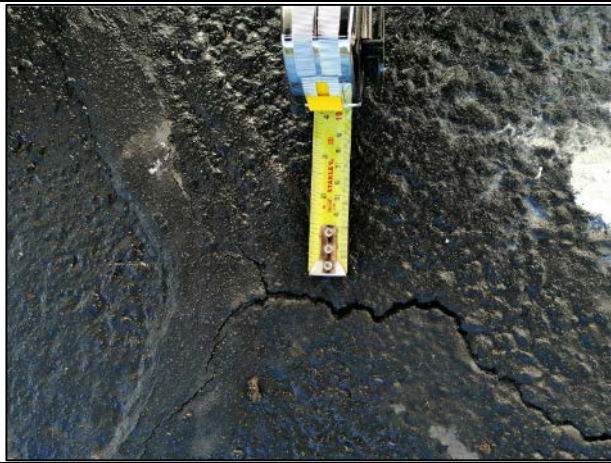


Imagen N°:	5
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Grietas longitudinales y transversales en la pista de operaciones.



Imagen N°:	6
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Falta de demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma.



Imagen N°:	7
Fecha captura:	8 de febrero de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Imagen satelital que denota la falta de demarcación de línea de seguridad en la plataforma.



Imagen N°:	8
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Presencia de arbustos en la zona contigua a la pista en el umbral 27 (lado derecho)



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	9
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Presencia de arbustos en la zona contigua a la pista en el umbral 27.



Imagen N°:	10
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Acceso norte en deficiente estado de conservación.



Imagen N°:	11
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Rotura en el sector norte del cierre perimetral.



Imagen N°:	12
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Rotura en el sector norte del cierre perimetral.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	13
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Presencia de animales al interior del aeródromo.



Imagen N°:	14
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Pucón.
Contenido:	Presencia de animales al interior del aeródromo.



Imagen N°:	15
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Maleza en las juntas de la plataforma de hormigón.



Imagen N°:	16
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Presencia de maleza en las juntas de la plataforma de hormigón.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	17
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Falta de demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma norte.



Imagen N°:	18
Fecha captura:	19 de febrero de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Imagen satelital sobre la falta de demarcación en línea de seguridad de la plataforma norte.



Imagen N°:	19
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Falta de la demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma sur.



Imagen N°:	20
Fecha captura:	19 de febrero de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Imagen satelital sobre la falta de demarcación en línea de seguridad de la plataforma sur.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	21
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento de pintura de demarcación.



Imagen N°:	22
Fecha captura:	11 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Angol.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento de pintura de demarcación.



Imagen N°:	23
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de maleza sobre antiguas fisuras.



Imagen N°:	24
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de maleza sobre antiguas fisuras.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	25
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de grietas transversales y longitudinales en la pista de operaciones.



Imagen N°:	26
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de grietas transversales y longitudinales en la pista de operaciones.



Imagen N°:	27
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Zonas en las que operaciones previas de sellado de grietas no cubrieron la totalidad de ellas.



Imagen N°:	28
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Zonas en las que operaciones previas de sellado de grietas no cubrieron la totalidad de ellas.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	29
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Sectores con sellado de grietas colapsado o desprendido.



Imagen N°:	30
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Sectores con sellado de grietas colapsado o desprendido.



Imagen N°:	31
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Falta de demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma.



Imagen N°:	32
Fecha captura:	19 de febrero de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Imagen satelital sobre la falta de demarcación en línea de seguridad de la plataforma.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	33
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento de pintura de demarcación.



Imagen N°:	34
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento de pintura de demarcación.



Imagen N°:	35
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Falta de conservación de la zona del indicador de la dirección de viento.



Imagen N°:	36
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Existencia de maleza en la zona del indicador de la dirección de viento.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	37
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Portón de acceso norte.



Imagen N°:	38
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Portón de acceso norte.



Imagen N°:	39
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de animales.



Imagen N°:	40
Fecha captura:	12 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Traiguén.
Contenido:	Presencia de animales.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	41
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Perforación de la pista por la extracción de testigos que no ha sido cubierta.



Imagen N°:	42
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Presencia de maleza en las juntas de la plataforma de hormigón.



Imagen N°:	43
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Presencia de maleza en las juntas de la plataforma de hormigón.



Imagen N°:	44
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Rotura de pista en acceso pista de rodaje norte.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	45
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Rotura de pista en acceso pista de rodaje norte.



Imagen N°:	46
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Ahuellamiento de la pista en el sector del umbral 01.



Imagen N°:	47
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Ahuellamiento de la pista en el sector del umbral 01.



Imagen N°:	48
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Acumulación de agua por desperfectos en la pista.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	49
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Acumulación de agua por desperfectos en la pista.



Imagen N°:	50
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Desprendimiento de la carpeta asfáltica.



Imagen N°:	51
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Desprendimiento de la carpeta asfáltica.



Imagen N°:	52
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Grietas en la pista de operaciones.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	53
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Grietas en la pista de operaciones.



Imagen N°:	54
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Sellado de grietas colapsado.



Imagen N°:	55
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento en la pintura de demarcación.



Imagen N°:	56
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento en la pintura de demarcación.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	57
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Falta de la demarcación de la línea de seguridad en perímetro de la plataforma.



Imagen N°:	58
Fecha captura:	1 de marzo de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Imagen satelital sobre la falta de demarcación en línea de seguridad de la plataforma.



Imagen N°:	59
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Maleza sobre las líneas de borde pista.



Imagen N°:	60
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Maleza sobre las líneas de borde pista.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	61
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Abertura por desnivel en el sector norte del cierre perimetral.



Imagen N°:	62
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Desnivel en el sector norte del cierre perimetral.



Imagen N°:	63
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Abertura del cierre perimetral en el sector norte.



Imagen N°:	64
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Corte del cierre perimetral en el sector norte.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	65
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Presencia de animales al interior del aeródromo.

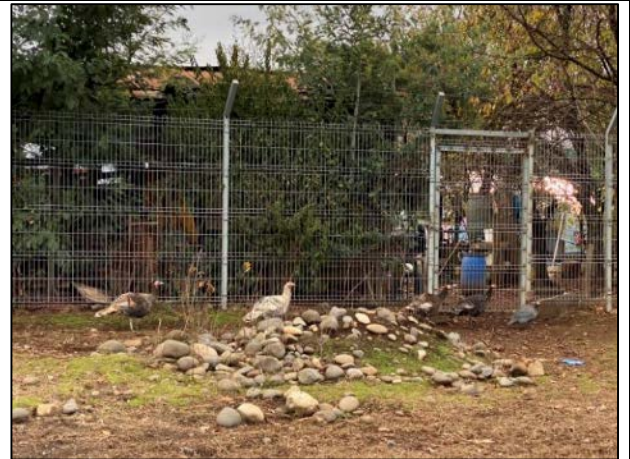


Imagen N°:	66
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Victoria.
Contenido:	Presencia de animales al interior del aeródromo.



Imagen N°:	67
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Presencia de grietas longitudinales y transversales en la pista de operaciones.



Imagen N°:	68
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Presencia de grietas longitudinales y transversales en la pista de operaciones.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**



Imagen N°:	69
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Sellos de grietas colapsados.



Imagen N°:	70
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Sellos de grietas colapsados.



Imagen N°:	71
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento en la pintura de demarcación.



Imagen N°:	72
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Zonas con resquebrajamiento en la pintura de demarcación.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	73
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Falta de conservación del indicador de dirección de viento.



Imagen N°:	74
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Corte del material del indicador de dirección de viento.



Imagen N°:	75
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Ausencia de un tramo de cerco en el área sur del recinto, cerrado con estacas de madera.



Imagen N°:	76
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Ausencia de un tramo de cerco en el área sur del recinto, cerrado con estacas de madera.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA  
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



Imagen N°:	77
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Acceso no clausurado por la existencia de canal de regadío.



Imagen N°:	78
Fecha captura:	2 de junio de 2020.
Ubicación:	Aeródromo de Lonquimay.
Contenido:	Acceso no clausurado por la existencia de canal de regadío.



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Anexo N° 9 -A

Estado de observaciones de informe final de auditoría N° 332, de 2020, Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía (DAP).

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN EFECTUADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 1 .	Falta de instalación de luces de emergencia en el Aeródromo Los Confines de Angol.	C: observación compleja.	La Dirección de Aeropuertos de la Región de La Araucanía debe acreditar la instalación de la totalidad de las luces de emergencia en el Aeródromo de Angol, remitiendo a esta Entidad Fiscalizadora los antecedentes que acrediten su actuar, en el plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.1.	Presencia de irregularidades en las superficies del Aeródromo de Pucón	C: observación compleja.	La DAP debe agotar todas las instancias para incluir la subsanación de los anotados defectos en los trabajos considerados en la anunciada conservación mayor del área de movimiento de 2021, debiendo remitir a esta Contraloría Regional, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, copia de los antecedentes que acrediten las gestiones y resultados.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.2.	Grietas en pista en el Aeródromo de Pucón.	C: observación compleja.	La DAP deberá, en base a lo que determine en su análisis, efectuar la corrección de las deficiencias constructivas ahí señaladas por medio de la garantía del contrato de sello de fisuras de 2019 o mediante la incorporación de estas como modificación del futuro contrato "Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón" de 2020, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Nº DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN EFECTUADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.3.	Falencias sobre la demarcación, en el Aeródromo de Pucón.	C: observación compleja.	La DAP deberá corregir dichas situaciones mediante su incorporación como modificación del futuro contrato "Conservación rutinaria infraestructura vertical y horizontal Aeródromo de Pucón" de 2020, acciones que deberá informar ante este Órgano de Control con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.4.	Presencia de maleza en zonas contiguas a las pistas, en el Aeródromo de Pucón.					
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.5, letra a).	Defectos en el cierre perimetral, en el Aeródromo de Pucón.					
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.5, letra b).	Defectos en el cierre perimetral, en el Aeródromo de Pucón.	C: observación compleja.	La DAP deberá efectuar la reposición del cerco perimetral dañado, acción que deberá acreditar ante este Organismo de Control -con los antecedentes que sirvan de respaldo-, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.1.6.	Presencia de animales al interior de los aeródromos, en el Aeródromo de Pucón.					
Acápito II, examen de la materia auditada numerales 5.2.	Aeródromos de Los Confines, comuna de Angol.	C: observación compleja.	La DAP deberá efectuar la subsanación de los defectos objetados mediante el uso de la garantía del contrato de conservación de 2019 que incluyó los recintos de las comunas de Angol, Traiguén y Lonquimay, o por medio de la incorporación de estas en el futuro contrato "Conservación Global Red Pequeños Aeródromos, Región de La Araucanía" de 2020, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 5.3.	Aeródromos de Traiguén, comuna de Traiguén.					
Acápito II, examen de la materia auditada numerales 5.5.	Aeródromos Villa Portales, comuna de Lonquimay.					



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Nº DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN EFECTUADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 5.4.	Aeródromo de Victoria, comuna de Victoria.	C: observación compleja.	La DAP deberá agotar las instancias para subsanar las situaciones detectadas mediante su inclusión en el referido diseño del proyecto "Mejoramiento integral Aeródromo de Victoria" de 2021, o por medio del mecanismo que estime conveniente, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, con los antecedentes que sirvan de respaldo de las gestiones y los resultados, en un plazo de 30 días hábiles a contar de la recepción del presente informe.			



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Anexo N° 9 -B

Estado de observaciones de informe final de auditoría N° 332, de 2020, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN EFECTUADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 2.	Falta de acciones por parte de la DGAC para eliminar obstáculos en espacio aéreo del Aeródromo de Pucón.	C: observación compleja.	La DGAC debe agotar todas las instancias tendientes a eliminar los obstáculos indicados en los anexos N°s 4, 5 y 6 de este documento, acciones que deberá informar ante este Órgano Fiscalizador con los antecedentes que sirvan de sustento a fin de constatar la gestión y resultados de lo obrado, en un plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numerales 3.	Sobre obstáculos presentes en las operaciones aérea.	C: observación compleja.				
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 4.	Sobre el aviso de presencia de obstáculos en el Aeródromo de Victoria.	C: observación compleja.	La DGAC debe acreditar la inclusión de la notificación sobre el anotado obstáculo en el AIP, debiendo remitir a esta Contraloría Regional, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe, copia de los antecedentes que acredite dicha publicación. Lo anterior, siempre cuando el referido obstáculo no sea previamente eliminado mediante las gestiones instruidas por este Organismo de Control.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 6.1.	Entidades privadas con concesiones de uso gratuito y comodatos.	C: observación compleja.	La DGAC debe agotar todas las instancias para disponer de algún mecanismo de control de acceso en cada aeródromo, debiendo ponderar la forma legal para poder coordinarse con los municipios, entidad u otra organización, de manera de asegurar la apertura en todo momento de esos recintos, acciones que deberá informar ante este Organismo de Control con los antecedentes que sirvan de sustento, en un plazo de 30 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.			
Acápito II, examen de la materia auditada numeral 6.12	Municipalidades de Pucón y Lonquimay.					



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Anexo N° 9 -C

Estado de observaciones de informe final de auditoría N° 332, de 2020, Servicio de Salud Araucanía Norte (SSAN).

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN EFECTUADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 8.1.1, letra a).	Falta de procedimiento para efectuar un traslado de pacientes interhospitalario SSAN.	C: observación compleja.	El SSAN deberá coordinarse con el SSAS y la Dirección Regional ONEMI, Región de La Araucanía, para que dicha entidad los asesore y colabore para lograr disponer con protocolos adecuados para realizar traslados aéreos de pacientes -con especial énfasis en COVID-19-, tanto inter como extra regionales, y así atender las emergencias en forma coordinada, oportuna, y le permitan actuar de forma eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región, propendiendo a cautelar el principio de servicialidad del Estado, la adecuada coordinación y unidad de acción sobre la materia, con los organismos correspondientes, entre ellos, la DGAC y DAP, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, en un plazo de 30 días hábiles a contar de la recepción del presente informe.			
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 8.1.2, letra a).	Falta de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAN.	C: observación compleja.	El SSAN deberá confeccionar el protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico, y remitirlo a esta Entidad de Control, en un plazo de 30 días hábiles, contados desde la fecha de recepción del presente documento.			
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 8.4.	Aeronaves contratadas para traslado aéreo de pacientes con certificado de aeronavegabilidad vencido.	C: observación compleja.	El SSAN deberá adoptar las medidas necesarias para resolver lo expuesto en la observación, y remitir los antecedentes que lo acrediten en un plazo de 30 días hábiles, contados desde la recepción del presente documento.			



**CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**  
**CONTRALORÍA REGIONAL DE LA ARAUCANÍA**  
**UNIDAD DE CONTROL EXTERNO**

Anexo N° 9 -D

Estado de observaciones de informe final de auditoría N° 332, de 2020, Servicio de Salud Araucanía Sur (SSAS).

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	NIVEL DE COMPLEJIDAD	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL EN INFORME FINAL	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 8.1.1, letra b).	Inexistencia de protocolo para traslado aéreo interhospitalario de pacientes SSAS..	C: observación compleja.	El SSAS deberá coordinarse con el SSAN y la Dirección Regional ONEMI, Región de La Araucanía, para que dicha entidad los asesore y colabore para lograr disponer con protocolos adecuados para realizar traslados aéreos de pacientes -con especial énfasis en COVID-19-, tanto inter como extra regionales, y así atender las emergencias en forma coordinada, oportuna, y le permitan actuar de forma eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que pueden utilizar cuando sea necesario los aeródromos disponibles para ello en la región, propendiendo cautelar el principio de servicialidad del Estado, la adecuada coordinación y unidad de acción sobre la materia, con los organismos correspondientes, entre ellos, la DGAC y DAP, lo que deberá acreditar ante este Organismo de Control, en un plazo de 30 días hábiles a contar de la recepción del presente informe.			
Acápites II, examen de la materia auditada numeral 8.1.2, letra b).	Inexistencia de protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico SSAS.	C: observación compleja.	El SSAS deberá confeccionar el protocolo para el traslado aéreo interhospitalario de insumos, equipos y/o personal médico, y remitirlo a esta Entidad de Control, en un plazo de 30 días hábiles, contados desde la fecha de recepción del presente documento.			