



INFORME FINAL

Dirección Regional de Aeropuertos de Los Lagos

INFORME N° 587 / 2020

31 de Diciembre de 2020



POR EL CUIDADO Y BUEN USO
DE LOS RECURSOS PÚBLICOS



CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Resumen Ejecutivo Informe Final N° 587, de 2020, en la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos y servicios relacionados.

Objetivo: Efectuar una auditoría al proceso de habilitación y conservación de aeródromos públicos realizado por la Dirección Regional de Aeropuertos de Los Lagos, entre el 1 de enero de 2019 y el 30 de junio de 2020, verificando si el aeropuerto El Tepual y aeródromos públicos estaban en condiciones técnicas para cubrir las eventuales urgencias de salud pública y/o sanitarias, referidas al COVID-19, tales como el traslado de pacientes, personal médico, medicamentos e insumos, equipamiento clínico, u otros; revisar los protocolos existentes sobre la materia y las coordinaciones entre las autoridades sanitarias y aeronáuticas; y examinar si la entidad ha incurrido en gastos por mantenciones a los aeródromos en el contexto de la pandemia, desde la declaración del estado de excepción constitucional.

Preguntas de la Auditoría:

- ¿La Dirección de Aeropuertos de la Región de Los Lagos, DRAP, ha efectuado labores de estudio, proyección, construcción, reparación y mejoramiento en los aeródromos públicos de la región y el aeropuerto El Tepual?
- ¿Los aeródromos públicos de la región y el aeropuerto El Tepual, presentan defectos constructivos en su infraestructura o incumplimientos en cuanto a la seguridad operacional?
- ¿La Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, de la Región de Los Lagos, ha efectuado labores de monitoreo en el aeropuerto El Tepual y aeródromos públicos, a fin de mantener el normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias?

Principales resultados:

- Se advirtió que los portones de acceso a los aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo no cumplían con el propósito de impedir la entrada al recinto, lo que contraviene lo indicado en los literales a), b) y c) del numeral 153.501 de la Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, aprobada por la resolución exenta N° 266, de 2017, de la DGAC; el artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, MOP; el numeral 8.4 del Reglamento de Aeródromos, DAR 14, aprobado mediante decreto supremo N° 173, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional; y los principios de control, eficiencia y eficacia consagrados en el artículo 3° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, por lo que procede que la DRAP remita a este Organismo de Control, en 60 días hábiles contados desde la recepción del presente informe, los antecedentes que acrediten el tipo de candado empleado en ambos aeródromos, el sistema



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

de cierre del aeródromo de Cochamó y la colocación del cerco tipo OACI en el recinto aeroportuario Puelo Bajo.

- Se verificó que en el aeropuerto El Tepual y en los aeródromos de Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, Cochamó y Puelo Bajo, los portones de acceso no cumplen con las características definidas en las letras d), g) e i), del numeral 2.5.2 del citado Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, por lo que corresponde que la DRAP concrete el cambio de portones de acuerdo a las exigencias de la normativa vigente, lo cual deberá ser acreditado ante esta Contraloría Regional de Los Lagos, en 60 días hábiles contados desde la recepción del presente informe.
- Se comprobó que los vallados perimetrales de los aeródromos Cochamó y Puelo Bajo se encuentran interrumpidos por pasadas peatonales, detectándose que, en el segundo, un terreno particular penetra el recinto aeroportuario y dicha zona carece del cierre exigido en el numeral 2.2.6 del Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, por lo que procede que la DRAP remita los registros de propiedad individualizados en su respuesta e informe documentalmente ante este Organismo Superior de Control, sobre el estado de las diligencias emprendidas por esa entidad en relación con el dominio de la franja de terreno aludida, ello, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe. Asimismo, deberá regularizar las pasadas peatonales existentes en el perímetro del aeródromo Cochamó e informar de aquello a esta Contraloría Regional, en el plazo indicado anteriormente.
- Se verificó la ausencia de la señal de faja lateral de pista del aeródromo Puelo Bajo, mientras que en el aeropuerto El Tepual se comprobó el deterioro y/o desgaste de la pintura de las señales demarcadas en la pista, lo que infringe los numerales 6.2.8.1 y 6.2.8.3 del Reglamento de Aeródromos, por lo que corresponde que la DRAP la ejecute e informe documentalmente de ello a este Órgano Contralor, en 60 días hábiles, contados desde la recepción del presente informe.
- Se advirtió la existencia de especies arbustivas, de altura mayor a 50 cm de altura y algunas sobre 1,5 metros en los aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo, vulnerándose con ello el numeral 4.3.4.1 del Reglamento de Aeródromos y la letra c) del numeral 154.215 del Diseño de Aeródromos DAN 14 154, aprobado por resolución exenta N° 267, de 2017, de la DGAC, por lo que procede que la DGAC informe documentalmente a este Órgano Contralor, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, sobre el estado de las acciones iniciadas ante la Municipalidad de Cochamó y el concesionario de energía eléctrica de la zona.
- Se detectó la existencia de grietas y fracturas en la losa de la pista del aeropuerto El Tepual, evidenciándose además algunos fragmentos



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

desprendidos, lo que contraviene los numerales 9.7.3 y 9.7.8, ambos del citado Reglamento de Aeródromos, por lo que procede que la DRAP realice las reparaciones correspondientes e informe documentalmente de ello a esta Contraloría Regional de Los Lagos, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.

- Se comprobó que la DRAP mantiene pendiente diversos requerimientos técnicos de la DGAC para el aeropuerto El Tepual y para los aeródromos Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, Cochamó y Puelo Bajo, lo que impide determinar el estado actual de los recintos, contraviniendo con ello el citado artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del MOP y los principios de responsabilidad, eficiencia, eficacia, coordinación, control e impulsión de oficio, contenidos en el artículo 3° de la mencionada ley N° 18.575, por lo que corresponde que la DRAP acredite documentalmente ante este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, el estado de cumplimiento de los requerimientos informados por la DGAC a ese Servicio.
- Se verificó que la programación real de la administración directa a cargo de la DRAP, difiere de la planificada originalmente, en cuanto a que la primera presenta ausencia de información en relación a la segunda, lo que impide corroborar el cumplimiento de las acciones planificadas durante ese periodo para los recintos aeroportuarios de la región, contraviniendo con ello los citados principios de eficiencia, eficacia y control, consagrados en el mencionado artículo 3° de la ley N° 18.575 y el artículo 5° de ese cuerpo legal, por lo que procede que la DRAP informe a esta Contraloría Regional de Los Lagos, el cumplimiento de la programación real de la administración directa durante el año 2020, acorde a las actividades planificadas, ello, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

PREG N°	10.056 / 2020	INFORME FINAL N° 587, DE 2020, SOBRE AUDITORÍA A LA HABILITACIÓN, CONSERVACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE AERÓDROMOS PÚBLICOS POR PARTE DE LA DIRECCIÓN REGIONAL DE AEROPUERTOS DE LOS LAGOS Y SERVICIOS RELACIONADOS, EN ATENCIÓN A LA EMERGENCIA SANITARIA POR COVID-19.
REFS. N°S	104.195 / 2020	
	831.309 / 2020	

PUERTO MONTT, 31 de Diciembre 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 Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos (DRAP) y al aeropuerto El Tepual, 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 y del aeropuerto El Tepual, en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2019 y el 30 de junio de 2020.

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
PABLO HERNÁNDEZ MATUS
CONTRALOR REGIONAL DE LOS LAGOS
PRESENTE



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En virtud de lo anterior, 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 el 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, destacando el hecho que en 1 de cada 3 de esos viajes se movilizaron pacientes diagnosticados de COVID-19.

Por lo anterior, resulta relevante que la Contraloría General de la República acredite si existen coordinaciones y protocolos entre la autoridad sanitaria y la DRAP de Los Lagos, con el fin de determinar si los aeródromos públicos y el aeropuerto El Tepual se encuentran en buen estado y con una disponibilidad 24/7 para cubrir las necesidades de la citada emergencia sanitaria.

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.

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.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANTECEDENTES GENERALES

El Ministerio de Salud a través del numeral 31 de la resolución exenta N° 203, de 2020, de esa repartición pública, 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 exenta 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 exenta 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.

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



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

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 resolutoria 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 Los Lagos dispone -por una parte- del Servicio de Salud Osorno (SSO), que integra los hospitales de las comunas de Puerto Octay, Río Negro, San Juan de la Costa y San Pablo; -por otra- del Servicio de Salud del Reloncaví (SSDR), que conforma su red asistencial con los hospitales de Llanquihue, Calbuco, Frutillar, Fresia, Maullín, Futaleufú, Palena, Chaitén y Hospital de Puerto Montt; -y, por último- del Servicio de Salud Chiloé, que administra los hospitales de Ancud, Castro, Achao, Queilén y Quellón.

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 secundarios 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.

Por su parte, en cuanto a la red aeroportuaria regional que, entre otras necesidades, atiende el traslado de pacientes entre servicios de salud y entre regiones, resulta necesario indicar las atribuciones de los organismos públicos que la componen, tanto en su funcionamiento como en su conservación, siendo estos la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos (DRAP) y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Al respecto, 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



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

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 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 Los Lagos cuenta con el aeropuerto El Tepual y, además, dispone de veinticinco aeródromos públicos, de acuerdo al siguiente detalle.

TABLA N° 1: RED AEROPORTUARIA DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS

RED AEROPORTUARIA	RECINTO AEROPORTUARIO	
Red Primaria	Aeropuerto El Tepual	
	Aeródromo de Cañal Bajo - CHS	
	Aeródromo de Mocopulli	
Red Secundaria	Aeródromo de Nuevo Chaitén	
Red de Pequeños Aeródromos	Aeródromo Puelo Bajo	Aeródromo Isla Quenac
	Aeródromo Cochamó	Aeródromo Queilén
	Aeródromo Segundo Corral	Aeródromo Quellón
	Aeródromo Río Frío	Aeródromo Contao
	Aeródromo Llanada Grande	Aeródromo Hualaihué
	Aeródromo Peulla	Aeródromo Río Negro



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

RED AEROPORTUARIA	RECINTO AEROPORTUARIO	
Red de Pequeños Aeródromos	Aeródromo Pupelde	Aeródromo Ayacara
	Aeródromo Quemchi	Aeródromo Poyo
	Aeródromo Butachauques	Aeródromo Pumalín
	Aeródromo Tolquién	Aeródromo Palena
	Aeródromo Isla Apiao	Aeródromo Futaleufú

Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por la DRAP, mediante correo electrónico del 01 de julio de 2020.

Cabe mencionar que, con carácter confidencial, mediante los oficios electrónicos electrónicos N^{os} E58.467 y E58.470, ambos de 2020, fue puesto en conocimiento del Director Regional de la DRAP y del Jefe de la Zona Sur de la DGAC, respectivamente, el Preinforme de Observaciones N^o 587, de 2020, con la finalidad de que se formularan los alcances y precisiones que a su juicio procedieran, lo que se materializó a través de los oficios ordinarios N^{os} 242 y 09/8/538, ambos del 23 de diciembre del mismo año, cuyos argumentos y antecedentes de respaldo fueron considerados para la emisión del presente informe final.

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 Los Lagos, entre el 1 de enero de 2019 y el 30 de junio de 2020, con el fin de verificar si el aeropuerto El Tepual y los aeródromos públicos se encuentran en condiciones técnicas para cubrir las urgencias que se susciten por emergencias de salud pública y/o sanitarias, referidas al Covid-19, tales como el traslado de pacientes, personal médico, medicamentos e insumos, equipamiento clínico, u otros; revisar los protocolos existentes sobre la materia y las coordinaciones entre las autoridades sanitarias y aeronáuticas; y examinar si la entidad ha incurrido en gastos por mantenciones a los aeródromos en el contexto de la pandemia, desde la declaración del estado de excepción constitucional a la fecha.

METODOLOGÍA

La revisión se practicó de acuerdo con la Metodología de Auditoría de esta Entidad Fiscalizadora contenida en la resolución N^o 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^o 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.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Es del caso indicar que de acuerdo con lo previsto en el artículo 52 de la mencionada resolución N° 20, de 2015, las observaciones que la Contraloría General formula con ocasión de las fiscalizaciones que realiza se clasifican en diversas categorías, de acuerdo con su grado de complejidad. En efecto, se entiende por Altamente complejas/Complejas, aquellas observaciones que, de acuerdo a su magnitud, reiteración, detrimento patrimonial, eventuales responsabilidades funcionarias, son consideradas de especial relevancia por esta Entidad Fiscalizadora; en tanto se clasifican como Medianamente Complejas/Levemente Complejas, aquellas que tienen menor impacto en esos criterios.

UNIVERSO Y MUESTRA

De un universo total de 26 recintos aeroportuarios (ver tabla N° 1), esta Entidad de Control revisó el aeropuerto El Tepual y los aeródromos Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, Cochamó y Puelo Bajo, todos de la Región de Los Lagos, de acuerdo al siguiente detalle:

TABLA N° 2: MUESTRA

TIPO DE RED AEROPORTUARIA	RECINTO AEROPORTUARIO
Red Primaria	Aeropuerto El Tepual
	Aeródromo de Cañal Bajo - CHS
Red de Pequeños Aeródromos	Aeródromo Puelo Bajo
	Aeródromo Cochamó

Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por la DRAP.

TABLA N° 3: UNIVERSO Y MUESTRA

MATERIA ESPECÍFICA	UNIVERSO	MUESTRA	TOTAL EXAMINADO
Aeródromos Públicos y Aeropuerto El Tepual	26	4	4

Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por la DRAP.

RESULTADO DE LA AUDITORÍA

Del examen practicado se determinaron los siguientes hechos:

I. ASPECTOS DE CONTROL INTERNO

1. Áreas de aislación de pacientes COVID-19.

El Jefe del Subdepartamento Zona Aeroportuaria Sur de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Región de Los Lagos, don Manuel Quinteros Rodríguez, informó mediante oficio ordinario N° 09/8/382, de 2020, que ante un caso de aeronave con detección de viajero sospechoso de COVID-19, el personal de la torre de control del aeropuerto El Tepual, coordinará con el supervisor del Área de Movimiento, la utilización de los estacionamientos N°s 6, 7, 8 y 9, de acuerdo a su disponibilidad, mientras que el



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

interior del edificio terminal, cuenta con una zona de aislamiento en el primer nivel, en la zona prevista para vuelos internacionales.

Añade que, en relación al área de aislamiento para la disposición de un paciente COVID-19 en el Aeródromo Cañal Bajo Carlos Hott Siebert, “se tiene prevista la instalación que corresponde al Ex Casino del Aeródromo, ubicado al sur del Edificio Terminal y que reúne las condiciones de aislamiento requeridas, antes de la llegada de la Autoridad Sanitaria a tomar los procedimientos del caso”.

Ahora bien, pese a lo informado por la autoridad precitada, la disposición de los referidos espacios de aislamiento para pacientes COVID-19, no está contenida en el “Procedimiento Local de Actuación Frente a Traslado de Pacientes con Infección Coronavirus (COVID-19) en el Aeropuerto El Tepual”, sancionado por la resolución exenta N° 09/8/4/155, de 2020, del Aeropuerto El Tepual, y tampoco en el “Procedimiento de Actuación Frente a Traslados de Pacientes con Infección por el Nuevo Coronavirus (COVID-19) Aeródromo Cañal Bajo C.H.S”, aprobado por la resolución exenta N° 09/8/3/085, de igual año, del Jefe del Aeródromo Cañal Bajo C.H.S., respectivamente, sin que además conste que el personal aeroportuario de ambos recintos conozca la mencionada asignación de lugares, lo que vulnera los numerales 44 y 46 de la resolución exenta N° 1.485, de 1996, que establecen que, las estructuras de control interno y todas las transacciones y hechos significativos deben estar claramente documentadas y la documentación debe estar disponible para su verificación; además, debe ser completa y exacta y facilitar el seguimiento de la transacción o hecho (y de la información concerniente) antes, durante y después de su realización.

Al respecto, la DGAC responde, en relación al aeropuerto El Tepual, que el Jefe del Aeropuerto, a través de la resolución exenta N° 09/8/4/0199, de 2020, de ese origen, actualizó el “Procedimiento Local de Actuación Frente a Traslado de Pacientes con Infección Coronavirus (Covid-19)”, en el capítulo N° 4, punto 4.1, párrafo segundo, donde se establece que ante un caso de aeronave con detección de viajero(s) sospechoso(s), el personal de turno de la Torre de Control notificará de aquello al Jefe del Aeropuerto y derivará la aeronave al estacionamiento N° 6 u 8, según disponibilidad, verificando las posibilidades de un eventual ingreso de ambulancia, todo lo cual fue sociabilizado al personal, según consta tanto en correos electrónicos como en actas que fueron remitidas en esta oportunidad.

Agrega, en cuanto al aeródromo Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, que el jefe del referido recinto, mediante la resolución exenta N° 09/8/3/228, de 2020, actualizó el “Procedimiento de Actuación Frente a Traslado de Pacientes con Infección por el nuevo Coronavirus (Covid-19) del Aeródromo Cañal Bajo C.H.S. de Osorno”, insertando el literal k) del capítulo V, que dice relación con el área de aislamiento en las dependencias del ex casino aeronáutico de la unidad, lo cual fue dado a conocer al personal, según consta en el listado de asistencia firmado que adjunta en su contestación.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Atendidos los argumentos expresados por la DGAC, junto a la documentación de respaldo remitida en esta oportunidad, procede que la observación sea subsanada.

II. EXAMEN DE LA MATERIA AUDITADA

1. Aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo.

1.1. Acceso a los recintos aeroportuarios.

a) En la visita a terreno realizada el 07 de julio de 2020 -cuyas validaciones constan en el acta de fiscalización de esa fecha-, se verificó que los portones de acceso a los aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo no cumplían con el propósito de impedir la entrada al recinto, lo que contraviene lo indicado en los literales a), b) y c) del numeral 153.501 de la Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, aprobada por la resolución exenta N° 266, de 2017, modificada en primera instancia por la resolución 1.079, de igual anualidad y luego por la resolución exenta 04/03/0884/1011, de 2020, todas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante DGAC, que señalan, en síntesis, que la DGAC debe proveer una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves y para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo restringida al público, evitando su ingreso a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.

A su vez, se contraviene el citado artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que dispone, 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.

En efecto, el candado que mantenía cerrado el portón de acceso del aeródromo de Cochamó, no impedía su apertura, mientras que, visitado el aeródromo ubicado en la localidad de Puelo Bajo, se advirtió que el portón se encontraba abierto, mientras que personas paseaban a sus mascotas al interior del recinto (ver anexo N° 1, fotografías N°s 1 a la 3).

Además, cabe anotar que el acceso vehicular y peatonal de una propiedad particular colindante al mencionado aeródromo Puelo Bajo, se realiza mediante el portón de acceso del referido recinto aeroportuario, lo cual también consta en el NOTAM C3550/19, de 8 de octubre de 2019, el cual, según lo indicado en el numeral 1.1 del documento DAN 15, Servicios de Información Aeronáutica -aprobado por la resolución exenta N° 322, de 2017, de la Dirección General de Aeronáutica Civil-, corresponde a un aviso distribuido por medio de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

(AFTN) que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal aeronáutico (ver anexo N° 1, fotografía N° 4).

A su vez, realizado un recorrido a la pista y al área de seguridad contigua del aeródromo Puelo Bajo, se observaron diversos rastros de animales ovinos y equinos, lo que da cuenta del libre acceso de estas especies al recinto, con el consiguiente riesgo para las operaciones aeroportuarias (ver anexo N° 1, fotografías N°s 5 y 6).

Lo anterior, no se avienen al numeral 8.4 del Reglamento de Aeródromos, DAR 14 -aprobado mediante decreto supremo N° 173, de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional-, 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.

Además, la situación descrita transgrede los principios de control, eficiencia y eficacia consagrados en el artículo 3° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, debido a que existe un NOTAM (acrónimo en inglés de Notice To Airmen - Aviso a Navegantes), publicado el 8 de octubre de 2019, que da cuenta del ingreso de vehículos al área de movimiento del aeródromo Puelo Bajo, situación que se ha mantenido inalterable a la data de la visita a terreno antes señalada.

En la misma visita, se comprobó que el aeródromo Puelo Bajo no contaba con candados de alta seguridad, ni de ningún otro tipo, vulnerando con ello el numeral 2.9.1 del Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, aprobado por la resolución exenta N° 710, de 2018, de la DGAC, que señala que, los portones de accesos a la parte aeronáutica deberán contar con candados de alta seguridad, los que deberán ser de material resistente, preferentemente de acero endurecido y aleación con molibdeno y/o de similares características (ver anexo N° 1, fotografía N° 2).

Sobre el particular, la DRAP responde que los candados de los accesos a los aeródromos son de acero endurecido y que cada recinto aeroportuario cuenta con un solo candado, cuyas copias de las llaves están en manos de Carabineros de Chile y centros asistenciales de salud.

En relación al acceso vehicular de un privado, la DRAP indica que a través del contrato "Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022", adjudicado mediante la resolución exenta N° 298, de 2020 y origen, se realiza la conservación de los cercos perimetrales, toda vez que el portón de acceso al



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

recinto particular ha sido bloqueado por el cerco del tipo OACI, dispuesto en el perímetro del aeródromo. Asimismo, añade que dicha circulación vehicular ha sido restringida por la construcción de fosos perimetrales que a través del tiempo han sido rellenos ilegalmente para mantener los atravesos.

A su vez, en relación al acceso de animales, la DRAP menciona que estos no cuentan con libre acceso, puesto que los aeródromos aludidos cuentan con cercos en la totalidad del perímetro.

Por su parte, la DGAC responde que su personal en conjunto con los inspectores de aeródromos de esta Zona Aeroportuaria, realizaron una inspección AGA (Aeródromos y Ayudas Terrestres) el 26 de noviembre de 2020, a los aeródromos Cochamó y Puelo Bajo, verificando en terreno que el acceso se encontraba cerrado y con sus respectivos candados.

Añade, que verificó la coordinación de la apertura de los portones sin inconveniente por parte de los organismos de apoyo que cuentan con copia de las llaves de los candados de acceso, a saber, Carabineros de Chile y Municipalidad de Cochamó.

Agrega también, que la coordinación efectuada por los funcionarios de la DGAC consistió en la entrega de llaves a los respectivos retenes de Carabineros de Chile y a la Municipalidad de Cochamó, lo que fue publicado en el NOTAM N° C4833/20 para el aeródromo Puelo Bajo y N° C4832/20 en el caso del aeródromo Cochamó, señalando que ello posteriormente quedará registrado permanentemente en la Publicación de Información Aeronáutica AIP-Chile.

Finalmente, la DGAC responde que durante la citada inspección AGA al aeródromo Puelo Bajo, personal de ese Servicio se reunió con el dueño del predio adyacente, donde se le instruyó sobre aspectos de seguridad operacional del recinto aeroportuario.

Al respecto, cabe indicar que en esta ocasión ninguno de los Servicios involucrados ha aportado información sobre el tipo de candados empleados y tampoco se acredita que el mecanismo de cierre empleado en el aeródromo de Cochamó impide su acceso (aun cuando cuente con candado).

A su vez, no se han proporcionado antecedentes que den cuenta del cierre del tipo OACI que impide el acceso al domicilio particular que colinda con el aeródromo de Puelo Bajo.

Además, en cuanto al acceso de animales a ambos recintos aeroportuarios, cabe anotar que dicho aspecto fue considerado en la información publicada por la DGAC y de carácter permanente para los aeródromos de Puelo Bajo y Cochamó, según consta en el registro digital del sitio AIP Vol. I (Chile).



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Por las razones expuestas, procede que esta observación se mantenga.

b) Se verificó que en ambos aeródromos los portones de acceso no cumplen con las características definidas en las letras d), g) e i), del numeral 2.5.2 del citado Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, al no contar con picaportes con porta candado de seguridad en las partes superior, central y baja; protección superior de 0,5 con un mínimo de 4 hebras de alambre de púas, con doble capa de protección galvanizadas o similares, y sobre el mismo, la instalación de concertina de alambre de navajas dobles rectas o inclinadas; y tampoco abren hacia el interior del recinto.

A su vez, ninguno de ellos contaba con el doble perfil diagonal exigido en el Anexo A, del mencionado manual de diseño (ver anexo N° 1, fotografías N°s 7 y 8).

La DRAP responde que realiza conservaciones periódicas a los portones de acceso y a sus candados, los cuales serán cambiados por el portón galvanizado tipo OACI, indicado en el citado numeral 2.5.2, ello, bajo la ejecución del contrato “Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022”, que actualmente se encuentra vigente y que, tal como se señaló precedentemente, fue adjudicado mediante resolución exenta N° 298, de 2020, de ese origen.

Atendido el hecho de que las acciones comprometidas por el Servicio son de aplicación futura, procede que la observación se mantenga.

1.2. Indicador de viento.

En la visita realizada a terreno el día 07 de julio de 2020 al aeródromo Cochamó, se advirtió que el indicador de la dirección del viento (cataviento) no se encontraba en funcionamiento, lo cual se ha mantenido en dicho estado desde el 19 de junio de 2020, según consta en el NOTAM C2622/20, de aquella data, vulnerado con ello los numerales 6.1.1.1 y 6.1.1.2, ambos del mencionado Reglamento de Aeródromos DAR-14, que indican, en lo que interesa que, los aeródromos estarán equipados con uno o más indicadores de dirección del viento, de manera que sean visibles desde las aeronaves en vuelo o desde el área de movimiento y de tal modo que no sufran los efectos de perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos; y que deberá estar instalado de modo que indique claramente la dirección del viento en la superficie y sirva como referencia para estimar la velocidad de este (ver anexo N° 1, fotografía N° 9).

Al respecto, la DRAP responde que en virtud del contrato denominado “Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022”, se realizó la conservación de los indicadores de viento el día 21 de agosto de 2020.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En virtud de los argumentos expresados y la acreditación aportada por el servicio, teniendo en consideración además, el hecho de que no existe información relativa a lo objetado en algún otro NOTAM en el sitio web Internet Flight Information Service, IFIS, procede que la observación sea subsanada.

1.3. Vallado perimetral.

Se verificó, mediante las validaciones consignadas en el acta de fiscalización del 07 de julio de 2020 y tras la visita a terreno efectuada en aquella data, que los vallados perimetrales de los aeródromos Cochamó y Puelo Bajo se encuentran interrumpidos por pasadas peatonales, detectándose en el segundo de ellos (Puelo Bajo), que un terreno particular penetra el recinto aeroportuario y por ende, dicha zona, carece de un cierre que cumpla con las exigencias establecidas en el numeral 2.2.6 del Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, en orden a que no cuenta con postes de metal galvanizado o similar, empotrados en bases de hormigón de 50 cm de profundidad con marcos del mismo material (ver anexo N° 1, fotografías N°s 10 a la 13).

Además, la situación descrita contraviene el numeral 2.2.1 del mencionado pliego reglamentario, que señala que, el vallado o cerco debiera extenderse a todo el perímetro del aeródromo y si esto no es posible, se deberá dar cobertura a todos aquellos puntos vulnerables del recinto en forma prioritaria con base a una evaluación de riesgos de seguridad elaborada por el aeródromo y aprobada por el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA).

La DRAP responde, en relación al cerco perimetral del tipo ganadero existente en el aeródromo de Puelo Bajo, que el terreno de la franja lateral fue inscrito a nombre del propietario colindante, el señor Jorge Enrique Rubilar Navarro, en mayo de 2020, lo cual fue notificado al Ministerio de Bienes Nacionales por esa Dirección, dado que al intentar realizar el cierre de ese sector el Servicio detectó una toma ilegal de un sector de la franja de seguridad que actualmente se encontraría regularizada en el plano N° X-3-6,676 del citado Ministerio, archivado en los anexos del registro de propiedad del año 1995, bajo el N° 452, del Conservador de Bienes Raíces de Puerto Montt.

Luego, añade que esa propiedad se encuentra inscrita a nombre del señor Rubilar Navarro, en el registro de propiedad del año 2016, a fojas 1895, N° 2.399, del Conservador de Bienes Raíces de Puerto Montt.

A su vez, adjunta dos fotografías del plano catastral X-3-581-S. R. del Ministerio de Tierras y Colonización de noviembre de 1979, en el cual se muestra la hijuela N° 22 como propiedad fiscal (pista aérea) mencionada en el decreto exento de destinación N° 96, de 10 de julio de 1989, destinada a la Dirección General de Aeronáutica Civil.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Agrega que, en el registro de propiedad del año 1980 del Conservador de Bienes Raíces de Puerto Montt, figura el inmueble inscrito a fojas 475, N° 654, cuyo dominio corresponde al Fisco, denominado hijuela 22.

Así las cosas, puntualiza que, debido a tales circunstancias, esa Dirección se vio impedida de construir el cerco perimetral OACI en el sector que ingresa al perímetro del aeródromo.

Considerando que el Servicio no aportó la documentación de respaldo necesaria, entre ellos, los registros de propiedad, sumado a que tampoco precisa si se mantienen gestiones pendientes en orden a determinar el dominio de la franja de terreno en estudio, se mantiene el alcance formulado.

A su vez, esa Dirección Regional no se refiere a la situación del aeródromo de Cochamó, en lo relacionado con las pasadas peatonales que se detectaron durante la visita a terreno, razón por la cual también se mantiene la observación a su respecto.

1.4. Demarcación longitudinal.

Se comprobó la ausencia de la señal de faja lateral de pista del aeródromo Puelo Bajo, lo que infringe los numerales 6.2.8.1 y 6.2.8.3 del citado Reglamento de Aeródromos, que señalan, en lo que interesa, que se dispondrá una señal de faja lateral de pista entre los umbrales de una pista pavimentada cuando no haya contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante; y que, una señal de faja lateral de pista deberá consistir en dos fajas, dispuestas una a cada lado a lo largo del borde de la pista, de manera que el borde exterior de cada faja coincida con el borde de la pista, excepto cuando la pista tenga más de 60 m de ancho, en cuyo caso las fajas deberán estar dispuestas a 30 metros del eje de la pista (ver anexo N° 1, fotografía N° 14).

La DRAP responde que esta situación será rectificada con el contrato "Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022".

Al respecto, atendido el hecho de que las medidas informadas por la DRAP son de aplicación futura, procede que la observación se mantenga.

1.5. Franja de pista.

En el aeródromo Puelo Bajo se comprobó la acumulación de diversos escombros en la franja de la pista, particularmente en la zona aledaña al umbral sur.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Además, tanto en el aeródromo de Cochamó, como en el de Puelo Bajo, se advirtió la existencia de especies arbustivas, de altura mayor a 50 cm de altura y algunas sobre 1,5 metros.

Lo anterior, vulnera el numeral 4.3.4.1 del Reglamento de Aeródromos, que señala que, con excepción de las ayudas para la navegación aérea que satisfagan los requisitos sobre frangibilidad pertinentes que aparecen en el Capítulo 6, no se permitirá ningún objeto fijo en la franja de una pista.

A su vez, la presencia de los referidos escombros y arbustos incumple la letra c) del numeral 154.215 del Diseño de Aeródromos DAN 14 154 -aprobado mediante resolución exenta N° 267, de 2017, de la DGAC-, 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 (ver anexo N° 1, fotografías N°s 15 a la 18).

La DRAP responde que bajo el contrato denominado “Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022”, se realizó la limpieza, roce y descuaje de la vegetación existente en los aeródromos de Puelo Bajo y Cochamó, además de la eliminación de restos de hormigón y alambres.

A su vez, añade que los objetos removidos se encontraban fuera de la franja de seguridad, la cual se extiende nueve metros desde el borde de la pista hacia el foso, pero que sin perjuicio de ello, bajo el citado contrato, se procedió a perfilar y compactar las mencionadas franjas de seguridad en ambos recintos aeroportuarios.

Por su parte, la DGAC responde que, para el caso del aeródromo Cochamó, el Jefe de la Zona Aeroportuaria Sur, emitió los oficios ordinarios N°s 09/8/343 y 09/8/524, ambos de 2020, dirigidos al Alcalde de esa comuna, mediante los cuales envía un instructivo sobre la relevancia que tienen los obstáculos en las inmediaciones de un aeródromo y las superficies limitadoras, solicitándole además, que gestionen la poda de árboles en el exterior de los recintos aeroportuarios.

Asimismo, el citado funcionario emitió los oficios ordinarios N°s 09/8/4/284 y 09/8/520, ambos de 2020, dirigidos a la concesionaria eléctrica, comunicando la necesidad de que el tendido eléctrico y postación sea debidamente señalizada.

Añade que, en relación al aeródromo Puelo Bajo, el Jefe de la Zona Aeroportuaria Sur emitió el oficio ordinario N° 09/8/523, de 2020, solicitando gestionar la poda de aquellos árboles que actualmente presentan un obstáculo a las operaciones realizadas en ese recinto.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Al respecto, en virtud de los trabajos realizados por la DRAP, debidamente acreditados en esta oportunidad, relacionados con la eliminación de escombros y especies arbustivas en el área de propiedad fiscal, para ambos aeródromos, se da por subsanada esta parte de la observación.

Por otro lado, considerando que las acciones emprendidas por la DGAC, relativas a la poda de árboles en terrenos privados y a la señalización de las instalaciones eléctricas aledañas, se encuentran en proceso de tramitación por otras entidades, procede que aquello se mantenga.

1.6. Fosos.

En el aeródromo Puelo Bajo se advirtió la presencia de restos de árboles y arbustos acumulados dentro del foso ubicado en las proximidades del umbral 05, mientras que en el aeródromo Cochamó, los fosos presentaban pérdida de sección geométrica y estaban cubiertos de maleza alrededor del perímetro del recinto, todo lo cual, vulnera el artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que dispone 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, entendiéndose por pistas las canchas de aterrizaje y despegue, las calles de carreteo y las losas de estacionamiento.

Al mismo tiempo, lo anterior, vulnera lo dispuesto en el numeral 9.7.1 del antes citado Reglamento de Aeródromos, el que establece que en cada aeródromo deberá establecerse un programa de mantenimiento, incluyendo cuando sea apropiado un programa de mantenimiento preventivo, para asegurar que las instalaciones se conserven en condiciones tales que no afecten desfavorablemente a la seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea, como ocurriría en la especie, con los hallazgos advertidos en esta oportunidad.

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 (ver anexo N° 1, fotografías N°s 19 a la 22).

En relación a este numeral, la DRAP responde que mantiene un plan de conservación periódica de los fosos perimetrales, el cual se está ejecutando bajo el contrato denominado "Conservación Global Pequeños Aeródromos Provincia de Llanquihue 2020-2022".



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

En virtud de la argumentación aportada en esta oportunidad, acompañada de los respaldos correspondientes, que acreditan los trabajos ejecutados en el marco de la referida Conservación Global, procede que la observación sea subsanada.

2. Aeródromo Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert.

2.1. Demarcación de pintura.

a) Se verificó, en la visita a terreno efectuada el día 15 de julio de 2020, que la pintura en el perímetro delimitador de la zona del indicador de la dirección del viento se encontraba desgastada, lo que vulnera el numeral 6.1.1.3 del mencionado Reglamento de Aeródromos, que dispone que, el emplazamiento de un indicador de dirección del viento deberá señalarse por medio de una banda circular de 15 metros de diámetro y 1,2 metros de ancho y deberá ser de un color que contraste con el suelo (ver anexo N° 2, fotografías N°s 1 y 2).

A su vez, este hecho vulnera el literal c), numeral 7, capítulo 3, del apéndice N° 8, de la aludida Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, que dispone que, deben establecerse programas de pintura periódica de las señales y letreros de punto de espera en rodaje para mantener estos componentes en un estado apropiado a las condiciones de visibilidad para las cuales se han previsto operaciones.

Igualmente, lo anterior no se aviene a lo señalado en el N° 4, de la letra e), del punto 7, capítulo 2, apéndice 10, de la citada Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, que señala que una de las tareas anuales mínimas consideradas en el plan de mantenimiento será verificar la condición de la pintura en la estructura del indicador de viento, debiendo repintarse en caso de ser necesario.

b) Se comprobó en terreno, el 15 de julio de 2020, el deterioro y/o desgaste de la pintura de las señales de fajas laterales de la pista, contraviniendo con ello el punto 6.2.8.1 del referido Reglamento de Aeródromos, que dispone que, se dispondrá una señal de faja lateral de pista entre los umbrales de una pista pavimentada cuando no haya contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante. Además, infringe el mencionado literal c), numeral 7, capítulo 3, del apéndice N° 8, de la citada Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos (ver anexo N° 2, fotografía N° 3).

c) Igualmente, la pintura de las señales de la zona de toma de contacto se encontraba desgastada, lo que no se aviene a lo indicado en los numerales 6.2.7.1 y 6.2.7.3, ambos del mencionado Reglamento de Aeródromos, que señalan, en lo que interesa que, se dispondrá de dicha señal en la zona de toma de contacto de una pista pavimentada para aproximaciones de precisión cuyo número de clave sea 2, 3 ó 4; la cual consistirá



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

en pares de señales rectangulares, dispuestas simétricamente con respecto al eje de la pista (ver anexo N° 2, fotografía N° 4).

Además, la mencionada situación vulnera el citado literal c), numeral 7, capítulo 3, del apéndice N° 8, de la aludida Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos.

En relación a las materias contenidas en los literales a), b) y c) precedentes, la DRAP responde que, en el marco de su plan anual de conservación, bajo el contrato denominado “Conservación Rutinaria AD Cañal Bajo de Osorno 2020”, adjudicado a través de la resolución exenta N° 321, de 2020, se realizaron las demarcaciones de la pista, calle de rodaje y plataforma.

Atendidas las acciones emprendidas por esa Dirección, y los respaldos fotográficos correspondientes que acompañó en su contestación, procede que las observaciones contenidas en las letras a), b) y c) precedentes, sean subsanadas.

2.2. Objeto metálico en la pista.

Visitada la pista el 15 de julio de 2020, se advirtió la presencia de un objeto metálico en ella, contraviniendo con ello el numeral 9.7.2 del Reglamento de Aeródromos, que establece 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 (ver anexo N° 2, fotografía N° 5).

La DGAC responde que este aeródromo cuenta con el “Procedimiento Local de Seguridad Operacional en el Área de Movimiento del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno”, que establece que el funcionario que cumple la función de Supervisión del Área de Movimiento Juliet, realiza inspecciones en el área de movimiento, verificando el estado de la superficie, de la pista, de las calles de rodaje y de la plataforma, a fin de verificar la presencia de FODs (Foreign Object Damage/Daño por objeto extraño), los cuales son retirados y registrados.

Por su parte, la DRAP informa que realiza reparaciones de grietas, fisuras y bacheos puntuales a fin de que no se produzcan desprendimientos que contaminen el área de movimiento, por lo que la presencia de objetos metálicos en la pista no obedece a trabajos realizados por esa Dirección.

Al respecto, debido a que se trata de un hecho consolidado y que el citado FOD no había sido detectado oportunamente por el funcionario a cargo de la Supervisión del Área de Movimiento Juliet, procede que la observación mantenga.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

2.3. Estado del pavimento de la pista.

En visita a terreno realizada el 15 de julio de 2020, se verificó que, algunas zonas del pavimento demarcadas con pintura evidenciaban los efectos de la deficiencia indicada en el numeral 1.3, de la sección 4, capítulo 1, apéndice 11, de la citada Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, esto es, la presencia de diversos agrietamientos por absorciones térmicas en las zonas pintadas con respecto a las no pintadas; o bien que, por pintura deficiente, sus solventes atacan el asfalto de la carpeta, lo cual, no se aviene a lo señalado en la letra b) del punto 153.605 de esa norma, que señala que la superficie de una pista se debe mantener de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales como se indica en el aludido apéndice 11 - Mantenimiento de Pavimentos y Condiciones de Superficie (ver anexo N° 2, fotografía N° 6).

La DRAP responde que, mediante la mencionada conservación rutinaria que actualmente se encuentra en ejecución, se realizó la aplicación de un sello asfáltico protector a toda la pista, además de bacheos, sellos de grietas, reparación de fisuras y demarcación a toda el área de movimiento.

Atendidas las acciones emprendidas por esa Dirección y analizados los respaldos fotográficos correspondientes acompañados en su contestación, procede que la observación sea subsanada.

2.4. Portón perimetral.

Se verifica que el portón perimetral ubicado en la dirección del umbral 15, no cumple con las características definidas en las letras d) y g), del numeral 2.5.2 del citado Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, al no contar con picaportes con porta candado de seguridad en las partes superior, central y baja; "protección superior de 0,5 con un mínimo de 4 hebras de alambre de púas, con doble capa de protección galvanizadas o similares", y sobre el mismo, la instalación de concertina de alambre de navajas dobles rectas o inclinadas.

A su vez, no contaba con el doble perfil diagonal exigido en el Anexo A, del mencionado manual de diseño (ver anexo N° 2, fotografía N° 7).

Al respecto, la DRAP responde que el portón perimetral del umbral 15 será cambiado por un portón tipo OACI galvanizado, que cumpla con las características definidas en las letras d) y g) del referido numeral 2.5.2, el cual será incluido en el diseño del proyecto de "Conservación Rutinaria del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno 2021".

Atendido el hecho de que la medida informada por el Servicio es de aplicación futura, procede que la observación se mantenga.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

3. Aeropuerto El Tepual.

Como cuestión previa, cabe anotar que, en las actas de fiscalización N^{os} 1 y 3, ambas de 2020 y de este origen, la DRAP indicó que la pista actual data de 1960 y que, para realizar una mantención completa, se debe construir una pista paralela a fin de continuar con la operación del aeropuerto -lo cual es parte de un proyecto futuro-, lo que implica que la plataforma existente solo puede ser mantenida por sectores aislados.

Ahora bien, de la revisión practicada en terreno, se advirtieron las siguientes observaciones.

3.1. Objeto en pista.

Visitado el aeropuerto El Tepual, el día 31 de julio de 2020, se advirtió la presencia de un objeto en la pista, que da cuenta del desprendimiento de hormigón que sufre la plataforma de aterrizaje, contraviniendo con ello el numeral 9.7.2 del antes mencionado Reglamento de Aeródromos, que establece 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 (ver anexo N° 3, fotografía N° 1).

Sobre el particular, la DRAP responde que realiza la conservación del área de movimiento mediante las conservaciones rutinarias del aeropuerto El Tepual, principalmente bajo la iniciativa adjudicada por la resolución exenta N° 364, de 2020, de ese origen, ello, sin perjuicio de que el plan de administración directa cuenta con una programación de trabajos nocturnos en el área de movimiento.

Además, informa que mediante el código ID N° 1095-34-0120, la DRAP licitó la “Conservación Rutinaria Aeropuerto El Tepual 2021”, que incluye la conservación completa del área de movimiento, bacheos, sellos de juntas, sellos de grietas, desprendimientos y demarcación completa, para lo cual ha dispuesto de un presupuesto oficial de M\$ 687.670, con fecha estimada de inicio para el mes de enero de 2021.

Por su parte, la DGAC contesta que el aeropuerto cuenta con el “Procedimiento Supervisión Área de Movimiento El Tepual Puerto Montt”, que establece que el funcionario que cumple la función de Supervisión del Área de Movimiento Juliet, realiza inspecciones en el área de movimiento, verificando el estado de la superficie de la pista, calles de rodaje y de la plataforma, a fin de verificar la presencia de FODs, los cuales son retirados y registrados.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Al respecto, debido a que se trata de un hecho consolidado y que el citado FOD no había sido detectado oportunamente por el funcionario a cargo de la Supervisión del Área de Movimiento Juliet, procede que la observación se mantenga.

3.2. Grietas y fracturas en la pista.

De acuerdo a las indagaciones realizadas en terreno, el 31 de julio de 2020, se detectó la existencia de grietas y fracturas en la losa de la pista, evidenciándose además algunos fragmentos desprendidos, todo lo cual contraviene los numerales 9.7.3 y 9.7.8, ambos del citado Reglamento de Aeródromos, los cuales establecen que, la superficie de una pista deberá conservarse de forma que se evite la formación de irregularidades perjudiciales, la que debe mantenerse en condiciones tales que proporcione buenas características de rozamiento y baja resistencia de rodadura. Además, señala que 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 (ver anexo N° 3, fotografías N°s 2 a la 4).

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.

En su contestación, la DRAP señala que realiza la conservación del área de movimiento mediante las conservaciones rutinarias del aeropuerto El Tepual, principalmente bajo la iniciativa de inversión adjudicada por la resolución exenta N° 364, de 2020, de ese origen, ello, sin perjuicio de que el plan de administración directa cuenta con una programación de trabajos nocturnos en el área de movimiento.

Atendido el hecho de que los documentos aportados en esta oportunidad no permiten acreditar la reparación de los defectos individualizados en el anexo N° 3, procede que la observación se mantenga.

3.3. Demarcación de señales.

Se comprobó en terreno, el 31 de julio de 2020, el deterioro y/o desgaste de la pintura de las señales demarcadas en la pista, contraviniendo con ello el punto 6.2.8.1 del referido Reglamento de Aeródromos, que dispone que, se dispondrá una señal de faja lateral de pista entre los umbrales de una pista pavimentada cuando no haya contraste entre los bordes de la pista y los márgenes o el terreno circundante; e infringiendo además el mencionado literal c), numeral 7, capítulo 3, del apéndice N° 8, de la citada



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

Norma Aeronáutica DAN 14 153, Operación de Aeródromos, que dispone que, deben establecerse programas de pintura periódica de las señales y letreros de punto de espera en rodaje para mantener estos componentes en un estado apropiado a las condiciones de visibilidad para las cuales se han previsto operaciones (ver anexo N° 3, fotografía N° 5).

En su respuesta, el servicio informa que mediante el código ID N° 1095-34-0120, la DRAP licitó la “Conservación Rutinaria Aeropuerto El Tepual 2021”, que incluye la conservación completa del área de movimiento, bacheos, sellos de juntas, sellos de grietas, desprendimientos y demarcación completa, para lo cual dispuso un presupuesto oficial de M\$ 687.670, con fecha estimada de inicio para el mes de enero de 2021.

En virtud de las medidas indicadas en la respuesta de la DRAP son de aplicación futura, procede que la observación se mantenga.

3.4. Portón perimetral.

Se verificó que el portón perimetral ubicado en el sector contiguo a la ruta V-60, no cumple con las características definidas en las letras d) y g), del numeral 2.5.2 del citado Manual de Diseño e Infraestructura para la Protección de Instalaciones Aeroportuarias, al no contar con protección superior de 0,5 con un mínimo de 4 hebras de alambre de púas, con doble capa de protección galvanizadas o similares, y sobre el mismo, la instalación de concertina de alambre de navajas dobles rectas o inclinadas (ver anexo N° 3, fotografía N° 6).

A su vez, este no contaba con el doble perfil diagonal para cada hoja, exigido en el Anexo A, del mencionado manual de diseño.

Al respecto, la DRAP responde que el portón perimetral en el sector continuo ruta V-60, será cambiado por un portón tipo OACI galvanizado, que cumpla con las características definidas en las letras d) y g) del citado numeral 2.5.2, el cual será incluido en el diseño del proyecto de conservación rutinaria precitado.

Atendido el hecho de que la medida informada por el Servicio es de aplicación futura, procede que la observación se mantenga.

4. Observaciones de la DGAC pendientes de ser atendidas por la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos.

Se comprobó que, al 4 de septiembre de 2020, la citada Dirección Regional de Aeropuertos, mantiene pendientes diversos requerimientos técnicos de la DGAC para el aeropuerto El Tepual y para



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

los aeródromos Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, Cochamó y Puelo Bajo (ver anexo N° 4), según consta en tres correos electrónicos de esa fecha, del Director Regional de Aeropuertos de Los Lagos, en cuya oportunidad no aportó antecedentes de respaldo sobre reparaciones y/o trabajos realizados, lo que impide determinar el estado actual de los recintos, contraviniendo con ello el artículo 20 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, que dispone 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, entendiéndose por pistas las canchas de aterrizaje y despegue, las calles de carreteo y las losas de estacionamiento.

A su vez, el referido actuar del mencionado Servicio, contraviene los principios de responsabilidad, eficiencia, eficacia, coordinación, control e impulsión de oficio, contenidos en el artículo 3° de la citada ley N° 18.575.

En efecto, para el aeropuerto El Tepual y para el aeródromo Cochamó, el Servicio omitió referirse a las observaciones informadas en los oficios y correos electrónicos indicados en el anexo N° 4; para el aeródromo Puelo Bajo no aporta antecedentes de respaldo sobre la ejecución de trabajos y para el aeródromo Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert responde parcialmente los requerimientos de la DGAC, sin tampoco adjuntar documentación que justifique sus dichos.

En este contexto, de la documentación proporcionada por ambos Servicios, existen situaciones que afectan el normal funcionamiento de los mencionados recintos aeroportuarios, que no han sido abordados por la citada Dirección Regional de Aeropuertos, tales como:

a) En el aeropuerto El Tepual, se deben reparar en pista, en calles de rodaje y en la plataforma comercial: grietas, desprendimientos de material, sellos y baches; intervenir la vegetación alta en la franja de pista; considerar un cierre perimetral en la zona de preparación de la carga; reparar la iluminación de los catavientos; eliminar o reducir el desnivel entre las bermas y la franja de calles de rodaje, mejorar obras de arte de atravesado de canal de aguas lluvias entre las calles de rodaje Bravo y Charlie y podar árboles en las proximidades del umbral 35.

b) En el aeropuerto Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert, se deben reparar grietas (eje de la pista, bacheos previos y plataforma comercial) sellos irregulares, calles de rodaje sin margen, acumulación de agua lluvia a un costado del cerco perimetral oriente que dio forma a una laguna y extender el cerco perimetral en el ingreso desde la ruta internacional 215.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

c) En el aeródromo Cochamó se deben eliminar o rebajar dos árboles (eucaliptos) de 20 m altura, situados a 160 m antes del umbral 35; señalar el poste de tendido eléctrico de 10 m de altura, localizado a 80 m anterior a umbral 17 con colores rojo-blanco alternado; y cortar o rebajar árboles en crecimiento anterior al umbral 17, lo cual fue consignado en el oficio ordinario N° 09/8/352, de 2019, del Subdepartamento Zona Aeroportuaria Sur de la DGAC.

d) En el aeródromo Puelo Bajo se deben reubicar un letrero de información del MOP en un sector alejado de la plataforma; pintar color rojo y blanco alternado la malla de la Estación Meteorológica Automática (EMA); remover maleza y pasto largo en la franja de la pista; eliminar o rebajar árboles presentes en la aproximación a la pista 05, localizados a 80 y 95 metros antes del umbral 05, entre los 10 y 12 metros de altura; existencia de acceso vehicular y peatonal irregular a través del aeródromo a un sitio particular que colinda con el recinto aeronáutico; y portón abierto sin candado, lo cual fue consignado en el oficio ordinario N° 09/8/352, de 2019, del Subdepartamento Zona Aeroportuaria Sur de la DGAC.

En su contestación la DRAP manifiesta que realiza el levantamiento de los proyectos a licitar basándose en las observaciones realizadas por la DGAC, a través de su departamento de fiscalización.

Agrega que, las solicitudes que involucran el área de movimiento, cercos perimetrales, calles de rodaje, plataforma y estado de los pavimentos son atendidas por ese servicio.

Por otra parte, señala que las solicitudes que involucran árboles en aproximaciones, antenas en terrenos privados y construcciones en las superficies de aproximación son más difíciles de abordar, debido a que se encuentran fuera del recinto fiscal.

Por último, señala que, no obstante lo anterior, y en la medida que exista un acuerdo entre la DGAC y los dueños de los terrenos colindantes, la administración directa de la DRAP puede proceder rápidamente para atender los requerimientos solicitados, como habría sido lo ocurrido en diciembre de 2020, en el aeródromo de Futaleufú.

Al respecto, el Servicio no proporcionó documentación de respaldo que acredite el cumplimiento de los trabajos encomendados por la DGAC, para el aeropuerto El Tepual y para los aeródromos Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert, Cochamó y Puelo Bajo, por lo que corresponde que la observación se mantenga.



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

5. Administración directa.

Como antecedente previo, cabe señalar que, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Creación y Procesos Administrativos para Administraciones Directas, de 2019, de la Dirección de Aeropuertos, la administración directa es una modalidad de trabajo y de contratación que es entregada a una Dirección Regional y que tiene por objeto realizar obras menores de conservación, reparación o mejoramiento, las que deben tener el carácter de habituales del Servicio y que se deben ejecutar conforme al presupuesto asignado, en un periodo de ejecución determinado y conforme a un plan de trabajo.

En este contexto, la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos proporcionó a esta Entidad de Control, la programación propuesta de los trabajos de la administración directa para el año 2020 y la programación real, advirtiéndose que esta última presenta ausencia de información para algunos días de los meses de abril a agosto, lo que impide corroborar el cumplimiento de las acciones planificadas durante ese periodo para los recintos aeroportuarios de la región, contraviniendo con ello los citados principios de eficiencia, eficacia y control, consagrados en el mencionado artículo 3° de la ley N° 18.575.

Lo anterior, con el objeto de que las autoridades y los funcionarios puedan velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos y por el debido cumplimiento de la respectiva función pública, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 5° de la ley N° 18.575.

En relación a lo expuesto, la DRAP responde que la programación real de los trabajos de conservación por administración directa es en forma continua durante el periodo de vigencia y que no hay días sin programación de trabajos.

Sobre la especie, el Servicio no aportó documentación de respaldo, por lo que procede que la observación se mantenga.

CONCLUSIONES

Atendidas las consideraciones expuestas durante el desarrollo del presente trabajo, la DRAP y la DGAC, han aportado antecedentes e iniciado acciones que han permitido salvar parte de las situaciones planteadas en el Preinforme de Observaciones N° 587, de 2020, de este Organismo de Control.

En efecto, se subsana lo objetado en el punto 1, áreas de aislación de pacientes COVID-19, del capítulo I, aspectos de control interno y los numerales 1.2, indicador de viento, 1.5, franja de pista, en lo que dice relación con la eliminación de escombros y especies arbustivas en el área de propiedad fiscal, 1.6, fosos, 2.1, demarcación de pintura, literales a), b)



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

y c), y 2.3, estado del pavimento de la pista, todos del acápite II, examen de la materia auditada.

Por su parte, respecto de las objeciones que se mantienen, tanto la DRAP como la DGAC, deberán adoptar las medidas pertinentes, con el objeto de regularizar lo representando, dando estricto cumplimiento a las normas legales y reglamentarias que las rigen, entre las cuales se estima necesario considerar, a lo menos, las siguientes acciones:

1. Sobre lo indicado en el numeral 1.1, acceso a los recintos aeroportuarios, letra a), del capítulo II, examen de la materia auditada, procede que la DRAP remita a este Organismo de Control, en un plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, los antecedentes que acrediten el tipo de candado empleado en ambos aeródromos, el sistema de cierre del aeródromo de Cochamó y la colocación del cerco tipo OACI en el recinto aeroportuario Puelo Bajo (C).

2. En relación a lo objetado en el literal b), del mismo numeral 1.1, del capítulo II, examen de la materia auditada, corresponde que la DRAP concrete el cambio de portones de acuerdo a las exigencias de la normativa vigente, lo cual deberá ser acreditado ante esta Contraloría Regional de Los Lagos, en un plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

3. En cuanto a la observación contenida en el numeral 1.3, vallado perimetral, del apartado II, examen de la materia auditada, procede que la DRAP remita los registros de propiedad individualizados en su respuesta e informe documentalmente ante este Organismo Superior de Control, sobre el estado de las diligencias emprendidas por esa entidad en relación con el dominio de la franja de terreno aludida, ello, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

Asimismo, deberá regularizar las pasadas peatonales existentes en el perímetro del aeródromo Cochamó e informar de aquello a esta Contraloría Regional, en el mismo plazo indicado anteriormente.

4. Sobre lo observado en el punto 1.4, demarcación longitudinal, del acápite II, examen de la materia auditada, corresponde que la DRAP ejecute la señal de faja lateral de pista del aeródromo Puelo Bajo e informe documentalmente de ello a este Órgano Contralor, en 60 días hábiles, contados desde la recepción del presente informe (C).

5. En lo que atañe al numeral 1.5, franja de pista, del capítulo II, examen de la materia auditada, procede que la DGAC informe documentalmente a este Órgano Contralor, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, sobre el estado de las



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

acciones iniciadas ante la Municipalidad de Cochamó relativas al corte y/o poda de árboles en terrenos particulares colindantes a dichos recintos, y el concesionario de energía eléctrica de la zona, en relación a los aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo (C).

6. En relación a lo observado en el numeral 2.2, objeto metálico en pista, del capítulo II, examen de la materia auditada, procede que la DGAC adopte las medidas necesarias para que, en lo sucesivo, las inspecciones realizadas por la supervisión del área de movimiento Juliet, se realicen de la forma y oportunidad establecidas en el procedimiento elaborado para ello, a fin de evitar la existencia de este tipo de FOD en el área de movimiento (MC).

7. Sobre lo indicado en el numeral 2.4, portón perimetral, del apartado II, examen de la materia auditada, la DRAP deberá concretar las medidas indicadas en su respuesta, relativas al cambio de portones de acuerdo a la normativa vigente, e informar de aquello a este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

8. En relación a lo observado en el numeral 3.1, objeto en pista, del acápite II, examen de la materia auditada procede que la DGAC adopte las medidas necesarias para que, en lo sucesivo, las inspecciones realizadas por la supervisión del área de movimiento Juliet, se realicen de la forma y con la oportunidad establecida en el procedimiento elaborado para ello, a fin de evitar la existencia de este tipo de FOD en el área de movimiento (MC).

A su vez, la DRAP deberá adoptar los resguardos correspondientes con el propósito de realizar mantenciones oportunas al área de movimiento, evitando así la aparición de objetos en la pista.

9. En relación a lo objetado en el numeral 3.2, grietas y fracturas en la pista, del acápite II, examen de la materia auditada, procede que la DRAP realice las reparaciones de los defectos indicados en las fotografías N^{os} 2 a la 4, del anexo N^o 3, e informe documentalmente de ello a esta Contraloría Regional de Los Lagos, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

10. Sobre lo indicado en el punto 3.3, demarcación de señales, del apartado II, examen de la materia auditada, corresponde que la DRAP concrete la reparación de la pintura de las señales demarcadas en la pista e informe documentalmente de ello a esta Contraloría Regional de Los Lagos, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

11. Sobre lo indicado en el numeral 3.4, portón perimetral, del apartado II, examen de la materia auditada, la DRAP



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

deberá concretar el cambio del portón perimetral ubicado en el sector contiguo a la ruta V-60 e informar documentalmente de aquello a este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe (C).

12. En relación a la observación contenida en el numeral 4, observaciones de la DGAC pendientes de ser atendidas por la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Los Lagos, del capítulo II, examen de la materia auditada, corresponde que la DRAP acredite documentalmente ante este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, el estado de cumplimiento de los requerimientos informados por la DGAC a ese Servicio (C).

13. En relación a lo objetado en el numeral 5, administración directa, del apartado II, examen de la materia auditada, procede que la DRAP informe a esta Contraloría Regional de Los Lagos, el cumplimiento de la programación real de la administración directa durante el año 2020, acorde a las actividades planificadas, ello, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe (C).

Finalmente, para aquellas observaciones que se mantienen, que fueron catalogadas como AC y/o C, identificadas en el "Informe de Estado de Observaciones", de acuerdo al formato adjunto en el Anexo N° 5, las medidas que al efecto implemente el servicio, deberán acreditarse y documentarse en el Sistema de Seguimiento y Apoyo CGR, que esta Entidad de Control puso a disposición de las entidades públicas, según lo dispuesto en el oficio N° 14.100, de 6 de junio de 2018, de este origen en un plazo de 60 días hábiles, o aquel menor que se haya indicado, contado desde la recepción del presente informe.

Remítase copia del presente informe, al Director Regional y al auditor interno, ambos de la Dirección Regional de Aeropuertos, al Jefe de la Zona Aeroportuaria Sur de la Dirección General de Aeronáutica Civil, todos de la Región de Los Lagos y al Jefe del Departamento de Auditoría de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Saluda atentamente a Ud.,

Firmado electrónicamente por:

Nombre:	VIVIANA NAVARRETE NIETO
Cargo:	Jefa de Unidad de Control Externo
Fecha:	31/12/2020



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 1
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO



Foto N° 1: Portón de acceso al aeródromo de Cochamó, que pese a contar con candado, es posible su apertura.



Foto N° 2: Portón de acceso al aeródromo Puelo Bajo, se encontraba abierto al momento de llegar.



Foto N° 3: Persona al interior del aeródromo Puelo Bajo paseando una mascota sin autorización de ingreso al recinto.



Foto N° 4: Acceso vehicular de persona particular, a través del interior del aeródromo Puelo Bajo.



Foto N° 5: Rastro de animal equino en la pista del aeródromo Puelo Bajo.







Foto N° 6: Rastro de animal ovino al interior del aeródromo Puelo Bajo.

ANEXO N° 1
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO (CONTINUACIÓN)

<p>Foto N° 7: Portón de acceso al aeródromo Cochamó, sin contar con tres candados de seguridad, sin protección superior y sin el doble perfil diagonal.</p>	<p>Foto N° 8: Portón de acceso al aeródromo Puelo Bajo, sin contar con tres candados de seguridad, sin protección superior y sin el doble perfil diagonal.</p>
<p>Foto N° 9: Indicador de viento del aeródromo Cochamó sin funcionamiento.</p>	<p>Foto N° 10: Pasada peatonal en aeródromo Cochamó.</p>

ANEXO N° 1
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO (CONTINUACIÓN)

	
<p>Foto N° 11: Pasada peatonal en aeródromo Puelo Bajo.</p>	<p>Foto N° 12: Propiedad privada que ocupa parte del terreno donde se encuentra emplazado el aeródromo Puelo Bajo, delimitada por un cerco de madera y alambres.</p>
	
<p>Foto N° 13: Propiedad privada que ocupa parte del terreno de emplazamiento del aeródromo Puelo Bajo, delimitada por un cerco de madera y alambres.</p>	<p>Foto N° 14: Ausencia de demarcación de faja lateral de pista del aeródromo Puelo Bajo.</p>

ANEXO N° 1
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO (CONTINUACIÓN)

<p>Foto N° 15: Rollos de alambre acumulados en la franja de pista del aeródromo Puelo Bajo.</p>	<p>Foto N° 16: Escombros acumulados en la franja de pista del aeródromo Puelo Bajo.</p>
<p>Foto N° 17: Arbusto de altura mayor a 150 cm.</p>	<p>Foto N° 18: Acumulación de restos de árboles, arbustos y vegetación en el aeródromo Puelo Bajo.</p>
<p>Foto N° 19: Foso del aeródromo Cochamó cubierto de vegetación.</p>	<p>Foto N° 20: Foso cubierto de vegetación en aeródromo Cochamó.</p>



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 1
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO (CONTINUACIÓN)

<p>Foto N° 21: Foso con pérdida de sección geométrica en el aeródromo Cochamó.</p>	<p>Foto N° 22: Foso con pérdida de sección geométrica en el aeródromo Cochamó.</p>

ANEXO N° 2
AERÓDROMO CAÑAL BAJO - CARLOS HOTT SIEBERT

	
<p>Foto N° 1: Pintura desgastada del perímetro delimitador de la zona del indicador de dirección del viento.</p>	<p>Foto N° 2: Pintura desgastada del perímetro delimitador de la zona del indicador de dirección del viento.</p>
	
<p>Foto N° 3: Pintura desgastada de las señales de faja laterales de la pista.</p>	<p>Foto N° 4: Pintura desgastada de las señales de toma de contacto.</p>
	
<p>Foto N° 5: Objeto metálico encontrado en la pista.</p>	<p>Foto N° 6: Pavimento con diversas fisuras en la zona de aplicación de la pintura.</p>



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 2
AERÓDROMOS COCHAMÓ Y PUELO BAJO (CONTINUACIÓN)

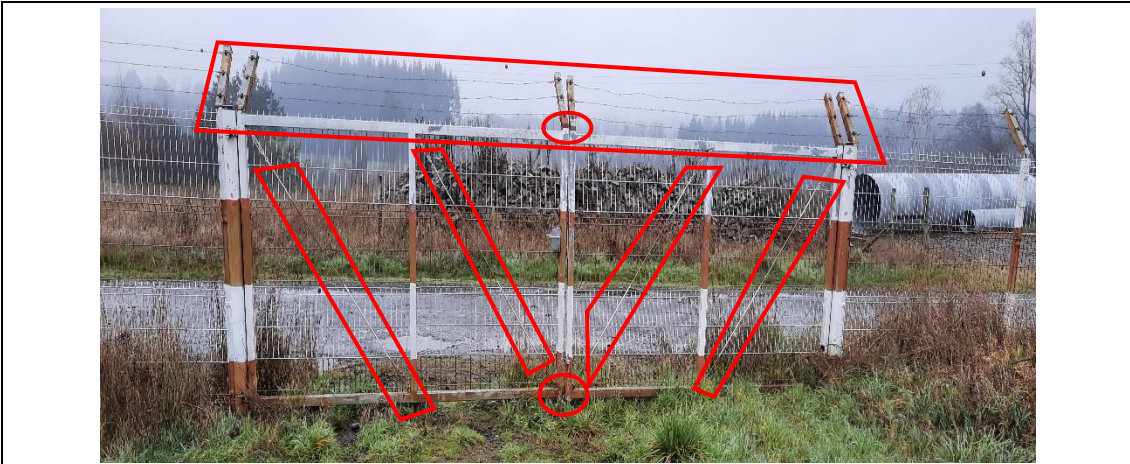








Foto N° 7: Portón perimetral sin contar con los candados de seguridad superior e inferior, sin protección superior con 4 hebras de alambre y sin el doble perfil diagonal en sus hojas.

ANEXO N° 3
 AEROPUERTO EL TEPUAL

	
<p>Foto N° 1: Objeto encontrado en la pista de aterrizaje.</p>	<p>Foto N° 2: Fractura en la losa de hormigón de la pista, en las cercanías del umbral 35, próximo a la calle de rodaje Alfa.</p>
	
<p>Foto N° 3: Fractura en la losa de hormigón de la pista, en el área de toma de contacto, próxima al umbral 35.</p>	<p>Foto N° 4: Fragmentos de hormigón desprendidos de la pista, en el área de toma de contacto, próxima al umbral 35.</p>
	
<p>Foto N° 5: Desgaste de pintura de las señales de la zona de toma de contacto, próxima al umbral 35.</p>	<p>Foto N° 6: Portón sin 4 hebras de alambre de púas de protección, sin concertina de alambre de navajas dobles, y sin disponer del doble perfil diagonal en cruz, en cada hoja.</p>



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 4
OBSERVACIONES DE LA DGAC SIN RESPUESTA POR LA DRAP

RECINTO	OBSERVACIONES DGAC	FECHA	RESPUESTA INFORMADA POR DRAP A CONTRALORÍA REGIONAL
Aeropuerto El Tepual	Oficio 09/2/2235	09-10-2019	El Servicio no se refiere a estas observaciones
	Oficio 09/8/4/374	16-10-2019	
	Oficio 04/1/946/8453	25-10-2019	
	Correo electrónico	21-11-2019	
	Correo electrónico	03-07-2020	
	Correo electrónico	07-07-2020	
	Correo electrónico	28-07-2020	
	Oficio 09/8/4/194	05-08-2020	
	Oficio 09/8/300	17-08-2020	
	Correo electrónico	26-08-2020	
Aeródromo Cañal Bajo CHS	Oficio 04/1/049/0444	17-01-2019	El Servicio no se refiere a estas observaciones
	Oficio 04/1/1025/9110	20-11-2019	Respuesta sin antecedentes de respaldo
	Oficio 04/1/021/0190	09-01-2020	El Servicio no se refiere a estas observaciones
	Oficio 09/8/3/185	07-08-2020	El Servicio no se refiere a estas observaciones
Aeródromo Puelo Bajo	Oficio 09/8/351	26-06-2019	Respuesta sin antecedentes de respaldo
Aeródromo Cochamó	Oficio 09/8/352	26-06-2019	El Servicio no se refiere a estas observaciones

Fuente: Elaboración propia en base a la documentación proporcionada por la DGAC y por la DRAP



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Acápito II, numeral 1.1, letra a).	Seguridad de los accesos y cierres perimetrales.	Procede que la DRAP remita a este Organismo de Control, en un plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, los antecedentes que acrediten el tipo de candado empleado en ambos aeródromos, el sistema de cierre del aeródromo de Cochamó y la colocación del cerco tipo OACI en el recinto aeroportuario Puelo Bajo.	Compleja			
Capítulo II, numeral 1.1, literal b).	Portón empleado no cumple con las condiciones exigidas en la normativa.	Corresponde que la DRAP concrete el cambio de portones de acuerdo a las exigencias de la normativa vigente, lo cual deberá ser acreditado ante esta Contraloría Regional de Los Lagos, en un plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020 (CONTINUACIÓN)

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Acápites II, numeral 1.3.	Parte del terreno del aeródromo es ocupado por un particular y pasadas peatonales.	<p>Procede que la DRAP remita los registros de propiedad individualizados en su respuesta e informe documentalmente sobre el estado de las diligencias emprendidas en relación con el dominio de la franja de terreno aludida, ello, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.</p> <p>Asimismo, deberá regularizar las pasadas peatonales existentes en el perímetro del aeródromo Cochamó e informar de aquello a esta Contraloría Regional, en el mismo plazo indicado anteriormente.</p>	Compleja			
Capítulo II, numeral 1.4.	Ausencia de demarcación de faja lateral.	Corresponde que la DRAP ejecute la señal de faja lateral de pista del aeródromo Puelo Bajo e informe documentalmente de ello a este Órgano Contralor, en 60 días hábiles, contados desde la recepción del presente informe.	Compleja			



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020 (CONTINUACIÓN)

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Acápites II, numeral 1.5.	Obstáculos a la operación normal de aeronaves.	Procede que la DGAC informe documentalmente a este Órgano Contralor, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, sobre el estado de las acciones iniciadas ante la Municipalidad de Cochamó relativas al corte y/o poda de árboles en terrenos particulares colindantes a dichos recintos, y el concesionario de energía eléctrica de la zona, en relación a los aeródromos de Cochamó y Puelo Bajo.	Compleja			
Acápites II, numeral 2.4.	Portón empleado no cumple con las condiciones exigidas en la normativa.	La DRAP deberá concretar las medidas indicadas en su respuesta, relativas al cambio de portones de acuerdo a la normativa vigente, e informar de aquello a este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020 (CONTINUACIÓN)

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Capítulo II, numeral 3.2.	Reparaciones pendientes de ejecución.	Procede que la DRAP realice las reparaciones de los defectos indicados en las fotografías N°s 2 a la 4, del anexo N° 3, e informe documentalmente de ello a esta Contraloría Regional de Los Lagos, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			
Acápito II, numeral 3.3.	Pintura de señales deteriorada.	Corresponde que la DRAP concrete la reparación de la pintura de las señales demarcadas en la pista e informe documentalmente de ello a esta Contraloría Regional de Los Lagos, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020 (CONTINUACIÓN)

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Acápito II, numeral 3.4.	Portón empleado no cumple con las condiciones exigidas en la normativa.	La DRAP deberá concretar el cambio del portón perimetral ubicado en el sector contiguo a la ruta V-60 e informar documentalmente de aquello a este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			
Acápito II, numeral 4.	Solicitudes de la DGAC que no han sido atendidas por la DRAP.	Corresponde que la DRAP acredite documentalmente ante este Organismo de Control, en el plazo de 60 días hábiles contado desde la recepción del presente informe, el estado de cumplimiento de los requerimientos informados por la DGAC a ese Servicio.	Compleja			



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
CONTRALORÍA REGIONAL DE LOS LAGOS
UNIDAD DE CONTROL EXTERNO

ANEXO N° 5
ESTADO DE OBSERVACIONES DEL INFORME FINAL N° 587, DE 2020 (CONTINUACIÓN)

N° DE OBSERVACIÓN	MATERIA DE LA OBSERVACIÓN	REQUERIMIENTO PARA SUBSANAR LA OBSERVACIÓN SOLICITADA POR CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA EN EL INFORME FINAL	NIVEL DE COMPLEJIDAD	MEDIDA IMPLEMENTADA Y SU DOCUMENTACIÓN DE RESPALDO	FOLIO O NUMERACIÓN DOCUMENTO DE RESPALDO	OBSERVACIONES Y/O COMENTARIOS DE LA ENTIDAD.
Acápite II, numeral 5.	La programación real de la administración directa se encuentra incompleta.	Procede que la DRAP informe a esta Contraloría Regional de Los Lagos, el cumplimiento de la programación real de la administración directa durante el año 2020, acorde a las actividades planificadas, ello, en el plazo de 60 días hábiles, contado desde la recepción del presente informe.	Compleja			



POR EL CUIDADO Y BUEN USO
DE LOS RECURSOS PÚBLICOS

