

---

BALANCE  
DE GESTIÓN INTEGRAL  
AÑO 2004

**JUNTA DE AERONAUTICA  
CIVIL**

SANTIAGO DE CHILE

---

## Índice

<b>1. Carta del Jefe de Servicio .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Identificación de la Institución.....</b>	<b>7</b>
• Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución .....	8
• Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio .....	9
• Principales Autoridades .....	10
• Definiciones Estratégicas .....	11
- Misión Institucional .....	11
- Objetivos Estratégicos.....	11
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos.....	11
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios.....	11
- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios.....	12
• Recursos Humanos .....	12
- Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo .....	13
- Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo.....	13
- Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo.....	14
• Recursos Financieros .....	16
- Recursos Presupuestarios año 2004 .....	16
<b>3. Resultados de la Gestión .....</b>	<b>17</b>
• Cuenta Pública de los Resultados .....	18
- Balance Global .....	18
- Resultados de la Gestión Financiera .....	23
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos .....	26
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales .....	28
- Informe de Programación Gubernamental .....	28
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas.....	27
• Avances en Materias de Gestión.....	29
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión .....	29
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo .....	30
- Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales .....	31
- Avances en otras Materias de Gestión .....	32
• Proyectos de Ley.....	33
<b>4. Desafíos 2005.....</b>	<b>34</b>

---

<b>5. Anexos.....</b>	<b>33</b>
• Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2004 .....	34
• Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño .....	35
• Anexo 3: Programación Gubernamental .....	37

## Índice de Cuadros

Cuadro 1: Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo.....	13
Cuadro 2: Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo.....	14
Cuadro 3: Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo.....	15
Cuadro 4: Ingresos Presupuestarios Percibidos año 2004.....	16
Cuadro 5: Gastos Presupuestarios Ejecutados año 2004.....	17
Cuadro 6: Ingresos y Gastos años 2003 – 2004.....	20
Cuadro 7: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004.....	21
Cuadro 8: Indicadores de Gestión Financiera.....	22
Cuadro 9: Cumplimiento de Programación Gubernamental.....	34
Cuadro 10: Cumplimiento PGM 2004.....	35
Cuadro 11: Cuadro PGM 2001-2003.....	36
Cuadro 12: Cumplimiento Presupuestario de las Iniciativas 2004.....	38
Cuadro 13: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos .....	39

## Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato.....	14
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2004 por Estamento.....	15
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo.....	16

---

## 1. Carta del Jefe de Servicio

### **BERNARDO DOMINGUEZ PHILIPPI SECRETARIO GENERAL DE LA JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL**



La Junta de Aeronáutica Civil (JAC) es el servicio que ejerce la dirección superior de la aviación civil en Chile y administra la política aérea, impulsando políticas de apertura en el tráfico aéreo entre Chile y otros países, y promoviendo el desarrollo del transporte aéreo comercial nacional e internacional a fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos de la mejor calidad, eficientes, seguros y al menor precio en beneficio de los usuarios del transporte aéreo: pasajeros y embarcadores de carga. A fin de concretar nuestra misión, orientamos nuestros esfuerzos a generar todas las instancias, gestiones y acciones posibles, que posibiliten la obtención de nuevos derechos de tráfico aéreo comercial, estudios e informes especializados, la generación y publicación de información estadística relevante de la actividad del sector y consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional, elementos que constituyen nuestros principales productos.

Los principales resultados del desempeño de la JAC en 2004 se pueden sintetizar en los siguientes aspectos:

En relación a nuestros productos estratégicos definidos por nuestro servicio se puede indicar:

**Consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional.** Se efectuaron 5 Sesiones del Consejo de la JAC, donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo. Lo anterior conllevó, a vía de ejemplo, que se celebró un Convenio de Cooperación entre la JAC y el SERNAC, a fin de mejorar la información y asistencia a los pasajeros en su calidad de consumidores.

---

**Obtención de derechos de tráfico:** Se realizaron reuniones con Ecuador, China y la Unión Europea. Con Ecuador se aumentaron las frecuencias semanales en el tráfico bilateral. Con China hubo acercamiento y el acuerdo de reunirse el 2005. Con la Unión Europea, se suscribió un Acuerdo Horizontal de Transporte Aéreo, convirtiéndose Chile en el primer país del mundo en lograrlo, y obtener a futuro un tratado de cielos abiertos con la Unión Europea.

**Procesamiento y emisión de informes estadísticos de transporte aéreo comercial:** Mensualmente se elaboran informes estadísticos del transporte aéreo comercial que son remitidos a todos los usuarios de la JAC (líneas aéreas, embarcadores de carga, organismos gubernamentales etc.), incluyendo el relativo a las proyecciones y efectos sobre el transporte aéreo de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos.

**Elaboración de Estudios e Informes especializados:** Se elaboraron 10 informes especializados, referidos a: seguro por daños a terceros en la superficie, autorregulación tarifaria, niveles tarifarios en el transporte aéreo doméstico, cierre del Aeródromo de Los Cerrillos, nacionalidad de las empresas aéreas en general y de Aerolíneas del Sur en particular, y estadísticas del transporte aéreo a tres años de los atentados del 11 de septiembre, entre otros,.

En materia del cumplimiento de los Desafíos planteados el 2004, es posible señalar:

La JAC continuó con su política de apertura de derechos de tráfico, con la mayor cantidad de países del mundo.

**Ambito bilateral:** Para celebrar convenios bilaterales, se han mantenido conversaciones con China, Hong Kong, Argentina, India y Emiratos Arabes Unidos. Con Ecuador, China y la Unión Europea se celebraron reuniones.

**Ambito multilateral:**

- Organización de Aviación Civil Internacional, OACI: Se logró consolidar la presencia de Chile, siendo reelegido como miembro del Consejo de la OACI. Además, se participó activamente en las distintas reuniones de la OACI (Comité Jurídico, Reunión Departamental de Facilitación y 35° Período de Sesiones de la Asamblea).

- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC: Se logró la aprobación de una "cláusula modelo" para que los Estados Miembros utilicen en sus negociaciones con los países integrantes de la Unión Europea. Dicha "cláusula modelo" se basó en el Acuerdo de Chile con la Unión Europea sobre Transporte Aéreo.

---

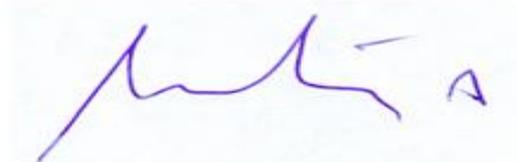
- Acuerdo de Fortaleza: Se logró insistir en temas de liberalización del transporte aéreo, pese a la poca acogida de países como Argentina, anfitriona durante el 2004 de las dos reuniones. En la primera reunión, se distribuyeron distintos temas de integración y acercamiento, a fin de presentar un Informe correspondiéndole a Chile "Facilitación".

En el Ambito interno:

- Se realizó una encuesta de satisfacción de los pasajeros respecto a los procesos de embarque y desembarque del aeropuerto de Santiago, incluyendo un ítem sobre la disposición de los usuarios a pagar para reducir y/o eliminar ciertos trámites de dichos procesos.

- Entre los estudios especializados, cabe destacar un estudio comparativo de tarifas domésticas entre Chile y otros países, a fin de determinar si el yield (tarifa promedio por kilómetro) observado en Chile es "elevado" o no en comparación con estándares internacionales.

- Se desarrolló la conexión electrónica con el sistema COPAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que permite extraer información estadística del tráfico aéreo comercial (pasajeros, carga y operaciones). Esto exime a las líneas aéreas de enviar información estadística de tráfico aéreo a la JAC (siete compañías ya han sido eximidas durante el 2004), permitiendo además la homogeneidad de datos de ambos organismos.



**Bernardo Domínguez Philippi**  
**Secretario General**

---

## 2. Identificación de la Institución

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Definiciones Estratégicas
  - Misión Institucional
  - Objetivos Estratégicos
  - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos
  - Clientes / Beneficiarios / Usuarios
  - Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios
- Recursos Humanos
  - Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo
  - Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo
  - Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo
- Recursos Financieros
  - Recursos Presupuestarios año 2004

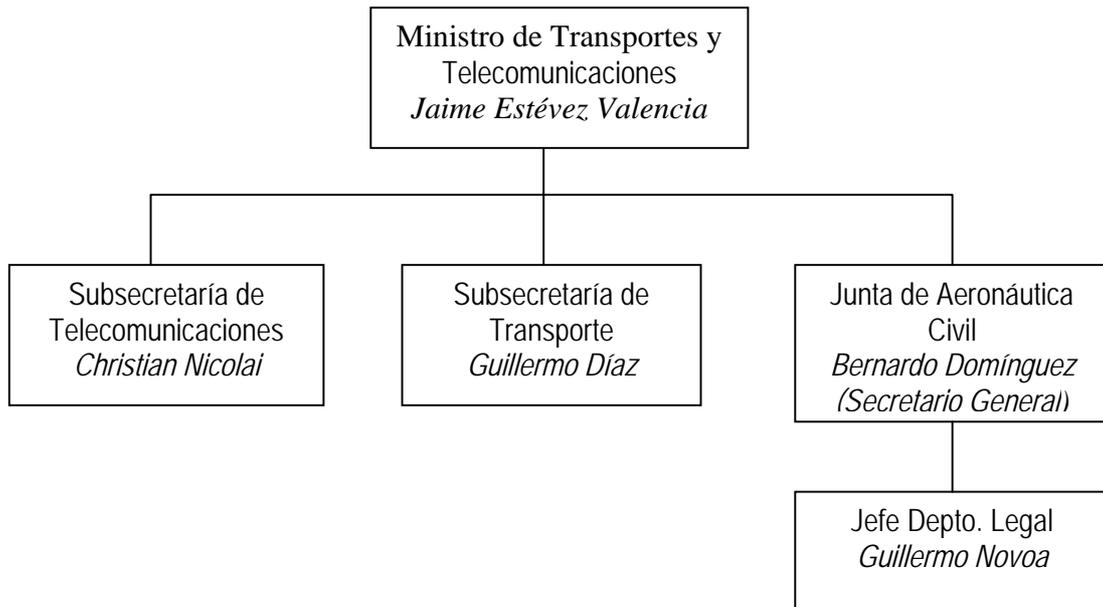
---

- **Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución**

- Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil D.F.L. N° 241 de 1960.
- Ley de Aviación Comercial D.L. N° 2.564, de 1979.
- Código Aeronáutico, Ley N° 18.916.
- Reglamento de licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales D.S. N° 102/81, MTT, modificado por DS N° 76/2000 ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Reglamento del artículo 133 de la Ley N° 18.916, que regula la denegación de embarque, D.S. N° 113, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

---

- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio



---

- **Principales Autoridades**

Cargo	Nombre
Secretario General	Bernardo Dominguez P.
Jefe Departamento Legal	Guillermo Novoa A.
Jefe Departamento Técnico	Eduardo Alvarado
Jefe Departamento Administrativo	Ximena Castillo M.

---

## • Definiciones Estratégicas

### - Misión Institucional

La Misión institucional es ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile y administrar la política aérea, impulsando políticas de apertura en el tráfico aéreo entre Chile y otros países y promoviendo el desarrollo del transporte aéreo comercial nacional e internacional a fin de que haya la mayor cantidad de servicios aéreos de la mejor calidad, eficiencia y al menor precio en beneficio de los usuarios del transporte aéreo: pasajeros y embarcadores de carga.

### - Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Asesorar a los diferentes organismos gubernamentales en temas a nivel macro relacionados con el transporte aéreo
2	Efectuar gestiones para obtener derechos de tráfico aéreo internacional para las empresas aéreas chilenas en las negociaciones bilaterales con las autoridades aeronáuticas de los países con los cuales más interesa a Chile generar un mayor grado de apertura en rutas aéreas.
3	Participar en forma activa y permanente en los organismos internacionales de transporte aéreo de los cuales Chile forma parte (OACI, CLAC, APEC, Acuerdo de Fortaleza, Conferencia de Ministros de Transportes, entre otros), con el objeto de impulsar políticas de apertura de tráfico aéreo y obtener acuerdos de apertura de rutas.
4	Promover la facilitación del transporte aéreo internacional, para hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y especialmente la coordinación de todos los servicios públicos existentes en el Aeropuerto.

### - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional.	1,4
2	Derechos de tráfico aéreo comercial. Obtención de derechos de tráfico (convenio bilateral) Control de derechos de tráfico (autorización de vuelos no regulares)	2
3	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial.	2,3
4	Estudios e Informes especializados.	1,2,3,4

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Empresas Aéreas
2	Pasajeros.
3	Embarcadores de Carga.
4	Organismos Gubernamentales.
5	Organismos Internacionales de Transporte Aéreo.
6	Autoridades Aeronáuticas Extranjeras.

- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre – Descripción Producto Estratégico	Clientes/beneficiarios/usuarios a los cuales se vincula
1	<u>Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional.</u>	Empresas Aéreas Organismos Gubernamentales.
2	<u>Derechos de tráfico aéreo comercial.</u>	Empresas Aéreas Pasajeros. Embarcadores de Carga.
3	<u>Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial.</u>	Empresas Aéreas Embarcadores de Carga. Organismos Gubernamentales. Organismos Internacionales de Transporte Aéreo. Autoridades Aeronáuticas Extranjeras.

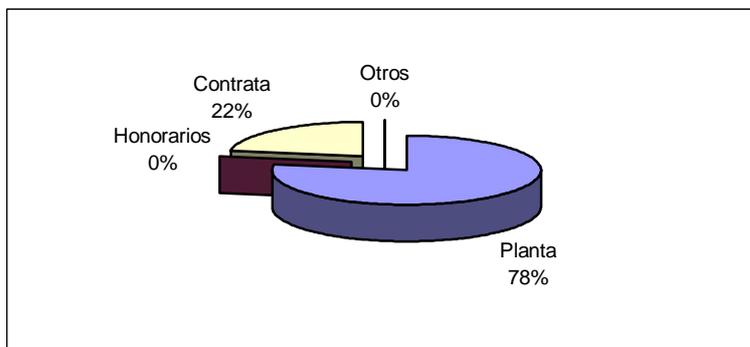
---

- Recursos Humanos

- Dotación Efectiva año 2004 por tipo de Contrato y Sexo

Cuadro 1 Dotación Efectiva <sup>1</sup> año 2004 por tipo de Contrato y Sexo			
	Mujeres	Hombres	Total
Planta	7	7	14
Contrata	0	4	4
Honorarios <sup>2</sup>			
Otro			
TOTAL	7	11	18

#### DOTACION EFECTIVA AÑO 2004 POR TIPO DE CONTRATO



---

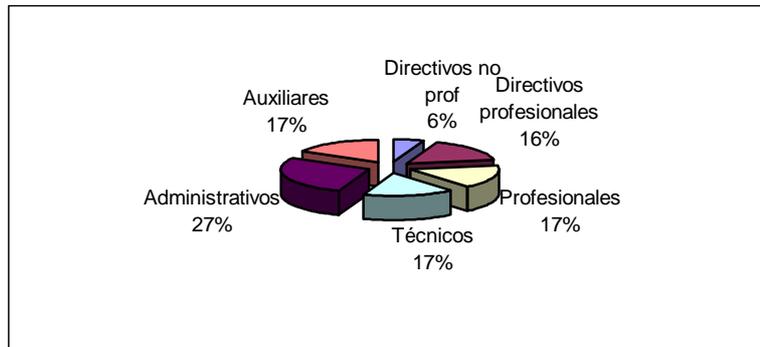
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no corresponde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

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

- Dotación Efectiva año 2004 por Estamento y Sexo

Cuadro 2 Dotación Efectiva <sup>3</sup> año 2004 Por Estamento y Sexo			
	Mujeres	Hombres	Total
Directivos Profesionales <sup>4</sup>	1	2	3
Directivos no Profesionales <sup>5</sup>	0	1	1
Profesionales <sup>6</sup>		3	3
Técnicos <sup>7</sup>	1	2	3
Administrativos	4	1	5
Auxiliares	1	2	3
Otros <sup>8</sup>			
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>18</b>

DOTACION EFECTIVA AÑO 2004 POR ESTAMENTO



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

4 Se debe incluir a Autoridades de Gobierno, Jefes superiores de Servicios y Directivos Profesionales.

5 En este estamento, se debe incluir a Directivos no Profesionales y Jefaturas de Servicios Fiscalizadores.

6 En este estamento, considerar al personal Profesional, incluido el afecto a las Leyes Nos. 15.076 y 19.664, los Fiscalizadores y Honorarios asimilados a grado.

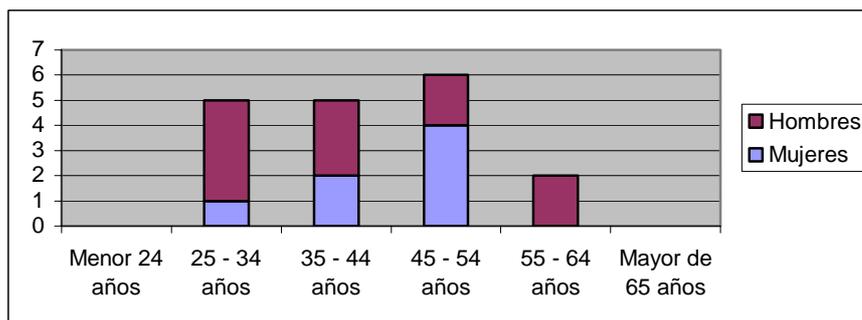
7 Incluir Técnicos Profesionales y No profesionales.

8 Considerar en este estamento los jornales permanentes y otro personal permanente.

- **Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo**

Cuadro 3 Dotación Efectiva <sup>9</sup> año 2004 por Grupos de Edad y Sexo			
Grupos de edad	Mujeres	Hombres	Total
Menor de 24 años			
25 - 34 años	1	4	5
35 - 44 años	2	3	5
45 - 54 años	4	2	6
55 - 64 años		2	2
Mayor de 65 años			
<b>TOTAL</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>18</b>

**Dotación Efectiva año 2004 por Grupos de Edad y Sexo**



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

---

- **Recursos Financieros**

- **Recursos Presupuestarios año 2004**

<b>Cuadro 4 Ingresos Presupuestarios Percibidos<sup>10</sup> año 2004</b>	
Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	427.270
Endeudamiento <sup>11</sup>	
Otros Ingresos <sup>12</sup>	46.105
<b>TOTAL</b>	<b>473.375</b>

<b>Cuadro 5 Gastos Presupuestarios Ejecutados<sup>13</sup> año 2004</b>	
Descripción	Monto M\$
Corriente <sup>13</sup>	353.046
De Capital <sup>14</sup>	84.201
Otros Gastos <sup>15</sup>	36.128
<b>TOTAL</b>	<b>473.375</b>

---

10 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2004.

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

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

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

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

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

---

### 3. Resultados de la Gestión

- Cuenta Pública de los Resultados
  - Balance Global
  - Resultados de la Gestión Financiera
  - Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos
- Cumplimiento de Compromisos Institucionales
  - Informe de Programación Gubernamental
  - Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Avance en materias de Gestión
  - Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión
  - Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo
  - Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales
  - Avances en otras Materias de Gestión
- Proyectos de Ley

---

- **Cuenta Pública de los Resultados**

- **Balance Global**

Gestión Financiera:

Se planificó el año presupuestario para efectuar los gastos en forma programada de acuerdo al presupuesto aprobado, produciéndose un superávit de M\$ 5.008 del ejercicio presupuestario 2004.

Resultados de Gestión:

1.- Consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional. Se efectuaron 5 Sesiones del Consejo de la JAC, donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo. Fruto de estas decisiones, por ejemplo, es que se celebró un Convenio de Cooperación entre la JAC y el SERNAC, a fin de mejorar la información y asistencia a los pasajeros en su calidad de consumidores.

2.- Obtención de derechos de tráfico: Se realizaron reuniones con Ecuador, China y la Unión Europea. Con Ecuador se aumentaron las frecuencias semanales en el tráfico bilateral. Con China hubo un acercamiento y el acuerdo de reunirse en el 2005 a fin de lograr un Convenio aéreo. Con la Unión Europea, se suscribió un Acuerdo Horizontal de Transporte Aéreo, convirtiéndose Chile en el primer país del mundo en lograrlo, y con el fin de obtener en un futuro un tratado de cielos abiertos con la Unión Europea.

3.- Procesamiento y emisión de informes estadísticos de transporte aéreo comercial: Mensualmente se elaboran informes estadísticos del transporte aéreo comercial que son remitidos a todos los usuarios de la JAC (líneas aéreas, embarcadores de carga, organismos gubernamentales etc.), incluyendo el relativo a las proyecciones y efectos sobre el transporte aéreo de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos.

4.- Elaboración de Estudios e Informes especializados: Se elaboraron 10 informes especializados, referidos, entre otros, al seguro por daños a terceros en la superficie, autorregulación tarifaria, niveles tarifarios en el transporte aéreo doméstico, cierre del Aeródromo de Los Cerrillos, nacionalidad de las empresas aéreas en general y de Aerolíneas del Sur en particular, y estadísticas del transporte aéreo a tres años de los atentados del 11 de septiembre.

Cumplimiento de los Desafíos 2004:

La JAC continuó con su política de apertura de derechos de tráfico, con la mayor cantidad de países del mundo. Esto se tradujo en los siguientes ámbitos de actividad.

Ambito bilateral: Para los efectos de celebrar convenios bilaterales, se han mantenido conversaciones con diversos países o gobiernos, tales como China, Hong Kong, Argentina, India y Emiratos Arabes Unidos. Con Ecuador, China y la Unión Europea, además, se celebraron reuniones.

---

Ambito multilateral:

- Organización de Aviación Civil Internacional, OACI: Se logró consolidar la presencia de Chile, pues nuestro país fue reelegido como miembro del Consejo de la OACI. Además, se participó activamente en las distintas reuniones de la OACI (Comité Jurídico, Reunión Departamental de Facilitación y 35° Período de Sesiones de la Asamblea).
- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC: Se logró la aprobación de una "cláusula modelo" para que los Estados Miembros utilicen en sus negociaciones con los países integrantes de la Unión Europea. Dicha "cláusula modelo" se basó en la que negoció Chile con la Unión Europea en su Acuerdo sobre Transporte Aéreo.
- Acuerdo de Fortaleza: Se logró insistir en temas de liberalización del transporte aéreo, pese a la poca acogida de países como Argentina, anfitriona durante el 2004 de las dos reuniones. En la primera reunión, se distribuyeron distintos temas de integración y acercamiento, a fin de presentar un Informe en la segunda reunión. A Chile le correspondió "Facilitación".

Ambito interno:

- Se realizó una encuesta de satisfacción de los pasajeros respecto a los procesos de embarque y desembarque del aeropuerto de Santiago, incluyendo un ítem sobre la disposición de los usuarios a pagar para reducir y/o eliminar ciertos trámites de dichos procesos.
- Entre los estudios especializados, cabe destacar un estudio comparativo de tarifas domésticas entre Chile y otros países, a fin de determinar si el yield (tarifa promedio por kilómetro) observado en Chile es "elevado" o no en comparación con estándares internacionales.
- Se desarrolló la conexión electrónica con el sistema COPAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que permite extraer información estadística del tráfico aéreo comercial (pasajeros, carga y operaciones). Esto exime a las líneas aéreas de enviar información estadística de tráfico aéreo a la JAC (siete compañías ya han sido eximidas durante el 2004), permitiendo además la homogeneidad de datos de ambos organismos.

Finalmente, se puede manifestar que el modelo de simulación del proceso de embarque y desembarque de pasajeros del aeropuerto de Santiago, requirió un tiempo adicional que el programado en consideración a que los resultados debieron ser contrastados con la realidad para poder utilizar el modelo en diversos escenarios.

Asimismo, se efectuaron esfuerzos con Argentina, que incluyó un encuentro entre Ministros de Transportes de ambos países, pero aún no se ha logrado acercar posiciones para un nuevo acuerdo aéreo, más liberalizador, que sería de gran valor para Chile.

---

## Resultado de la Gestión Financiera

Cuadro 6 Ingresos y Gastos años 2003 – 2004			
Denominación	Monto Año 2003 M\$ <sup>16</sup>	Monto Año 2004 M\$	Notas
<b>INGRESOS</b>	<b>381.824</b>	<b>473.375</b>	
07 OTROS INGRESOS	8.163	4.969	
09 APORTE FISCAL	345.045	427.270	
11 SALDO INICIAL DE CAJA	28.616	41.136	
<b>GASTOS</b>	<b>381.824</b>	<b>473.375</b>	
21 GASTOS EN PERSONAL	263.366	293.008	
22 BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	42.356	50.727	
24 PRESTACIONES PREVISIONALES	11.067	9.311	
31 INVERSION REAL	23.464	84.201	
90 SALDO FINAL DE CAJA	41.571	36.128	

En ingresos el incremento de 2004 fue de un 24% debido al mayor aporte fiscal.  
En gastos restando el saldo final de caja el año 2004 se produjo un mayor gasto de 28,5% debido al aumento en inversión real por estudios realizados.

---

<sup>16</sup> La cifras están indicadas en M\$ del año 2004. Factor de actualización es de 1,0105 para expresar pesos del año 2003 a pesos del año 2004.

**Cuadro 7**  
**Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2004**

Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial <sup>17</sup> (M\$)	Presupuesto Final <sup>18</sup> (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados <sup>19</sup> (M\$)	Diferencia <sup>20</sup> (M\$)	Notas
			<b>INGRESOS</b>	445.993	462.411	473.375	-10.964	
07			OTROS INGRESOS	1.737	4.537	4.969	-432	
	79		Otros	1.737	4.537	4.969	-432	
09			APORTE FISCAL	443.256	416.748	427.270	-10.522	
	91		Libre	443.256	416.748	427.270	-10.522	
11			<b>SALDO INICIAL DE CAJA</b>	1.000	41.126	41.136	-10	
			<b>GASTOS</b>	445.993	462.411	473.375	-10.964	
21			GASTOS EN PERSONAL	283.192	293.283	293.008	275	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	52.746	50.746	50.727	19	
24			<b>PRESTACIONES PREVISIONALES</b>		9.311	9.311		
	30		Prestaciones Provisionales		9.311	9.311		
31			INVERSIÓN REAL	109.055	108.071	84.201	23.870	
	50		Requisitos de Inversión para funciona-					
			<b>Miento</b>	<b>3.058</b>	<b>3.058</b>	<b>3.041</b>	<b>17</b>	
	53		Estudios para Inversiones	101.920	100.936	77.284	23.652	
	56		<b>Inversión en Informática</b>	<b>4.077</b>	<b>4.077</b>	<b>3.876</b>	<b>201</b>	
90			<b>SALDO FINAL DE CAJA</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>36.128</b>	<b>-35.128</b>	

Se incrementó el presupuesto en un 3,68%.

El ingreso devengado es de un 2,6% respecto del presupuesto final.

Los gastos devengados fueron menores respecto al presupuesto final de un 5,53%

17 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

18 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2004

19 Ingresos y Gastos Devengados: incluye los gastos no pagados el 2004.

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

**Cuadro 8**  
**Indicadores de Gestión Financiera**

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo <sup>21</sup>			Avance <sup>22</sup> 2004/ 2003	Notas
			2002	2003	2004		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	[ N° total de decretos modificatorios - N° de decretos originados en leyes <sup>23</sup> / N° total de decretos modificatorios]*100		1.0	0.65	0		
Promedio del gasto de operación por funcionario	[Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23) / Dotación efectiva <sup>24</sup> ]		1574 9	1609 0	1909 6	118,68	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 25 sobre el gasto de operación	[Gasto en Programas del subt. 25 <sup>25</sup> / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)]*100		NO HAY	NO HAY	NO HAY		
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	[Gasto en estudios y proyectos de inversión <sup>26</sup> / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22 + subt. 23)]*100		0,0	0,0	22,48		

21 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,0389 para 2002 a 2004 y de 1,0105 para 2003 a 2004.

22 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene.

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

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

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

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

---

- **Resultado de la Gestión por Productos Estratégicos**

COORDINACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL.

El indicador que mejor refleja este producto es el denominado **N° de reuniones del Consejo de la JAC**, que tiene por finalidad medir el nivel de coordinación entre los diferentes organismos que intervienen en el sector aéreo comercial. Durante el 2004 se efectuaron 5 sesiones lo que muestra el cumplimiento de esta meta.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2001	2002	2003	2004	META 2004	META 2005
Asesorar a los diferentes organismos gubernamentales en temas a nivel macro de transporte aéreo	Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional	Número de reuniones del Consejo de la Junta Aeronáutica Civil	3	3	4	5	4	4

En el Consejo se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión de transporte aéreo entre ellos se puede indicar, la incorporación de Aerolíneas del Sur como empresa aérea chilena lo que permite una mayor competencia , horario de funcionamiento y niveles de servicio de los aeropuertos y aeródromos nacionales, se determinó efectuar un análisis del reglamento de tasas y derechos aerocomerciales, se realizó un convenio entre el Sernac y la JAC para recibir los reclamos de pasajeros respecto de las líneas aéreas en atención a sus derechos, se aprueba negociación bilateral con Ecuador aumentando a14 los vuelos semanales fuera de la región latinoamericana tanto de pasajeros como de carga, se analiza informe de financiamiento 2° pista Arturo Merino Benítez y se acuerdan acciones a seguir entre otras. Lo anterior radica en beneficios para todos los usuarios del sistema de transporte aéreo.

DERECHOS DE TRAFICO AÉREO COMERCIAL:

De los varios indicadores que poseemos, el que mejor representa el éxito de nuestras gestiones relacionadas con los derechos de tráfico, es el que mide el número de convenios suscritos por nuestro país, durante cada año. En el año recién pasado, este indicador se anotó dos convenios suscritos, lo que representa un éxito en materia de derechos de tráfico. A continuación se presenta la evolución de dicho indicador.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2001	2002	2003	2004	META 2004	META 2005
Efectuar gestiones para obtener derechos de tráfico aéreo internacional para las empresas chilenas	Derechos de tráfico aéreo comercial	Convenios bilaterales y multilaterales suscritos al año	6	2	2	2	3	1

Estos acuerdos han permitido que se aumenten las frecuencias con Ecuador lo que beneficia a los usuarios de las líneas aéreas chilenas, así como también se han efectuado gestiones para obtener a futuro cielos abiertos con la Unión Europea lo que ampliaría ámbito de operación.

El transporte aéreo de pasajeros aumento entre el año 2003 y 2004 en un 5.32% y el tráfico de carga en un 7.8%

#### INFORMES ESTADISTICOS Y PROYECCIONES DEL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

En este producto ha existido un notable avance en el envío oportuno del informe estadístico a los usuarios permanentes, lo cual se ve reflejado en el siguiente cuadro.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2002	2003	2004	META 2004	META 2005
Efectuar gestiones para obtener derechos de tráfico internacional para las empresas aéreas chilenas	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial	Demora en el envío de informes estadísticos estándar a usuarios permanentes	38,2	37,9	36,3	37,0	30,0

Los usuarios son: las líneas aéreas , embarcadores de carga, organismos gubernamentales , organismos internacionales de transporte aéreo ( OACI , CLAC ) autoridades aeronáuticas extranjeras, académicos y prensa.

---

## ESTUDIOS E INFORMES ESPECIALIZADOS.

Este indicador ha ido bajando en su valor anual, ya que en principio se planteó medir todos los informes que ejecutaba la JAC, pero posteriormente solo se contabilizan aquellos informes especializados que sirven para asesorar a otros organismos y que tienen un carácter muy específico. Su evolución se presenta en el siguiente cuadro.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2002	2003	2004	META 2004	META 2005
Asesorar a los diferentes organismos gubernamentales en temas a nivel macro del transporte aéreo	Estudios e Informes especializados	Número de Estudios e informes especializados realizados	33	13	10		10

Los informes especializados se refirieron a: Seguro por daños a terceros en la superficie, autorregulación tarifaria, niveles tarifarios en el transporte aéreo doméstico, cierre del Aeródromo de Los Cerrillos, nacionalidad de las empresas aéreas en general y de Aerolíneas del Sur en particular, y estadísticas del transporte aéreo a tres años de los atentados del 11 de septiembre, entre otros.

Los usuarios de los informes especializados son líneas aéreas, Consejo de la JAC, organismos gubernamentales y Ministros relacionados con el ámbito aeroportuario.

---

## Cumplimiento de Compromisos Institucionales

### - Informe de Programación Gubernamental

El Servicio propuso cuatro objetivos prioritarios para el año 2004:

- DESARROLLAR UNA CONEXIÓN ELECTRONICA CON EL SISTEMA COPAE DE LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL (DGAC) QUE PERMITA EXTRAER INFORMACION ESTADISTICA DEL TRAFICO AEREO COMERCIAL, este objetivo está ligado al producto estratégico Informes Estadísticos y Proyecciones del Transporte Aéreo Comercial.  
Este objetivo se puso en marcha en el tercer trimestre y el compromiso terminado.
  
- REALIZAR UNA ENCUESTA DE SATISFACCIÓN DE LOS PASAJEROS RESPECTO DE LOS SERVICIOS O TRÁMITES INVOLUCRADOS EN LOS PORCESOS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SANTIAGO, este objetivo está ligado al producto estratégico Coordinación del Sistema de Transporte aéreo Nacional.  
El compromiso se terminó y se obtuvieron resultados y análisis comparativos de las variables de interés.
  
- DESARROLLAR UN MODELO DE SIMULACION DE LOS PORCESOS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO, este objetivo está ligado al producto estratégico Coordinación del Sistema de Transporte aéreo Nacional.  
El compromiso fue evaluado incumplido en el cuarto trimestre por la SEGPRES porque se estaba en la etapa de validación del modelo, lo anterior se debió a que fue necesario contrastar los resultados con la realidad para poder utilizar el modelo en diversos escenarios lo que requirió de un tiempo adicional.
  
- INICIAR NEGOCIACIONES CON LA UNION EUROPEA, DESTINADOS A LLEGAR A UN ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE CHILE Y LA UNION EUROPEA, este objetivo está ligado al producto estratégico Derechos de Tráfico Aéreo Comercial.  
El compromiso se cumplió se firmo un acuerdo que ajusta los convenios aéreos suscritos entre Chile y 10 estados miembros de la Unión Europea y se ha diseñado una estrategia de continuar con las negociaciones con el fin de avanzar también en acuerdo de cielos abiertos.

---

- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas /  
Instituciones<sup>27</sup> Evaluadas<sup>28</sup>

El servicio no tiene programas evaluados durante el período comprendido entre los años 1999 y 2004

---

<sup>27</sup> Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

<sup>28</sup> Los programas a los que se hace mención en este punto corresponden a aquellos evaluados en el marco de la Evaluación de Programas que dirige la Dirección de Presupuestos.

---

- **Avances en Materias de Gestión**

- **Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión**

El servicio ha realizado importantes esfuerzos para cumplir con los sistemas de PMG, es más ha construido una política en el sentido de monitorearlos con el fin que otorguen una ayuda importante a la dirección de la institución.

No obstante lo anterior, el Sistema Administración Financiero Contable no tuvimos un cumplimiento total debido a observaciones efectuadas por la Dipres referidas fundamentalmente a los plazos de entrega de informes.

El servicio se encuentra tomando las medidas correctivas con el fin de evitar demoras en este tema.

- **Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**
- **Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales**

---

- **Avances en otras Materias de Gestión**

Como una forma de contar con mayores elementos de juicio para el sistema de Evaluación de Desempeño

Se efectuó una evaluación en 360° la que permitió mejorar temas de clima laboral y fundamentalmente de trabajo en equipo.

---

- **Proyectos de Ley**

1. El 10 de junio de 2004, el Congreso Nacional aprobó el Acuerdo Aéreo entre Chile y Brasil, el que fue promulgado el 15 de julio y publicado el 29 de septiembre del mismo año.

2. El 16 de noviembre de 2004, el Congreso Nacional aprobó el Acuerdo Aéreo entre Chile y Guatemala, el que aún no ha sido promulgado.

**OBJETIVOS:** Todos los Convenios de Transportes Aéreo obedecen a la política aerocomercial que sigue nuestro país, de conseguir la mayor apertura de los cielos de los demás países y de lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la menor intervención de la autoridad

---

## 4. Desafíos 2005

En el marco de los objetivos estratégicos, los principales desafíos planteados para la JAC son continuar con su política de apertura de derechos de tráfico, con la mayor cantidad de países del mundo. Esto se traduce en los siguientes ámbitos de actividad:

**Ambito bilateral:** Para los efectos de consolidar negociaciones, aumentar los derechos de tráfico acordados o para firmar un nuevo acuerdo bilateral, se espera continuar las negociaciones y tener avances con Argentina, Brasil, Ecuador, Perú, la Unión Europea y algunos países de Asia.

**Ambito multilateral:**

- Seguir difundiendo nuestra política aerocomercial de apertura de los cielos a partir de la calidad de miembro del Consejo de la OACI que tiene nuestro país. Además, Chile participará durante el 2005 en la Reunión de Facilitación convocada por la OACI.

- En las reuniones de la CLAC se continuará intensificando la política de liberalización del transporte aéreo en el ámbito regional, aprovechando las coyunturas que presenten los diferentes temas que allí se traten, especialmente en el Grupo de Política Aérea y en región frente a las negociaciones con la Unión Europea.

- Con la colaboración de Uruguay, se continuarán los esfuerzos para liberalizar el Acuerdo de Fortaleza, lo que hasta el momento no ha resultado posible por la oposición de Argentina y Brasil.

**Ambito interno:**

- Continuar mejorando la información a los pasajeros en torno a sus derechos y obligaciones frente a las aerolíneas. Al efecto, se estrecharán lazos con el SERNAC, organismo con el que se celebró un Convenio de Cooperación durante el 2004.

- Avanzar en materia de Gobierno Electrónico, habilitando en nuestro sitio Web [www.jac-chile.cl](http://www.jac-chile.cl) las herramientas necesarias para ello.

- Terminar con el modelo de simulación del proceso de embarque y desembarque de pasajeros del aeropuerto de Santiago, a fin de estudiar posibles medidas de facilitación del proceso, convirtiendo de paso a la JAC en un Organismo experto en el desarrollo de modelos de simulación.

---

- Desarrollar un estudio que permita diseñar una estructura óptima de tasas aeronáuticas desde el punto de vista económico y social, que considere la realidad chilena, que sea factible de aplicar y que resuelva problemas actuales o futuros en la materia.

- Desarrollar un estudio de la organización industrial del transporte aéreo en Chile, a fin de analizar el comportamiento de la industria en relación a las distintas políticas de las empresas hacia sus rivales y consumidores.

- Concluir el proyecto de conexión electrónica con el sistema COPAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que permite extraer información estadística del tráfico aéreo comercial (pasajeros, carga y operaciones). Se pretende que durante el 2005 se eximan a todas las líneas aéreas del envío de estadísticas de tráfico a la JAC.

---

## 5. Anexos

- Anexo 1: Programación Gubernamental
- Anexo 2: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión
- Anexo 3: Iniciativas de Inversión

## Anexo 1: Programación Gubernamental

Cuadro 9 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2004			
Objetivo <sup>29</sup>	Producto <sup>30</sup>	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación <sup>31</sup>
Desarrollar una conexión electrónica con el sistema COPAE de la DGAC que permita extraer información estadística	Conexión electrónica con la DGAC	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial	Cumplido
Realizar una encuesta de satisfacción de los pasajeros respecto de los servicios o trámites involucrados en los procesos de embarque y desembarque del Aeropuerto Internacional de Santiago	Resultado y análisis de la encuesta de satisfacción de los pasajeros	Coordinación del sistema de Transporte aéreo Nacional	Cumplido
Desarrollar un modelo de simulación de los procesos de embarque y desembarque de pasajeros del Aeropuerto de Santiago	Modelo de simulación de los procesos de embarque y desembarque de pasajeros.	Coordinación del sistema de Transporte aéreo Nacional	Incumplido
Iniciar negociaciones con la Unión Europea, destinados a llegar a un acuerdo de transporte aéreo entre Chile y la Unión Europea	Diseñar una estrategia para efectuar negociaciones aéreas con la Unión Europea	Derecho de tráfico aéreo comercial	Cumplido

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

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

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

## Anexo 2: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2004

Cuadro 10 Cumplimiento PMG 2004										
Áreas de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión						Prioridad	Ponderador	Cumple
		Etapas de Desarrollo o Estados de Avance								
		I	II	III	IV	V	VI			
Recursos Humanos	Capacitación				○			ALTA	20%	✓
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				○			MEDIANA	10%	✓
	Evaluación de Desempeño				○			MEDIANA	10%	✓
Calidad de Atención a Usuarios	Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS									
	Gobierno Electrónico	○						MENOR	5%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión					○		ALTA	20%	✓
	Auditoría Interna				○			MEDIANA	10%	✓
	Gestión Territorial Integrada									
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público						○	ALTA	20%	✓
	Administración Financiero-Contable					○		MENOR	5%	✗
Enfoque de Género	Enfoque de Género									

Porcentaje Total de Cumplimiento: 95.00%

---

## Sistemas Eximidos / Modificados

Sistemas	Justificación
Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo	Se modifica: El servicio no constituirá Comité Paritario debido a que el número de funcionarios es inferior al establecido por la norma, por lo que cumplirá el sistema participando en el Comité de otra institución, o conformando un Comité voluntario
Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS	Se excluye: El Servicio no atiende usuarios finales
Auditoría Interna	Se modifica: Cumplirá la función de auditoría sin constituir la unidad.
Enfoque de Género	Se excluye: El servicio no cuenta con productos estratégicos en los que sea aplicable el enfoque de género
Gestión Territorial Integrada	Justificación Eximición: El servicio no cuenta con Definiciones Estratégicas que les permitan aplicar la perspectiva territorial integrada

Cuadro 11 Cumplimiento PMG años 2001 - 2003			
	2001	2002	2003
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	100	85	100

---

- **Anexo 3: Iniciativas de Inversión**<sup>32</sup>

1. Nombre: ANALISIS PROCEDIMIENTOS Y TECNOLOGIAS DE FACILITACIÓN MIGRATORIA TTE. AEREO

- 2.

Tipo de Iniciativa: Estudio Básico

Objetivo: Este estudio tiene por objetivo, estudiar los procesos que enfrenta el pasajero en un Terminal internacional, de manera tal de cuantificar los tiempos involucrados en éstos. Adicionalmente, contar con una medición de la satisfacción que declaran los pasajeros y una medición de la disposición a pagar por ahorros de tiempo producto de optimizaciones en el sistema.

Beneficiarios: Usuarios del Transporte Aéreo nacional e Internacional

2. Nombre: ANALISIS Y ESTUDIO DE LOS NIVELES TARIFARIOS EN EL MERCADO AÉREO DOMESTICO

Tipo de Iniciativa: Estudio Básico

Objetivo: Disponer de una herramienta metodológica que permita realizar una comparación de las tarifas entre nuestro mercado aéreo de pasajeros y otros de ámbito mundial (latinoamericano, norteamericano y europeo), de igual manera realizar una comparación respecto del nivel de competencia de nuestras líneas aéreas.

Beneficiarios: Usuarios del Transporte Aéreo nacional e Internacional

3. Nombre: ANALISIS MODELO CUANTIFICACIÓN EFECTOS ACUERDOS COMERCIALES AÉREOS

Tipo de Iniciativa: Estudio Básico

Objetivo: Contar con elementos teóricos que permitan conocer la organización industrial de nuestras compañías aéreas. Y por otro lado, estudiar el actual sistema de cobros por los servicios aeroportuario de de aeronavegación que cobra el Estado Chileno.

Beneficiarios: Usuarios del Transporte Aéreo nacional e Internacional

---

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

**Cuadro 12**  
**Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2004**

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado <sup>33</sup>	Ejecución Acumulada al año 2004 <sup>34</sup>	% Avance al Año 2004	Presupuesto Final Año 2004 <sup>35</sup>	Ejecución Año 2004 <sup>36</sup>	% Ejecución Año 2004	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
ANALISIS PROCEDIMIENTOS Y TECNOLOGIAS DE FACILITACIÓN MIGRATORIA TTE. AEREO	27.400	27.400	100%	27.400	27.400	100%	-	
ANALISIS Y ESTUDIO DE LOS NIVELES TARIFARIOS EN EL MERCADO AÉREO DOMESTICO	50.036	50.036	100%	50.036	50.036	100%	-	
ANALISIS MODELO CUANTIFICACIÓN EFECTOS ACUERDOS COMERCIALES AÉREOS	23.000	-	0%	23.500	-	0%	23.500	

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

34 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2004.

35 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2004.

36 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria del año 2004.

## • Anexo 4: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 13 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>37</sup>		Avance <sup>38</sup>	Notas
		2003	2004		
Días No Trabajados Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año } t/12)/ \text{Dotación Efectiva año } t$	1.6	1.0	62,5	
Rotación de Personal Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	10.52	0	0	
Rotación de Personal Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	10.52	0	0	
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t/ \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0	0	0	
• Retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0	0	0	
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de otros retiros año } t/ \text{Dotación efectiva año } t) * 100$		0	0	
• Razón o Tasa de rotación	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t/ \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t) * 100$	0	100	100	
Grado de Movilidad en el servicio Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	6.67	0	0	
Grado de Movilidad en el servicio Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año } t) / (\text{Contrata Efectiva año } t) * 100$	0	0	0	

37 La información corresponde al período Junio 2002-Mayo 2003 y Junio 2003-Mayo 2004, exceptuando los indicadores relativos a capacitación y evaluación del desempeño en que el período considerado es Enero 2003-Diciembre 2003 y Enero 2004-Diciembre 2004.

38 El avance corresponde a un índice con una base 100, de tal forma que un valor mayor a 100 indica mejoramiento, un valor menor a 100 corresponde a un deterioro de la gestión y un valor igual a 100 muestra que la situación se mantiene. Para calcular este avance es necesario, previamente, determinar el sentido de los indicadores en ascendente o descendente. El indicador es ascendente cuando mejora la gestión a medida que el valor del indicador aumenta y es descendente cuando mejora el desempeño a medida que el valor del indicador disminuye.

Cuadro 13 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados <sup>37</sup>		Avance <sup>38</sup>	Notas
		2003	2004		
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	100	95	95	
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.					0
Porcentaje de becas <sup>39</sup> otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año } t / \text{Dotación efectiva año } t * 100$	0	0		
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas para Capacitación año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios capacitados año } t)$	58.9	39.1	66.38	
Grado de Extensión de la Jornada				102	
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año } t / 12) / \text{Dotación efectiva año } t$	12.44	12.12		
Evaluación del Desempeño <sup>40</sup>	Lista 1 % de Funcionarios	89.0	100	112	
	Lista 2 % de Funcionarios	11.0	0	0	
	Lista 3 % de Funcionarios	0			
	Lista 4 % de Funcionarios	0			
Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.					

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

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