

FORMULACIÓN DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2017

I. IDENTIFICACIÓN

MINISTERIO	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	PARTIDA	11
SERVICIO	DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	CAPÍTULO	21

II. FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de Gestión	N° Indicadores	Ponderador
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	1.- Cumplir metas de indicadores de productos estratégicos e informar sin errores	8	60.00%
			2.- Medir e Informar correctamente indicadores transversales	8	30.00%
			3.- Cumplir meta de indicadores transversales	0	0.00%
			4.- Publicar la formulación del año 2017 de los compromisos de gestión, asociados a todos los mecanismos de incentivos de remuneraciones	0	10.00%
			Total	16	100.00%

III. SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación/ Modificación contenido etapa
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Descentralización	Modificar	1	El Servicio compromete el Objetivo 2 de acuerdo al marco definido en Decreto 290, excepto el indicador "Porcentaje de iniciativas de descentralización y desconcentración implementadas en el año t".
		Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Eficiencia Energética	Modificar	1	El servicio compromete los inmuebles (edificios administrativos) que dispongan de las boletas de electricidad y/o gas natural, asociadas a medidores que consideren consumos de cargo del Servicio. La información se conocerá a más tardar en abril del 2017, como está señalado en el Decreto N° 290 que aprueba el Programa Marco PMG 2017.
		Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Equidad de Género	Modificar	1	El Servicio compromete el Objetivo 2 de acuerdo al marco definido en Decreto 290, excepto el indicador "Porcentaje de medidas para la igualdad de Género del programa de trabajo implementadas en el año t".

IV. INDICADORES DE DESEMPEÑO

4.1. Objetivo 1. Cumplir metas de indicadores de desempeño de los productos estratégicos (bienes y/o servicios) e informar sin errores. (Ponderación: 60.00%.)

N°	Indicador	Formula	Meta	Prioridad	Ponderador	Nota
1	Porcentaje de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t	(Total de objetos detectados del Plan Pasajero Incógnito en el año t/Total de objetos del Plan Pasajero Incógnito en el año t)*100	76.19 % [[64.00 /84.00) *100]	Alta	9.00	1
2	Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares en el año t	(Número de horas en funcionamiento de radares en el año t/Número de horas de radares en uso durante el período en el año t)*100	99.00 % [[130086.00 /131400.00)*100]	Mediana	6.00	2
3	Número de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS cada 100.000 movimientos de aeronaves en el año t.	(Total de incidentes de tránsito aéreo de responsabilidad ATS en el año t/Total de movimientos de aeronaves del país en el año t)*100000	6.50 unidades [[32.61 /501754.00) *100000.00]	Alta	9.00	3
4	Porcentaje de cumplimiento de la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los ejercicios del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SSEI).	(Número total de ejercicios realizados en el año t que cumplen con la Norma/Número total de ejercicios realizados en el año t) *100	100.00 % [[84.00 /84.00) *100]	Mediana	6.00	4
5	Razón de fiscalizaciones a los CMA que ejecutan mantenimiento a todas aquellas aeronaves de un PMD superior a los 5.700 kgs. y más de 19 pasajeros, con respecto a la cantidad de CMA que estén vigentes durante el año.	Número de fiscalizaciones efectuadas a los CMA en el año t/Número de CMA vigentes en el año t	7.50 unidades [75.00 /10.00]	Alta	9.00	5
6	Razón de fiscalizaciones a las Aeronaves de Transporte Público en el año t, que realizan operaciones aéreas, tanto en Chile como en el extranjero, con respecto a la cantidad de aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t	(Número de fiscalizaciones efectuadas a las aeronaves de Transporte Público en el año t)/(Número de aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t)	0.73 unidades [117.00 /160.00]	Alta	9.00	6
7	Porcentaje de cumplimiento de calidad total en observaciones meteorológicas (METAR), en el año t.	(Total de observaciones meteorológicas (METAR) que cumplen calidad total en el año t/Total de observaciones meteorológicas (METAR) planificadas para el año t)*100	93.00 % [[103160.00 /110925.00)*100]	Mediana	6.00	7
8	Porcentaje de cumplimiento de oportunidad en pronósticos meteorológicos (TAF), en el año t.	(Total de pronósticos meteorológicos (TAF) que cumplen con oportunidad en el año t./Total de pronósticos meteorológicos (TAF) planificados para el año t.)*100	93.59 % [[18960.00 /20259.00)*100]	Mediana	6.00	8
	Total Ponderación				60.00%	

4.2. Objetivo 2. Medir e Informar correctamente indicadores de desempeño transversales. (Ponderación: 30.00%.)

N°	Indicador	Fórmula	Unidad de Medida
1	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t.	$(\text{Número de Accidentes del Trabajo ocurridos en el año } t / \text{Promedio anual de trabajadores en el año } t) * 100$	%
2	Porcentaje de trámites digitalizados al año t respecto del total de trámites identificados en el catastro de trámites del año t-1.	$(\text{N}^\circ \text{ de trámites digitalizados al año } t / \text{N}^\circ \text{ total de trámites identificados en catastro de trámites del año } t-1) * 100$	%
3	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	$(\text{N}^\circ \text{ de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en año } t \text{ en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en año } t / \text{N}^\circ \text{ de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en año } t) * 100$	%
4	Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t.	$(\text{Número de procesos de licitaciones en las que se cerró la recepción de ofertas el año } t \text{ que no tuvieron oferentes} / \text{Número de procesos de licitaciones en las que se cerró la recepción de ofertas el año } t) * 100$	%
5	Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t	$(\text{N}^\circ \text{ de actividad/es de Capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizada en el año } t / \text{N}^\circ \text{ de actividad/es de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en año } t) * 100$	%
6	Porcentaje de compromisos de Auditorías implementados en el año t.	$(\text{N}^\circ \text{ de compromisos de auditoría implementados en año } t / \text{N}^\circ \text{ total de compromisos de auditorías realizadas al año } t-1) * 100$	%
7	Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001, al año t.	$(\text{N}^\circ \text{ de controles de seguridad de la Norma NCh-ISO 27001 implementados para mitigar riesgos de seguridad de la información en el año } t / \text{N}^\circ \text{ Total de controles establecidos en la Norma NCh-ISO 27001 para mitigar riesgos de seguridad de la información en el año } t) * 100$	%
8	Índice de eficiencia energética.	$\text{Consumo Total de Energía (CTE) en el año } t / \text{Superficie Total (ST) del conjunto de edificaciones utilizadas por el servicio en el año } t$	kWh/m2

V. MECANISMOS DE INCENTIVO

5.1. Objetivo 4. Publicar la formulación del año 2017 de los compromisos de gestión, asociados a todos los mecanismos de incentivos de remuneraciones, definidos por ley para el Servicio y sus resultados en el año 2016. (Ponderación: 10.00%.)

N°	Mecanismo de Incentivo
1	Programa de mejoramiento de la gestión (PMG). Ley 19.553
2	Convenio de desempeño Colectivo

Notas Indicadores de los Productos Estratégicos (Objetivo 1):

- 1 El Programa Pasajero Incógnito, consiste en que un funcionario de la DGAC transporta elementos prohibidos de cargar con el fin de conocer la capacidad de los operarios AVSEC (Seguridad de Aviación), para detectar objetos que los pasajeros no deben portar.
- 2 El Porcentaje de disponibilidad de la red nacional de radares, se determina de acuerdo a los criterios establecidos en el Anexo N° 10 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen I, Radioayudas para la navegación, que considera los periodos de funcionamiento, los periodos de interrupción previstos y los periodos de falla.
- 3 Se entiende por incidentes de tránsito aéreo, aquel suceso que ocurre producto de la interacción entre la aeronaves y los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), que no llegue a ser accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones y que ocurra desde el momento que una aeronave inicia su desplazamiento en el área de movimientos para efectuar un vuelo u ocurra en el espacio aéreo nacional hasta que aterriza y detiene sus motores. Para el caso del indicador, al no existir certeza del número de movimientos de aeronaves para el año t, se considera como total de movimientos de aeronaves en el año t el total registrado en el año t-2.
- 4 El ejercicio de práctica de emergencia se debe entender como el entrenamiento que deben tener quienes están cargo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI), para mejor actuar en los casos eventuales de incidentes/accidentes de aeronaves en las unidades aeroportuarias. En la normativa asociada (DAR 14 (Reglamento de Aeródromos)), se establecen los tiempos de respuesta del Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios en aeronaves (SSEI), como también, la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria en la planificación de prácticas de emergencia, a fin de mejorar la eficacia del servicio mediante equipo de salvamento. Estas prácticas consisten en la simulación de Salvamento y/o Extinción de Incendios siempre guardando relación con las operaciones de aeronaves, donde se mide entre otras cosas el tiempo transcurrido entre la llamada de emergencia y la llegada del equipo de salvamento al lugar de los hechos, suponiendo su ubicación en extremo de cada pista operacional, en condiciones óptimas de visibilidad y estado de superficie.
- 5 Para los efectos del indicador se debe tener presente:
 - i) CMA: Centro de Mantenimiento de Aeronaves.
 - ii) PMD: Peso Máximo de Despegue.
 - iii) Se entiende por CMA vigentes en el año t, al promedio de la cantidad de CMA de los 12 meses del año t, informados por el Departamento de Seguridad Operacional.
- 6 Para el caso del indicador, se debe tener presente:
 - i) Aeronaves de Transporte Público son aquellas Aeronaves de un PMD superior a los 5.700 kgs. y más de 19 pasajeros, con matrícula nacional.
 - ii) Se entiende por Aeronaves de Transporte Público vigentes en el año t, al promedio de la cantidad de aeronaves mayores de 5700 kilos y más de 19 pasajeros, de los 12 meses del año t, informados por el Departamento de Seguridad Operacional.
- 7 Para los efectos del indicador se debe tener presente lo siguiente:
 - i) METAR (METeorological Aerodrome Report), es el estándar internacional del formato del código utilizado para emitir informes periódicos de las observaciones meteorológicas en los aeropuertos/aeródromos.
 - ii) Se entiende por Calidad Total el cumplimiento tanto de los conceptos de oportunidad y calidad para una observación meteorológica (METAR), donde oportunidad se relaciona con el cumplimiento de la fecha y hora de ingreso a la red AFTN, y calidad se relaciona con la aceptación de la observación por el sistema SACLIM, según se cumplan los estándares para ello.
 - iii) Las mediciones anuales corresponden a las observaciones METAR que se realizan en la Red Primaria, la que está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las Capitales Regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.
- 8 Para los efectos del indicador se debe tener presente lo siguiente:
 - i) TAF (Terminal Aerodrome Forecast), pronóstico de tiempo meteorológico que se realiza en un aeropuerto/aeródromo.
 - ii) Se entiende por oportunidad el cumplimiento de la fecha y hora de emisión del pronóstico de acuerdo a los estándares definidos, según la normativa en la materia.
 - iii) Las mediciones anuales corresponden a los pronósticos TAF que se realizan en la Red Primaria, la que está compuesta por los 16 aeropuertos/aeródromos más importantes del país, los cuales se ubican principalmente en las Capitales Regionales o en las cercanías de ciudades que son relevantes por ciertos aspectos como por ejemplo el económico, permitiendo así su conectividad tanto nacional (para el caso de los 16) como internacional para el caso de los 7 aeropuertos.