
**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2005**

**DIRECCIÓN GENERAL DE
AERONÁUTICA CIVIL**

SANTIAGO DE CHILE

Miguel Claro, N° 1314, Santiago. Fono 4392000
Página Web: www.dgac.cl

Índice

1. Carta del Jefe de Servicio	4
2. Identificación de la Institución	6
• Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución	7
• Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio	10
• Principales Autoridades	11
• Definiciones Estratégicas	12
- Misión Institucional	12
- Objetivos Estratégicos	12
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos	13
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios	14
- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios	15
• Recursos Humanos	16
- Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato y Sexo	16
- Dotación Efectiva año 2005 por Estamento y Sexo	17
- Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	18
• Recursos Financieros	19
- Recursos Presupuestarios año 2005	19
3. Resultados de la Gestión	20
• Cuenta Pública de los Resultados	21
- Balance Global	21
- Resultados de la Gestión Financiera	23
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos	28
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales	38
- Informe de Programación Gubernamental	38
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	40
• Avances en Materias de Gestión	42
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión	42
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	44
- Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales	44
- Avances en otras Materias de Gestión	45
• Proyectos de Ley	47
4. Desafíos 2006	48

5. Anexos 49

- Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005 50
- Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño 54
- Anexo 3: Programación Gubernamental 58
- Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas..... 61
- Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005 64
- Anexo 6: Transferencias Corrientes 65
- Anexo 7: Iniciativas de Inversión 66
- Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos 70

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato y Sexo	16
Cuadro 2: Dotación Efectiva año 2005 por Estamento y Sexo	17
Cuadro 3: Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	18
Cuadro 4: Ingresos Presupuestarios Percibidos año 2005	19
Cuadro 5: Gastos Presupuestarios Ejecutados año 2005	19
Cuadro 6: Ingresos y Gastos años 2004 – 2005	23
Cuadro 7: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2005	24
Cuadro 8: Indicadores de Gestión Financiera	27
Cuadro 9: Cumplimiento Convenio Colectivo año 2005	44
Cuadro 10: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2005	50
Cuadro 11: Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2005	54
Cuadro 12: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005	58
Cuadro 13: Cumplimiento Compromisos de Programas / Instituciones Evaluadas	61
Cuadro 14: Cumplimiento PMG 2005	64
Cuadro 15: Cumplimiento PMG años 2002 – 2004	64
Cuadro 16: Transferencias Corrientes	65
Cuadro 17: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2005	68
Cuadro 18: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	70

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato	16
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2005 por Estamento	17
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	18

1. Carta del Jefe de Servicio

SR. ENRIQUE ROSENDE ALBA
GENERAL DE AVIACIÓN
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL



La DGAC ha alcanzado un merecido prestigio en el concierto aeronáutico Internacional, dado el profesionalismo de su personal, en este sentido se desplegaron el máximo de los esfuerzos con objeto de continuar por la senda de superación en la cual nos encontramos, brindando servicios cada vez más satisfactorios para nuestros usuarios y empleando de la mejor forma posible los recursos disponibles, considerando además que la industria aeronáutica se ha convertido en una herramienta fundamental del progreso y la globalización, dando origen a un amplio espectro de relaciones entre individuos, empresas y Estados.

Bajo este esquema es posible destacar durante el año 2005 lo siguiente:
De acuerdo al Plan de Desarrollo y Reposición de Capacidades, la DGAC puso en servicio cinco carros de Salvamento y Extinción de Incendios en Aeronaves, equipamiento de última generación que posiciona a Chile en lo más alto en materia de seguridad operacional.

La categoría de nuestro país es privilegiada en materia de seguridad aérea, ostentando bajas cifras de accidentabilidad y siendo un ejemplo en el desarrollo de los procesos internos, actualización de normativa e incorporación de tecnología en la Región. Chile ha cumplido con todas las recomendaciones y requisitos que garantizan la seguridad de las operaciones aéreas dentro del espacio aéreo controlado (31,9 millones de kilómetros cuadrados). Desde que, tanto la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA), auditan el funcionamiento de los Sistemas Aeronáuticos del mundo, el país ha mantenido una destacada posición.

También durante el año 2005, se llevo a cabo un foro Internacional de Perspectivas Climáticas para la región oeste de América del Sur, considerando que la previsión del clima es un tema fundamental para la economía de los países de América Latina, basada en la producción de materias primas. En la búsqueda de información fidedigna y confiable la Organización Meteorológica Mundial (OMM), junto al Centro Internacional para la Investigación del Fenómeno del Niño (CIFEN), llevan a cabo por quinta vez consecutiva este evento, que en esta oportunidad fue realizado en Chile por la Dirección Meteorológica y que reunió a representantes de Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Brasil y Chile.

Efectuándose además una reunión en que el Grupo de Planificación de las regiones Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) analizó discutió y tomó las medidas necesarias para implementar las normas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tendientes a aumentar la seguridad de las operaciones aéreas en el continente. Nuestro país ha participado activamente en las reuniones de trabajo y en los Subgrupos de diferentes áreas relevantes para el desarrollo de la navegación aérea y seguridad aeroportuaria de todos los países del Continente.

Finalmente y a objeto de resumir la gestión de nuestra Institución durante el año 2005, la DGAC, dentro del marco de modernización y mejoramiento de la gestión, política impulsada por el Gobierno a través del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG), ha llevado a cabo diferentes actividades orientadas al cumplimiento y desarrollo de los objetivos estratégicos definidos por la Institución, dentro de los cuales, el enfoque a la calidad de los servicios requeridos por los usuarios es una de sus principales preocupaciones. Desde su implementación, la DGAC ha cumplido con todos los compromisos adquiridos, alcanzando en estos dos últimos años el 100% de las metas propuestas en las áreas en las que se desenvuelven los sistemas del PMG: Recursos Humanos; Atención al Usuario; Planificación y Control de Gestión; Gestión Territorial Integrada; Administración Financiera; y Enfoque de Género. En este sentido, la Institución se encuentra en proceso de certificación bajo las normas de calidad, ISO, convirtiéndose en una de las primeras Reparticiones de la Administración Pública en responder al llamado del Gobierno en esta materia.

A su vez, como complemento a lo anterior, la DGAC se ha propuesto certificar otros procesos, que no estando incluidos en el PMG, son fundamentales tanto para los servicios que otorga a los usuarios del Sistema Aeronáutico como para la gestión dentro de la Organización, los que buscan entregar una mejora constante de calidad, eficiencia y eficacia.



ENRIQUE ROSENDE ALBA
GENERAL DE AVIACIÓN
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

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 2005 por tipo de Contrato y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2005 por Estamento y Sexo
 - Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo
- Recursos Financieros
 - Recursos Presupuestarios año 2005

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

1. Ley N° 16.752, que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.
2. Ley 18.916, que Aprueba el Código Aeronáutico.
3. Decreto de Ley N° 2.564 de 1979, Ley de Aviación Comercial.
4. Decreto N° 509 bis del Ministerio de Relaciones Exteriores, que Promulga Convenio de Aviación Civil OACI.
5. Decreto N° 289, que Promulga Convenio relativo al reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves.
6. Decreto N° 900 de 1996, Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
7. Ley N° 19.553 de 1997, Asignación de Modernización.
8. D.F.L. N° 1/19.653 del MINSEGPRES que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, publicado en el diario oficial el 17 de nov. Del 2001.
8. Ley N° 20.000, sustituye la Ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, publicada el D.O. el 16 de feb. 2005.
9. D.L. N° 1939, del Ministerio de Tierras y colonización, que establece Normas sobre Adquisición, Administración y Disposición de Bienes del Estado.
10. Ley 20.008. que establece como obligatoria la declaración jurada patrimonial de Bienes a las autoridades que ejercen una función Pública.
11. Ley N° 20.061, que modificó la Ley N° 17.798, sobre control de armas y explosivos.
12. DFL N° 1 (G) de 1997, Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas, que establece disposiciones sobre remuneraciones del personal del Servicio.
13. Ley N° 19.880 de 2003, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado.
14. Ley N° 19.882 de 2003, que regula nueva política de personal a los funcionarios públicos que se indica.
16. Ley N° 19.618 de 1998, que otorgó la asignación de modernización al Personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
17. Ley N° 19.886, de Bases sobre Contratos Administrativos de Suministro y Prestación de Servicios.
18. Constitución Política de la República, Decreto N° 100 MINSEGPRES. que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la CPR , publicado en el diario oficial el 22-sep. 2005.
19. Ley Orgánica de la Administración Financiera del Estado, D.L. N° 1.263 de 1975
20. Jurisprudencia Administrativa de la Contraloría General de la República.

-
21. DFL N° 29 del Ministerio de Hacienda del 16 de junio de 2004 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.834 sobre estatuto administrativo.
 22. Decreto N° 250 del Ministerio de Hacienda, Reglamento de la Ley N° 19.886, publicado en el diario oficial de 30 de julio de 2003.
 23. D.S. N° 680 del Ministerio de Interior que “aprueba instrucciones para el establecimiento de oficinas de información para el público usuario en la Administración del Estado”, publicada en el diario oficial del 26 de octubre de 1990.
 24. Ley N° 19.628 sobre “protección de la vida privada”, publicada en el diario oficial del 28 de agosto de 1999.
 25. Ley N° 19.799 sobre “documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma”, publicada en el diario oficial del 12 de abril de 2002.
 26. D.S. N° 181 que “aprueba el Reglamento de la Ley N° 19.799 sobre documentos electrónicos, firma electrónica y la certificación de dichas firmas”, del 09 de julio de 2002.
 27. Ley N° 19.223 que “tipifica figuras penales relativas a la informática”, publicada en el diario oficial el 07 de junio de 1993.
 28. D.S. N° 77 que “aprueba norma técnica sobre eficiencia de las comunicaciones electrónicas entre órganos de la Administración del Estado y entre estos y los ciudadanos”.
 29. D.S. N° 81 que “aprueba norma técnica para los órganos de la administración del estado sobre interoperabilidad de documentos electrónicos”, del 03 de junio de 2004.
 30. D.S. N° 83 que “aprueba norma técnica para los órganos de la administración del estado sobre seguridad y confidencialidad de los documentos electrónicos”, de la Secretaría General de la Presidencia, publicado en el diario oficial del 12 de enero de 2005.
 31. Instructivo Presidencial para el desarrollo del Gobierno Electrónico (Gab. Pres .N° 005 del 11 de mayo de 2001)
 32. Oficio Ord. (Pryme) N° 505 del 30 de abril de 2004, sobre Instructivo Presidencial que imparte instrucciones y recomendaciones para la aplicación de procedimientos electrónicos en servicios públicos.
 33. Reglamento de Licencias del Personal Aeronáutico, aprobado por Decreto Supremo (AV) N° 11 del 08 de Enero de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional.
 34. Reglamento del Aire, aprobado por Decreto Supremo N° 37 (Av) de 1988, del Ministerio de Defensa Nacional.
 35. Reglamento de Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea, aprobado por Decreto Supremo N° 113 (Av) de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional.
 36. Reglamento sobre Operación de Aeronaves, aprobado por Decreto Supremo N° 52 (Av) de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional.
 37. Reglamento de Elaboración y publicación de Cartas Aeronáuticas, DAR – 04, aprobado por D.S. (Av) N° 126 del 17 de Agosto de 2004.
 38. Reglamento de Unidades de medida que se emplearán en las operaciones Aéreas y Terrestres de la Aviación Civil, DAR – 05, aprobado por D.S. (Av.) N° 798 del 17 de Noviembre de 1988.

-
39. D.L. N° 799 del Ministerio del Interior, publicado en el D.O. el 19 de Diciembre de 1974, el que deroga la Ley 17.054 y dicta en su reemplazo disposiciones que regulan el uso y circulación de Vehículos estatales.
 40. Reglamento de Aeronavegabilidad, aprobado por Decreto Supremo N° 270 (Av.) de 1996, del Ministerio de Defensa Nacional.
 41. Reglamento sobre Telecomunicaciones Aeronáuticas, aprobado por Decreto Supremo N° 682 (Av.) de 1996, del Ministerio de defensa Nacional.
 42. Reglamento sobre Servicios de Tránsito Aéreo, aprobado por Decreto Supremo N° 1087 (Av.) de 1997, del Ministerio de Defensa Nacional.
 43. Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación, aprobado por Decreto Supremo N° 216 (Av.) de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional.
 44. Reglamento sobre Aeródromos, aprobado por Decreto Supremo N° 987 (Av.) de 1999, del Ministerio de Defensa Nacional.
 45. Reglamento de Servicios de Información Aeronáutica, aprobado por Decreto Supremo N° 716 (Av.) de 1998, del Ministerio de Defensa Nacional.
 46. Reglamento de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra actos de interferencias ilícita, aprobado por Decreto Supremo N° 871 (Av.) de 1996, del Ministerio de Defensa Nacional, y su enmienda 1, 2da. Edición, se aprobó por D.S.(AV) N° 45 del 18 de Febrero de 2004.
 47. Reglamento de Procedimientos Infraccional aeronáutico, aprobado por D.S. (AV) N° 148 del 08 de Septiembre de 2004.
 48. Reglamento de Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por vía aérea, aprobado por Decreto Supremo N° 746 (Av.) de 1989, del Ministerio de Defensa Nacional.
 49. Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos, aprobado por Decreto Supremo N° 172 (Av.) de 1974, del Ministerio de Defensa Nacional.
 50. Oficio Ord. (Pryme) N° 341 del 30 de marzo de 2004, sobre instructivo Presidencial sobre aplicación de procedimientos electrónicos.
 51. Oficio Ord. N° 1360 del Ministerio del Interior del 03 de febrero de 2005, sobre solicitud de nominación de encargados de seguridad,.
 52. Imparte instrucciones sobre implementación y uso de la firma electrónica en los actos, contratos y cualquier tipo de documento de la administración central del estado.
 53. Resolución N° 520 de la Contraloría General de la Republica, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Res. N° 55 de 1992 de la C.G.R. que establece normas sobre exención del tramite de toma de razón.

- **Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio**



- **Principales Autoridades**

Cargo	Nombre
Director General de Aeronáutica Civil	General de Aviación Sr. Enrique Rosende Alba
Director de Planificación y Coordinación	Coronel de Aviación (A) Sr. Christian Gómez Meneses
Director de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos	Sr. Héctor Barrientos Parra
Director de Seguridad Operacional	Sr. Lorenzo Sepúlveda Biget
Director Dirección Meteorológica	Sr. Hugo Oliva Haupt
Director de Recursos Humanos	Sr. Rafael Gaete Jaime
Director Comercial y Finanzas	Sr. Sergio Cerda Dura
Director Logístico	Sr. René Cerda Herrera
Auditor Interno	Sr. Oscar Peñafiel Maggi
Fiscal DGAC	Sr. Ignacio Camino Mardones
Secretario General	Sr. Pablo Ortega Canelo

- **Definiciones Estratégicas**

- **Misión Institucional**

Normar y fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado por Chile y aquella que ejecutan en el extranjero empresas aéreas nacionales, desarrollar la infraestructura aeronáutica, prestar servicios de excelencia de navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y seguridad operacional, con el propósito de garantizar la operación del Sistema Aeronáutico en forma segura y eficiente.

- **Objetivos Estratégicos**

Número	Descripción
1	Mantener altos estándares de seguridad en las operaciones aeronáuticas, estableciendo la normativa que permita la operación y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, fiscalizando eficazmente su cumplimiento.
2	Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que respondan a la demanda por los servicios requeridos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con la gestión del sistema aeronáutico operacional.
3	Proporcionar servicios meteorológicos que satisfagan las necesidades de la comunidad, sectores productivos e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales, propendiendo a la generación autónoma de ingresos.
4	Consolidar una presencia nacional e internacional eficaz, que permita promover los intereses que mejor satisfagan al sistema aeronáutico nacional y preservar su patrimonio histórico.

- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
	<u>Servicios Aeroportuarios.</u>	
1	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios de área de movimiento. • Servicios de Seguridad de Aviación Civil. • Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios. • Autorizaciones y Certificaciones Aeroportuarias. • Asesorías técnicas especializadas en Servicios Aeroportuarios. • Promoción de los intereses de los Serv. Aeroportuarios en los ámbitos nacional e internacional. • Normativa de la actividad de los Servicios Aeroportuarios. 	1,2,3,4
	<u>Servicios de Navegación Aérea.</u>	
2	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios de Información de Vuelo. • Servicios de Control de Tránsito Aéreo. • Publicaciones Aeronáuticas. • Inspección de Ayudas a la Navegación. • Asesorías técnicas especializadas en Servicios de Navegación Aérea. • Promoción de los intereses de los Servicios de Navegación Aérea en los ámbitos nacional e internacional. • Normativa de la actividad de los Servicios de Navegación Aérea. 	1,2,3,4
	<u>Servicios de Seguridad Operacional.</u>	
3	<ul style="list-style-type: none"> • Certificaciones y Autorizaciones Aeronáuticas. • Habilitaciones. • Licencias. • Fiscalizaciones. • Prevención e Investigación de Accidentes. • Asesorías técnicas especializadas en Servicios de Seguridad Operacional. • Promoción de los intereses de los Servicios de Seguridad Operacional en los ámbitos nacional e internacional. • Normativa de la actividad de los Servicios de Seguridad Operacional. 	1,4
	<u>Servicios de Meteorología.</u>	
4	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios de Meteorología Aeronáutica. • Servicios de Meteorología y Climatología Aplicada. • Servicios de Meteorología No Aeronáutica. • Normativa de la actividad de los Servicios Meteorológicos. 	1,3,4
	<u>Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico.</u>	
5	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de Biblioteca y Archivo Histórico Aeronáutico. • Servicio de Visita y Apoyo a las Actividades de Educación. • Servicio de Exposiciones Itinerantes del Museo. • Servicios de Restauración y Mantenimiento de Aeronaves del Museo. 	4

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

Número	Nombre
1	Pasajeros de aeródromos y aeropuertos
2	Usuarios de aeródromos y aeropuertos
3	Empresas aéreas de transporte público nacionales e internacionales
4	Aeronaves nacionales de transporte público y carga
5	Aeronaves nacionales aviación general y deportiva
6	Empresas de mantenimiento
7	Empresas de trabajos aéreos
8	Clubes aéreos
9	Pilotos comerciales
10	Pilotos privados
11	Personal de vuelo
12	Personal técnico
13	Universidades e institutos de estudios superiores y CFT
14	Organizaciones privadas y estatales nacionales e internacionales
15	Público en general
16	Aeronaves extranjeras de transporte público y carga
17	Aeródromos y helipuertos
18	Concesionarios DGAC
19	Aeropuertos concesionados MOPTT
20	Empresas y usuarios no aeronáuticos
21	Estados (países de la Región)
22	Medios de Comunicación

- **Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios**

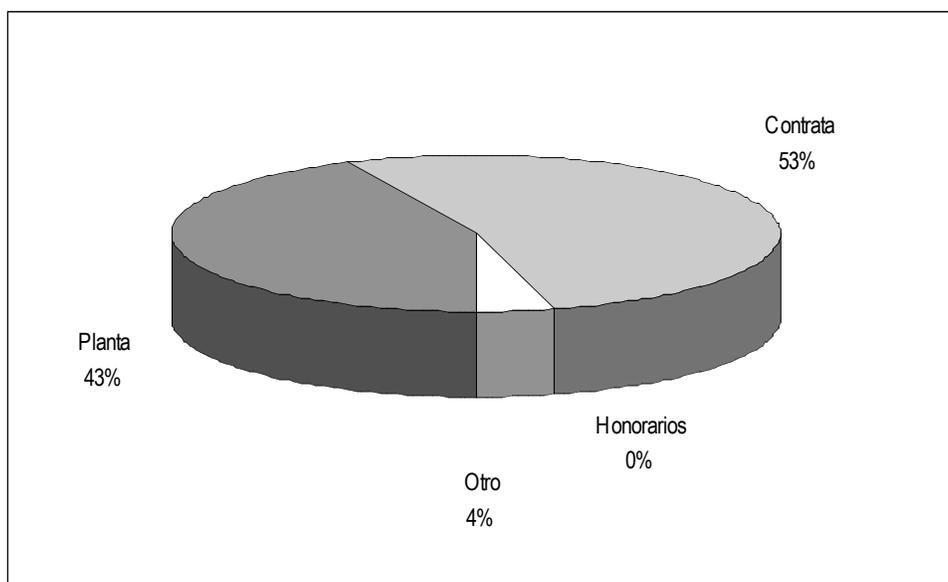
Número	Nombre – Descripción Producto Estratégico	Clientes/beneficiarios/usuarios a los cuales se vincula
1	<u>Servicios Aeroportuarios.</u>	Pasajeros de aeródromos y aeropuertos Usuarios de aeródromos y aeropuertos Empresas aéreas de transporte público nacionales e internacionales Aeronaves nacionales de transporte público y carga Aeronaves nacionales aviación general y deportiva Empresas de mantenimiento Empresas de trabajos aéreos Clubes aéreos Pilotos comerciales Pilotos privados Personal de vuelo Personal técnico Universidades e institutos de estudios superiores y CFT
2	<u>Servicios de Navegación Aérea.</u>	Pasajeros de aeródromos y aeropuertos Usuarios de aeródromos y aeropuertos Empresas aéreas de transporte público nacionales e internacionales Aeronaves nacionales aviación general y deportiva Empresas de mantenimiento Clubes aéreos Personal técnico Universidades e institutos de estudios superiores y CFT
3	<u>Servicios de Seguridad Operacional.</u>	Clubes aéreos Personal técnico Universidades e institutos de estudios superiores y CFT Organizaciones privadas y estatales nacionales e internacionales Público en general Aeronaves extranjeras de transporte público y carga Aeródromos y helipuertos Concesionarios DGAC Aeropuertos concesionados MOPTT Empresas y usuarios no aeronáuticas Estados (países de la Región) Medios de Comunicación
4	<u>Servicios de Meteorología.</u>	Pasajeros de aeródromos y aeropuertos Usuarios de aeródromos y aeropuertos Empresas aéreas de transporte público nacionales e internacionales Aeronaves nacionales aviación general y deportiva Empresas de mantenimiento Clubes aéreos Personal técnico Universidades e institutos de estudios superiores y CFT
5	<u>Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico.</u>	Clubes aéreos

- **Recursos Humanos**

- **Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato y Sexo**

Cuadro 1			
Dotación Efectiva¹ año 2005			
por tipo de Contrato y Sexo			
	Mujeres	Hombres	Total
Planta	181	1.100	1.281
Contrata	504	1.068	1.572
Honorarios ²			
Otro	38	89	127
TOTAL	723	2.257	2.980

- **Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato**



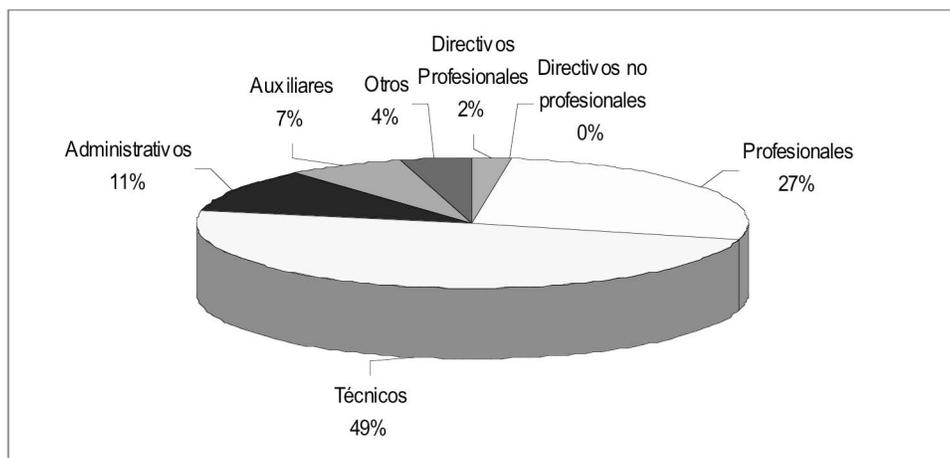
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente, que se encontraba ejerciendo funciones al 31 de diciembre de 2005. Cabe hacer presente 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 2005 por Estamento y Sexo

Cuadro 2 Dotación Efectiva ³ año 2005 Por Estamento y Sexo			
	Mujeres	Hombres	Total
Directivos Profesionales ⁴	3	60	63
Directivos no Profesionales ⁵			
Profesionales ⁶	151	655	806
Técnicos ⁷	291	1.155	1.446
Administrativos	223	113	336
Auxiliares	17	185	202
Otros ⁸	38	89	127
TOTAL	723	2.257	2.980

• Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2005 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, que se encontraba ejerciendo funciones al 31 de diciembre de 2005. 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.

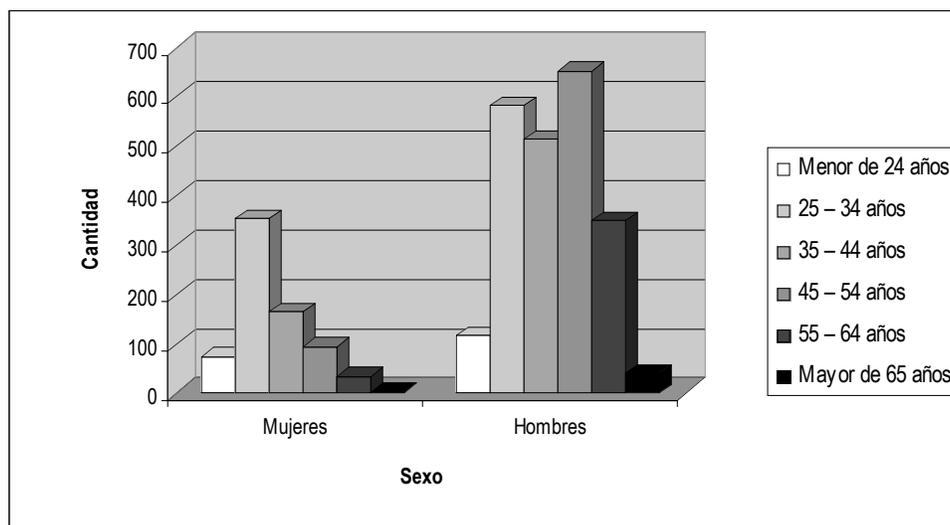
7 Incluir Técnicos Profesionales y No profesionales.

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

- **Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo**

Cuadro 3 Dotación Efectiva ⁹ año 2005 por Grupos de Edad y Sexo			
Grupos de edad	Mujeres	Hombres	Total
Menor de 24 años	74	117	191
25 – 34 años	353	584	937
35 – 44 años	166	514	680
45 – 54 años	94	653	747
55 – 64 años	34	349	383
Mayor de 65 años	2	40	42
TOTAL	723	2.257	2.980

• **Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2005 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, que se encontraba ejerciendo funciones al 31 de diciembre de 2005. 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 2005**

Cuadro 4	
Ingresos Presupuestarios Percibidos¹⁰ año 2005	

Descripción	Monto M\$
Aporte Fiscal	9.867.431
Endeudamiento ¹¹	
Otros Ingresos ¹²	87.934.814
TOTAL	97.802.245

Cuadro 5	
Gastos Presupuestarios Ejecutados¹⁰ año 2005	

Descripción	Monto M\$
Corriente ¹³	52.938.783
De Capital ¹⁴	29.045.743
Otros Gastos ¹⁵	15.817.719
TOTAL	97.802.245

NOTA:

Los valores expresados, se encuentran percibidos y pagados.

10 Esta información corresponde a los informes mensuales de ejecución presupuestaria del año 2005.

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 y 24.

14 Los gastos de Capital corresponden a la suma de los subtítulos 29, subtítulo 31, subtítulo 33 más el subtítulo 32 ítem 05, 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 Preliminar 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**

El 2005 imprimió un sello de seguridad y desarrollo en materias aeronáuticas y concluido este activo período, la Dirección General de Aeronautica civil (DGAC) efectúa una revisión de la gestión y logros alcanzados durante el año:

Del Programa de Mejoramiento de la Gestión

Gracias a la dedicación y constancia de todos los funcionarios de la DGAC, la Institución alcanzó el 100% del cumplimiento de los once Sistemas que comprende el Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG), así como las tareas establecidas en el Convenio de Desempeño Colectivo, suscrito con el Ministerio de Defensa Nacional.

El 2005 fue un año de grandes desafíos, pero también de considerables logros y el compromiso de los integrantes de los sistemas que conforman el PMG, incentivaron a todo el personal a trabajar para alcanzar el 100% de los objetivos, meta que fue satisfactoriamente cumplida y que significará un incentivo a cada uno de los funcionarios. Las áreas en las que se desenvuelven los sistemas del PMG son: Recursos Humanos, Atención al Usuario, Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada, Administración Financiera y Enfoque de Género.

Asimismo, la DGAC logró alcanzar el 100% de las tareas establecidas en el Convenio de Desempeño Colectivo, meta que implicará también un incentivo a todo el personal y la concreción de objetivos indispensables en el mejoramiento de la gestión al interior de la Institución.

El éxito alcanzado en estos dos compromisos suscritos con el Gobierno, así como todas las iniciativas impulsadas al interior de la DGAC en el proceso de certificación ISO, son parte de un objetivo mayor: seguir avanzando, destacándose como un Organismo ágil y flexible que se adapta al mundo de hoy.

De la Gestión en Recursos Humanos

Se aplicaron los procedimientos sobre concursos, los cuales han servido de base para la ejecución de dos concursos de ingreso y dos de promoción. Cabe señalar que estos procedimientos aplicados a nuestra Institución, han podido desarrollarse con recursos propios, lo que se traduce en un ahorro de recursos para la organización, permitiendo incluso a nuestro Servicio, dar asesoría al Ministerio de Relaciones Exteriores y posicionar a la DGAC como uno de primeros organismos del Sector Público en implementar este tipo de concursos.

Del Diseño Institucional

En respuesta a la necesidad de actualizar la estructura y las Unidades Internas de la Dirección General de Aeronautica Civil, en conformidad al Plan Estratégico 2004-2010 de la Institución y adecuarlas a las disposiciones legales Vigentes.

Se publica en el Diario Oficial la nueva estructura orgánica de la DGAC lo cual permite adaptarse a los nuevos cambios y cumplir de mejor forma con su misión Institucional.

Por otra parte, la proposición de los indicadores, en lo que respecta a ejecución de procedimientos y trámites administrativos, tuvo como propósito fundamental la mejora continua y permanente de todas las organizaciones insertas en cada una de las Zonas, mediante la participación de todos y cada uno de los actores involucrados, tanto en Planear acciones, el hacer acciones, verificar mediante indicadores y actuar.

Los indicadores propuestos permitirán monitorear en forma continua las variables que son factores críticos de éxito, así como las variables que exigen control en búsqueda del mejoramiento de las decisiones que sobre el presente y futuro de esta organización se tomen.

- **Resultado de la Gestión Financiera**

Cuadro 6			
Ingresos y Gastos años 2004 - 2005			
Denominación	Monto Año 2004 M\$ ¹⁶	Monto Año 2005 M\$	Notas
• INGRESOS	97.731.904	97.802.245	
RENTA DE LA PROPIEDAD	5.233.992	5.643.518	
INGRESOS DE OPERACIÓN	60.412.772	63.735.034	1
OTROS INGRESOS	1.410.573	2.600.305	
APORTE FISCAL	13.634.759	9.867.430	2
VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	85.407	98.637	
RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	378.640	580.205	
SALDO INICIAL DE CAJA	16.575.761	15.277.116	
• GASTOS	97.731.904	97.802.245	
GASTOS EN PERSONAL	32.683.799	34.907.708	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	13.214.802	15.168.928	
PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	141.153	253.676	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	314.861	444.534	
INTEGRO AL FISCO	2.293.162	2.163.937	
OTROS GASTOS CORRIENTES	1.079.864	834.910	
ADQ. ACT. NO FINANCIEROS	173.311	712.847	
INICIATIVAS DE INVERSIÓN	26.168.042	28.751.600	
PRESTAMOS	56.536	22.596	
TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	268.214	294.143	
SERVICIO DE LA DEUDA	20.808	1.268.169	
SALDO FINAL DE CAJA	21.317.352	12.979.197	

NOTA:

Los valores expresados, se encuentran Devengados.

1) Su aumento se debe a principalmente al incremento en el numero de pasajeros embarcados nacional e internacional

2) Corresponde al financiamiento para 2º pista del Ap. Arturo Merino Benítez

16 La cifras están indicadas en M\$ del año 2005. Factor de actualización es de 1,030594 para expresar pesos del año 2004 a pesos del año 2005.

Cuadro 7
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2005

Subt	Item	Asig	Denominación	Presupues- to Inicial ¹⁷ (M\$)	Presupues- to Final ¹⁸ (M\$)	Ingresos y Gastos Devenga- dos ¹⁹ (M\$)	Diferen- cia ²⁰ (M\$)	Notas
			INGRESOS	84.524.295	95.031.400	97.802.245	-2.770.845	
06			RENTAS DE LA PROPIEDAD		5.438.335	5.643.518	-205.183	
07			INGRESOS DE OPERACIÓN	67.388.365	61.950.030	63.735.035	-1.785.004	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.605.928	1.569.328	2.600.305	-1.030.977	1
	01		Recup. De Reem. X licencias Med.		23.000	242.191	-219.191	
	02		Multas y sanciones Pecuniarias			4.062	-4.062	
	04		Fondos de Terceros		590.000	612.839	-22.839	
	99		Otros	1.605.928	956.328	1.741.213	-784.885	
09			APORTE FISCAL	13.565.741	9.867.430	9.867.430	0	
	01		Libre	13.565.741	9.867.430	9.867.430	0	
10			VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	57.931	94.531	98.637	-4.105	
	03		Vehículos	57.931	80.528	82.604	-2.076	
	04		Mobiliario y otros			5.921	-5.921	
	05		Maquinas y Equipos		10.403	8.387	2.016	
	99		Otros activos no financieros		3.600	1.725	1.875	
12			RECUPERACIÓN DE PRESTAMOS	834.630	834.630	580.205	254.425	
	07		Anticipos por cambio de Residencia	37.041	52.041	52.697	-656	
	10		Ingresos por Percibir	797.589	782.589	527.508	255.081	
15			SALDO INICIAL DE CAJA	1.071.700	15.277.116	15.277.116	0	
			G A S T O S	84.524.295	95.031.400	97.802.245	10.208.352	
21			GASTOS EN PERSONAL	32.365.118	35.157.455	34.907.708	249.747	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	15.226.749	15.175.481	15.168.928	6.553	
23			PRESTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL	323.590	323.590	253.676	69.914	
	01		Prestaciones Previsionales	323.590	323.590	253.676	69.914	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	874.353	461.575	444.535	17.040	
	01		Al Sector Privado	744.184	331.406	319.744	11.661	
		004	Premios y Otros	9.575	9.575	8.069	1.506	
		005	Devoluciones	5.100	5.100	0	5.100	

NOTA:

1) Devengado de Otros ingresos corrientes fue mayor que el estimado por aumento en los Exámenes a Empresas, recuperación por Licencias médicas y fondo de Salud (retención 2% Facturas)

17 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

18 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2005

19 Ingresos y Gastos Devengados: incluye los gastos no pagados el 2005.

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

Cuadro 7
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2005

Subt	Item	Asig	Denominación	Presupues- to Inicial ²¹ (M\$)	Presupues- to Final ²² (M\$)	Ingresos y Gastos Devenga- dos ²³ (M\$)	Diferen- cia ²⁴ (M\$)	Notas
		006	Otras Transferencias	11.430	11.429	11.295	134	
		007	Bienestar Social	693.600	280.822	275.900	4.922	
		352	Clubes Aéreos	24.480	24.480	24.480	0	
	02		Al Gobierno Central	37.913	37.913	37.913	0	
		001	Fuerza Aérea de Chile	37.913	37.913	37.913	0	
	07		A Organismos Internacionales	92.256	92.256	86.877	5.379	
		001	Organismos Internacionales	92.256	92.256	86.877	5.379	
25			INTEGROS AL FISCO	1.775.766	2.274.107	2.163.937	110.170	
	01		Impuesto	1.775.766	2.274.107	2.163.937	110.170	
26			OTROS GASTOS CORRIENTES		845.000	834.910	10.090	
	02		comp. daños a terc.		255.000	245.116	9.884	
	04		Aplicación de Fondos a terceros		590.000	589.794	206	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	317.815	815.115	712.847	102.268	
	03		Vehículos	18.957	127.238	127.238	0	
	04		Mobiliario y otros	122.400	137.807	94.172	43.635	
	05		Maquinas y Equipos de oficina		97.318	82.469	14.849	
	06		Equipos Informáticos	109.138	367.525	330.547	36.978	
	07		Programas Informáticos	67.320	83.207	78.421	4.786	
	99		Otros Activos no Financieros		2.020		2.020	
30			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS FINANCIEROS	3.711.780	110.119		110.119	
	01		Compra de Títulos y Valores	3.711.780	110.119		110.119	
31			INICIATIVAS DE INVERSIÓN	29.577.407	38.255.406	28.751.600	9.503.806	2
	01		Consultorias		28.170	13.170	15.000	
	02		Proyectos	29.577.407	27.953.192	20.043.284	7.909.908	
	03		Programa de Inversión		10.274.044	8.695.146	1.578.898	
32			PRESTAMOS	36.239	51.239	22.596	28.643	
	07		Anticipo Cambio de Residencia	36.239	51.239	22.596	28.643	
33			TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		294.143	294.143	0	

21 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

22 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2005

23 Ingresos y Gastos Devengados: incluye los gastos no pagados el 2005.

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

Cuadro 7
Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2005

Subt	Item	Asig	Denominación	Presupues- to Inicial ²¹ (M\$)	Presupues- to Final ²² (M\$)	Ingresos y Gastos Devenga- dos ²³ (M\$)	Diferen- cia ²⁴ (M\$)	Notas
34			SERVICIO A LA DEUDA PUBLICA	315.478	1.268.170	1.268.169	1	
	07		Deuda Flotante	315.478	1.268.170	1.268.169	1	
35			SALDO FINAL DE CAJA			12.979.197		

Nota:

2) Iniciativas de Inversión 2004 se incorporaron las inversiones incluidas en S.I.C.

Cuadro 8
Indicadores de Gestión Financiera

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ²⁵			Avance ²⁶ 2005/ 2004	Notas
			2003	2004	2005		
Porcentaje de decretos modificatorios que no son originados por leyes	[N° total de decretos modificatorios - N° de decretos originados en leyes ²⁷ / N° total de decretos modificatorios]*100		29%	10%	50%	111	
Promedio del gasto de operación por funcionario	[Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22) / Dotación efectiva ²⁸]		13.706.398	13.438.876	16.656.873	124	1
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	[Gasto en Programas del subt. 24 ²⁹ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100		2%	8%	1%	11	2
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	[Gasto en estudios y proyectos de inversión ³⁰ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100		42%	52%	57%	110	

NOTA:

- 1.- Este valor Superior a 120, fue debido a una mayor ejecución en el subtítulo 22 respecto de los años anteriores.
- 2.- Este valor inferior a 100 no refleja un deterioro de la gestión, considerando que la composición de los montos involucrados en este indicador fue distinta en el año 2004 respecto del año 2005 durante el cual se aplicó un Clasificador presupuestario distinto por lo que los resultados de ambos años no son comparables.

25 Los factores de actualización de los montos en pesos es de 1,041394 para 2003 a 2005 y de 1,030594 para 2004 a 2005.

26 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.

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

28 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.

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

30 Corresponde a la totalidad del subtítulo 31 "Iniciativas de Inversión".

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

PRODUCTO ESTRATÉGICO: Servicios Aeroportuarios

- **Promedio de retención de objetos sobre cien mil pasajeros revisados.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 1.100 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Objetos retenidos en aeropuertos del país: 16.714

Pasajeros salidos revisados en aeropuertos del país: 4.945.296

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 338, lo cual permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a las medidas tomadas por los Servicios AVSEC en cuanto a la difusión a los usuarios de los aeropuertos respecto a los objetos que pueden ser retenidos, generando una mayor conciencia en los usuarios de este servicio.

La meta se estableció de acuerdo a lo siguiente:

El total anual de pasajeros salidos revisados corresponde al valor obtenido en el año 2003 (4.320.238). El total anual de pasajeros salidos revisados durante el 2005 fue superior en un 14% al valor mencionado anteriormente.

Por otra parte, el total de objetos retenidos en aeropuertos se estableció en 47.523, cifra que es muy alta, ya que el año 2004 los objetos retenidos alcanzaron sólo a 21.716 (de hecho los objetos reales retenidos en 2005 son un 64,8% menores que la meta establecida).

El año 2005 se logró una baja en la retención de objetos (de 21.716 a 16.714), esto debido a las medidas tomadas de los Servicios AVSEC en cuanto a la difusión a los usuarios de los aeropuertos respecto a los objetos que pueden ser retenidos, generando una mayor conciencia en los usuarios de este servicio.

- **Razón tiempo intervención SEI sobre máximo tiempo permitido en norma (OACI).**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 0,75 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Tiempo promedio de intervención SEI: 1,6

Máximo tiempo norma OACI: 3

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 0,52 lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a la constante capacitación y entrenamiento que reciben los funcionarios del Servicio de Extinción de Incendios, lo que permite mantener los estándares exigidos por la OACI.

El resultado de este Indicador se explica porque la meta establecida para el año 2005 consideraba como su denominador un tiempo máximo de respuesta de la norma OACI de 2 minutos. Sin embargo, este valor corresponde en realidad a 3 minutos, valor efectivo informado por el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos que corresponde al tiempo que transcurre desde el momento que el servicio de tránsito aéreo notifica al SEI, hasta la intervención efectiva del primer vehículo extintor.

- **Costo promedio anual de Servicio Control de Aeródromos por movimiento de aeronave.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 27.634 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Costo Servicio Control de Aeródromos: 4.575.476.256

Total de movimientos de aeronaves: 471.495

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 9.704, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Servicio Control de Aeródromos, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio. Así mismo, la Institución modifico sus funciones de producción de costos, con el fin de costear de mejor forma los servicios. Al modificarse las funciones de producción, el Servicio Control de Aeródromos recibió una menor proporción de los costos.

Por otra parte, los movimientos de aeronaves en el país han aumentado sostenidamente los últimos años, gracias a la estabilidad económica en la que se encuentra nuestro país.

El sobre cumplimiento se explica básicamente debido a la fuerte baja (61,8%) de los costos del servicio de control de aeródromos. Esto se debe a que las funciones de producción de costos fueron modificadas con el fin de costear de mejor forma los servicios. De esta manera en el año 2004 los servicios de navegación aérea consideraban servicios de control de aeródromos y servicios de aterrizaje. Durante el año 2005, los mismos servicios de navegación aérea consideraron los servicios de control de aeródromos, control de aproximación y servicios en ruta. Esto explica el menor nivel de costo asignado al servicio control de aeródromos.

- **Costo promedio anual Serv. de Extinción de Incendios (SEI) por movimiento de aeronave.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 14.643 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Costo Servicio de Extinción de Incendios: 5.364.824.686

Total de movimientos de aeronaves: 471.495

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 11.378, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del SEI, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio. Así mismo, la Institución modifico sus funciones de producción de costos, con el fin de costear de mejor forma los servicios. Al modificarse las funciones de producción, los servicios SEI recibieron una menor proporción de los costos.

Por otra parte, los movimientos de aeronaves en el país han aumentado sostenidamente los últimos años, gracias a la estabilidad económica en la que se encuentra nuestro país.

El sobre cumplimiento se explica básicamente debido a la baja (18,4%) de los costos SEI. Los servicios aeroportuarios consideran servicios SEI y servicios AVSEC. Al modificarse las funciones de producción de costos con el fin de costear de mejor forma los servicios, los servicios SEI recibieron una menor proporción de los costos.

Por otra parte el denominador de este Indicador (total de movimientos de aeronaves del país) experimentó un alza de 8,6% respecto de la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el desarrollo de las actividades económicas del país

- **Costo promedio anual Serv. de Seguridad de Aviación (AVSEC) por pasajero revisado.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 582 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

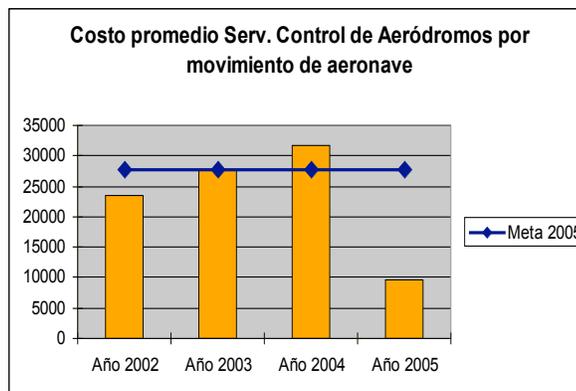
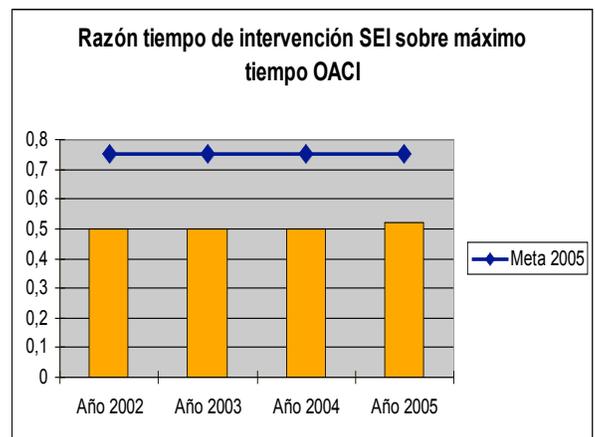
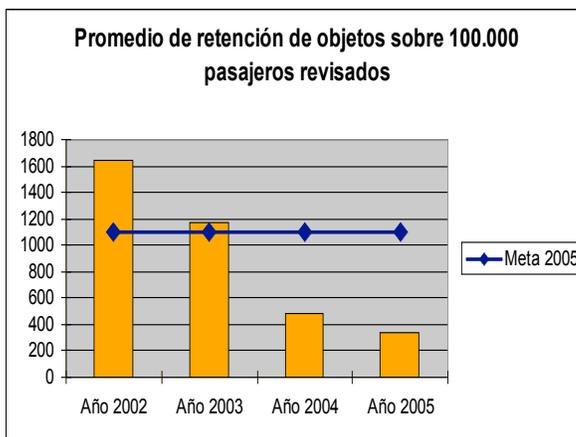
Costo Servicio de Seguridad de Aviación: 3.332.821.147

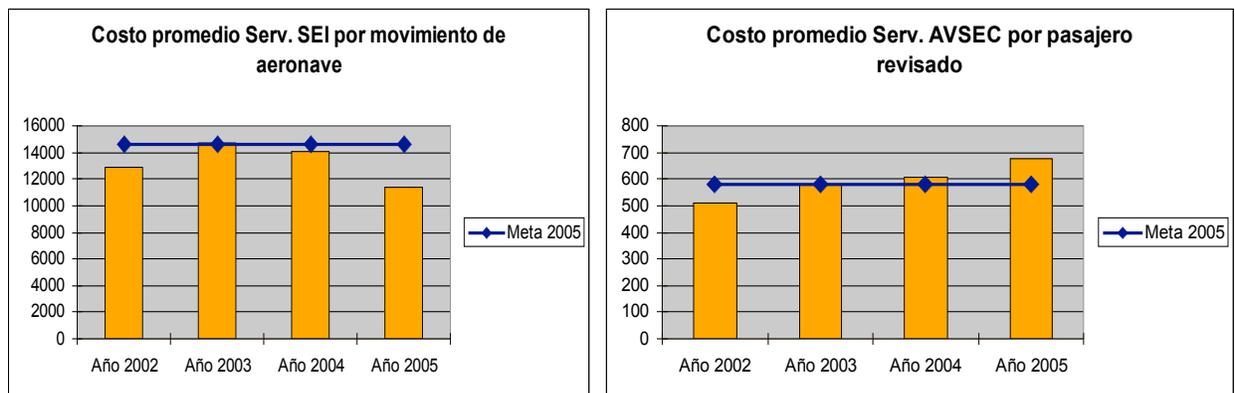
Total de pasajeros revisados: 4.945.296

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 674, lo que no permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El no cumplimiento de la meta se debe a que la Institución modificó las funciones de producción de costos, con el fin de reflejar de mejor forma los costos reales de la Institución. Esta modificación significó un incremento en los costos de los servicios AVSEC.

Por otra parte, la DGAC, por un compromiso con la Coordinadora General de Concesiones debió asumir la mantención del Sistema "Stage One" (traslado y control de equipajes de pasajeros por máquina de rayos x y scanner detector de explosivos). Estos costos adicionales se cargaron a los costos AVSEC.

Además la meta para el 2005 estaba erróneamente establecida, por lo que la DGAC solicitó a DIPRES en Abril de 2005 la modificación de la meta a un valor de 650. Esta solicitud no pudo ser acogida en su oportunidad por lo que debió mantenerse. Dado que se ha considerado que los componentes de este Indicador no reflejan gestión por parte de los servicios AVSEC, es que este indicador no fue incluido como uno de los indicadores que conforman el Presupuesto 2006.





PRODUCTO ESTRATÉGICO: Servicios de Navegación Aérea

- Promedio de incidentes de Tránsito Aéreo sobre 100.000 movimientos de aeronaves.**
 Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 20,81 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:
 Total anual de incidentes de tránsito aéreo: 27
 Total de movimientos de aeronaves: 471.495
 El resultado del Indicador de Desempeño fue de 5,73, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que se consideraron sólo los incidentes de tránsito aéreo en los que la DGAC tuviera algún grado de responsabilidad, lo que produjo que el resultado del Indicador disminuyera, ya que pueden haber responsabilidades distintas a la DGAC en la ocurrencia de incidentes de tránsito aéreo.
 La meta establecida considera un valor de 90 incidentes de tránsito aéreo para el año 2005 (Incidentes totales). Debido a que, para el cálculo del valor real, se consideran sólo los incidentes de tránsito aéreo en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad, este valor bajó en un 70% (27 incidentes de tránsito aéreo contra 90 incidentes de tránsito aéreo que consideraba la meta).
 Por otra parte, el denominador de este Indicador (Total anual movimiento de aeronaves en el país), tuvo un incremento de 8,9% respecto a la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el incremento de las actividades económicas del país.
- Nº promedio de operaciones Centro de Control de Área Unificado por controlador.**
 Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 7.117 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:
 Nº de operaciones centro de control de área unificado: 379.392
 Nº total de controladores: 74,75
 El resultado del Indicador de Desempeño fue de 5.075, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que se considero la totalidad de controladores de tránsito aéreo que operan en el centro de control de área unificado por turno. Por otra parte, los movimientos de aeronaves en el país han aumentado sostenidamente los últimos años, por consiguiente han aumentado las operaciones en el centro de control de área unificado.

La meta establecida, considera un valor de 51 controladores por turno de centro de control de área y APP para el año 2005. Se revisó efectivamente este valor con personal de DASA (Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos) y se estableció que el valor real corresponde a 75 controladores por cada turno (esto implica un aumento de 47% en el denominador de este Indicador).

Por otra parte, el número de operaciones controladas por este centro aumentó en un 4,5% respecto a la meta establecida. Este aumento en el número de operaciones controladas se debe a que el movimiento general de aeronaves en el país ha aumentado por la mayor actividad económica.

- **Costo promedio anual del Serv. Autorización y Certificación Aeroportuarias.**

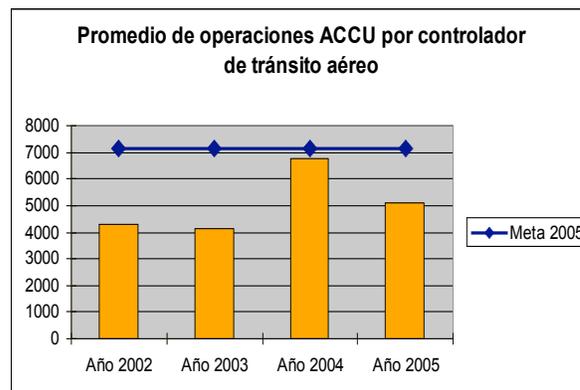
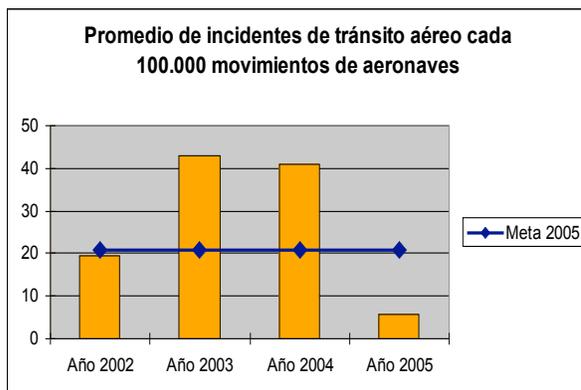
Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 120.383 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

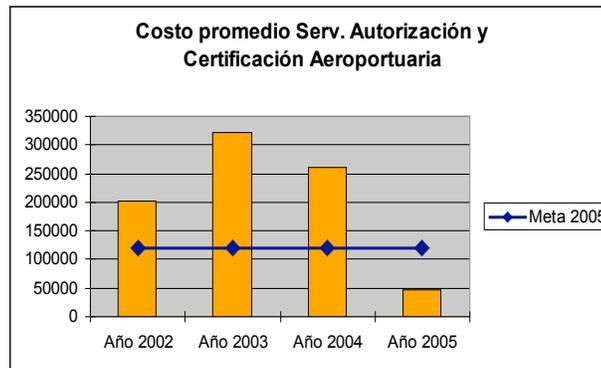
Costo Servicio Autorización y Certificación Aeroportuaria: 71.502.291

N° total de certificaciones y autorizaciones aeroportuarias tramitadas: 1.496

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 47.796, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Serv. Autorización y Certificación Aeroportuaria, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio. Así mismo, la Institución modifico sus funciones de producción de costos, con el fin de costear de mejor forma los servicios. Al modificarse las funciones de producción, el Serv. Autorización y Certificación Aeroportuaria recibió una menor proporción de los costos.

La meta establecida considera un valor de 801 certificaciones y autorizaciones aeroportuarias tramitadas para el año 2005. El valor real alcanzado fue de 1.496 certificaciones y autorizaciones (esto representa un aumento de 86,7% respecto a la meta, lo que refleja que esta meta estaba mal establecida, ya que el número de certificaciones y autorizaciones eran del orden de 1.100 por año). Por otra parte, el costo total anual de certificaciones y autorizaciones bajó en 25,8% respecto a la meta establecida. Esto se debe a que durante el año 2005 se depuró los costos asignables a este servicio, pues se le estaban asignando costos que correspondía que fuesen absorbidos por otras unidades aeroportuarias.





PRODUCTO ESTRATÉGICO: Servicios de Seguridad Operacional

- **Promedio de accidentabilidad de aviación sobre 100.000 movimientos de aeronaves.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 5,55 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Total anual de accidentes de aviación: 2

Total de movimientos de aeronaves: 471.495

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 0,42, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que se consideraron sólo los accidentes de aviación en los que la DGAC tuviera algún grado de responsabilidad, lo que produjo que el resultado del Indicador disminuyera, ya que pueden haber responsabilidades distintas a la DGAC en la ocurrencia de accidentes de aviación.

La meta establecida considera un valor de 24 accidentes de aviación totales para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideran sólo los accidentes de aviación en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad, por lo que este valor bajó en un 92,8% (02 accidentes de aviación contra 24 accidentes de aviación que consideraba la meta).

Por otra parte, el denominador de este Indicador (Total anual movimiento de aeronaves en el país), tuvo un incremento de 8,9% respecto a la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el incremento de las actividades económicas del país.

- **Promedio de incidentes de aviación sobre 100.000 movimientos de aeronaves.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 4,39 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Total anual de accidentes de aviación: 0

Total de movimientos de aeronaves: 471.495

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 0, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que se consideraron sólo los incidentes de aviación en los que la DGAC tuviera algún grado de responsabilidad, lo que produjo que el resultado del Indicador disminuyera, ya que pueden haber responsabilidades distintas a la DGAC en la ocurrencia de incidentes de aviación.

La meta establecida considera un valor de 19 incidentes de aviación para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideran sólo los incidentes de aviación en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad. En el año 2005 no se registra ningún incidentes de aviación con algún grado de responsabilidad. Esto implica que el Indicador tome un valor efectivo de 0.

- **Productividad por inspector aeronáutico en exámenes de vuelo y simulador.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo ascendente, con una meta establecida de 17 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

N° total de exámenes de vuelo y simulador tomados: 2.308

N° de inspectores aeronáuticos: 20,25

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 114, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que se cometió un error al establecer la meta 2005, ya que se consideraron un total de 340 exámenes de vuelo y simulador, muy por debajo del valor real que se maneja en los últimos años. Por otra parte, existen distintos tipos de exámenes tomados a un mismo postulante (exámenes orales, teóricos y prácticos de vuelo).

La meta establecida considera un valor de 340 exámenes de vuelo y simulador para el año 2005, tomados por un total de 20 inspectores aeronáuticos. El valor de 340 exámenes fue incorrectamente establecido, ya que las cifras de los años anteriores de los exámenes de vuelo y simulador es muy superior a ésta (el promedio de los años 2002, 2003 y 2004 alcanza a 1.362 exámenes).

El valor real 2005 de exámenes de vuelo y simulador tomados alcanzó a un valor de 2.308 (un aumento de 56,1% respecto al valor del año 2004). En esta cifra los diferentes tipos de exámenes tomados a un mismo postulante (exámenes operacionales orales, teóricos y prácticos de vuelo), se han considerado en forma separada, lo que explica el fuerte aumento de esta cifra.

Por otra parte en cuanto al denominador de este Indicador (Número de inspectores aeronáuticos) no hubo variación respecto a lo establecido en la meta 2005.

- **Tiempo renovación certificado de Aeronavegabilidad (días hábiles).**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 10 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Sumatoria de tiempos de tramitación de renovación de certificados de Aeronavegabilidad: 4.066

Total de renovaciones de certificados de Aeronavegabilidad otorgados: 631

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 6,44 lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a la preocupación constante de la DGAC en mejorar los tiempos de atención a los usuarios de sus servicios.

El alto cumplimiento de la meta (56% sobre ella) se explica por una reducción en los tiempos utilizados en la renovación de los certificados de aeronavegabilidad. Esto se debe a la preocupación constante de la DGAC en mejorar los tiempos de atención a los usuarios de sus servicios, lo que efectivamente ocurrió con una mejor gestión.

Por otra parte, la meta establecida considera un valor de 650 renovaciones de certificados de aeronavegabilidad para el año 2005. El valor real alcanzado fue de 631 renovaciones (esta baja en el denominador de la meta corresponde sólo a un 2,9%. Esta baja corresponde simplemente a una baja de demanda y no a una gestión, ya que el Departamento de Seguridad Operacional atiende la totalidad de las solicitudes de renovación de certificados de aeronavegabilidad).

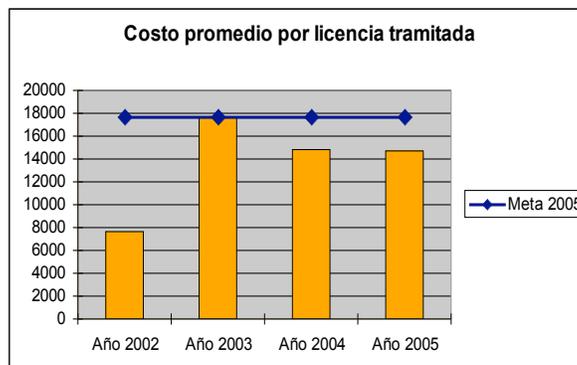
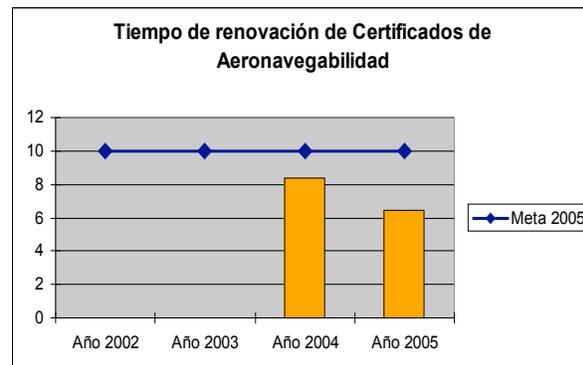
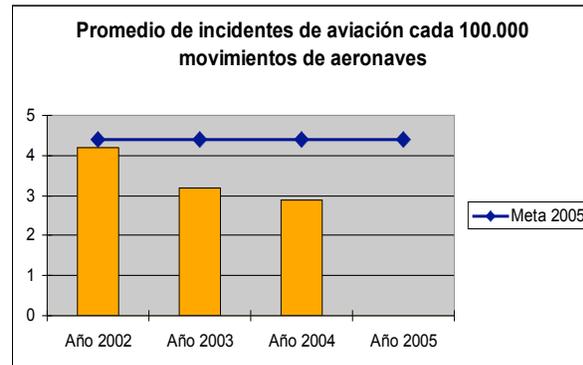
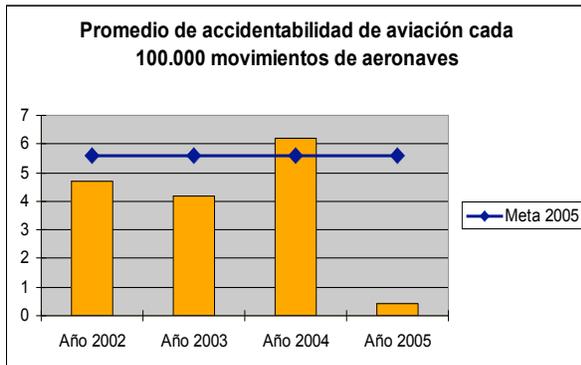
- **Costo promedio anual por licencia tramitada.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo descendente, con una meta establecida de 17.606 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

Costo total tramitación de licencias: 402.967.549

N° total de licencias tramitadas: 27.302

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 14.760, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a que para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Serv. Licencias, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio.



PRODUCTO ESTRATÉGICO: Servicios de Meteorología

- **Porcentaje de aciertos para pronósticos públicos en Santiago.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo ascendente, con una meta establecida de 81% para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

N° de pronósticos acertados para Stgo.: 622

N° de pronósticos realizados para Stgo.: 730

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 85%, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a la constante preocupación de la Dirección Meteorología de Chile por mantener la precisión de los pronósticos públicos emitidos en el país, lo que permite mantener un porcentaje de acierto superior a lo exigido por la normativa internacional (OACI).

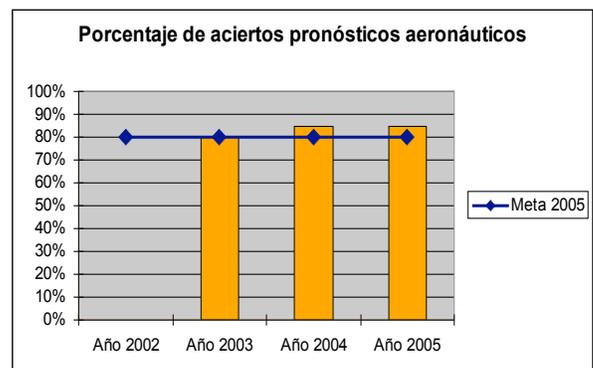
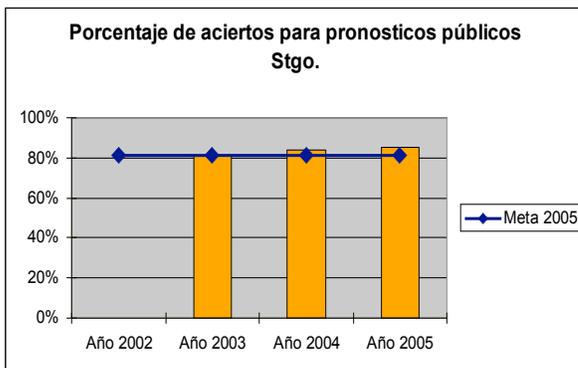
- **Porcentaje de aciertos para pronósticos aeronáuticos en el país.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo ascendente, con una meta establecida de 80% para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

N° de pronósticos aeronáuticos acertados : 1.210

N° de pronósticos aeronáuticos realizados: 1.423

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 85%, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a la constante preocupación de la Dirección Meteorología de Chile por mantener la precisión de los pronósticos aeronáuticos emitidos en el país, lo que permite mantener un porcentaje de acierto superior a lo exigido por la normativa internacional (OACI).



PRODUCTO ESTRATÉGICO: Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico

- **Visitantes promedio anuales por funcionario Museo Aeronáutico.**

Este Indicador de Desempeño es de tipo ascendente, con una meta establecida de 1.000 para el año 2005. Los valores efectivos alcanzados en 2005 fueron:

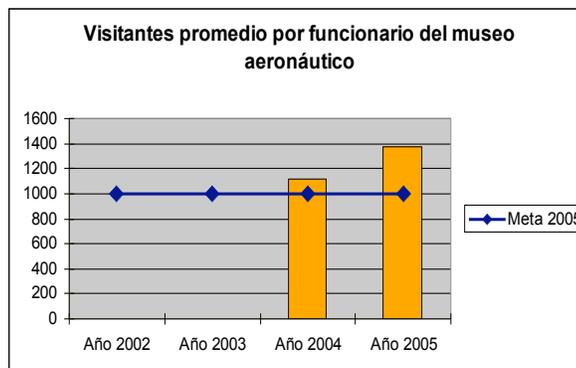
N° de visitantes Museo Aeronáutico: 60.818

Dotación total Museo Aeronáutico: 44,33

El resultado del Indicador de Desempeño fue de 1.372, lo que permite alcanzar la meta establecida para el año 2005. El cumplimiento de la meta se debe a la constante preocupación de la DGAC y del Museo Aeronáutico en realizar actividades de difusión que permitan el aumento de visitas al Museo.

La meta establecida considera un valor de 50 personas como dotación del personal del Museo para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideró un valor promedio de 44 funcionarios (lo que representa una baja de 12%)

Por otra parte, el numero de visitantes del museo presenta un aumento de 21,6% respecto a la meta establecida (60.818 visitantes efectivo contra 50.000 visitantes presupuestados). Esto se debe al refuerzo de las actividades de difusión que ha realizado en el Museo.



• Cumplimiento de Compromisos Institucionales

- Informe de Programación Gubernamental

Objetivo	Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que respondan a la demanda por los servicios requeridos por los usuarios del Sistema Aeronáutico Operacional.
Producto	Cambiar de lugar de asentamiento el radar secundario de Cerrillos, al sector de Yerbas Buenas en Calera de Tango.
Acciones Relevantes	Durante el 2005 se realizaron las obras civiles en el lugar del nuevo emplazamiento del radar, materializándose además el enlace de las comunicaciones, efectuando un vuelo de comisionamiento, para el chequeo de la operatividad del Radar. Se finalizó el cumplimiento de este objetivo con la integración de la señal de radar desde su nueva ubicación al Centro de Control de Área Unificado (ACCU).
Producto	Realizar los estudios para renovar los radares primarios TA 10 k del aeropuerto el Tepual de Puerto Montt y el radar LP 23 m del Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo Punta Arenas.
Acciones Relevantes	Para el cumplimiento de este objetivo, se establecieron los requerimientos para preparar las Bases de Licitación, para posteriormente adjudicar y finalizar con la contratación e inicio de las obras.
Producto	Instalar equipamiento de Seguridad Aeroportuaria en los Aeropuertos de: Cerro Moreno en Antofagasta, Balmaceda, Diego Aracena en Iquique, Carlos Ibáñez del campo en Punta Arenas, El Loa en Calama, Chamonate en Copiapó y Carriel Sur en Puerto Montt
Acciones Relevantes	Durante el año 2005 se completó en un 100% el programa de Instalación de equipamiento de Seguridad Aeroportuaria en los aeropuertos designados para tal actividad.

Objetivo	Mantener altos estándares de seguridad en las Operaciones Aeronáuticas, fiscalizando eficazmente su cumplimiento.
Producto	Cumplir con el 100% del programa de inspecciones de aviones de transporte público, elaborado para fiscalizar la seguridad de las operaciones de aeronaves, dedicadas a los vuelos comerciales programados Nacionales e Internacionales.
Acciones Relevantes	A objeto de dar cumplimiento se efectuó la elaboración del programa de Inspección de Aviones de Transporte Público, con un cumplimiento trimestral del 25% del programa por cada trimestre.

Producto	Cumplir con el 100% del programa de inspecciones de bases operativas de transporte público, aviación general y clubes aéreos, para fiscalizar el cumplimiento de la normativa por parte de las entidades Aeronáuticas indicadas.
Acciones Relevantes	A objeto de dar cumplimiento se efectuó la elaboración del programa de Inspecciones de bases operativas de transporte público con un cumplimiento trimestral del 25% del programa por cada trimestre.
Producto	Reemplazar el actual sistema DVOR/DME del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, por encontrarse con su vida útil cumplida.
Acciones Relevantes	Se efectuó la elaboración de un proyecto de Ingeniería materializando las obras civiles en el lugar de emplazamiento, además se ejecutó la instalación, encendido y puesta a punto de los equipos. Se ejecuta la integración y el monitoreo remoto a sala de equipos del Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Se finaliza el cumplimiento del objetivo con un vuelo de comisionamiento, para chequear el correcto funcionamiento de esta ayuda instrumental a la aeronavegación.

Objetivo	Proporcionar servicios Meteorológicos que satisfagan las necesidades de la comunidad, sectores productivos e institucionales, de acuerdo con estándares internacionales, propendiendo a la generación autónoma de ingresos.
Producto	Establecer acciones de coordinación para aplicar procedimientos OACI ante eventos cenizas volcánicas con el organismo vulcanológico nacional, la oficina nacional de emergencia (ONEMI), los usuarios del sistema aeronáutico nacional y los servicios AIS, ATS, Y MET; mediante la ejecución de una carta de acuerdo, un seminario y un simulacro de activación de los procedimientos.
Acciones Relevantes	Durante el año 2005 se efectuó una carta de acuerdo de activación de los procedimientos de cenizas volcánicas, materializándose además un seminario de "Procedimientos de Cenizas Volcánicas. Para el cumplimiento del 100% de este objetivo se finaliza con la ejecución del simulacro de activación de procedimientos de Cenizas Volcánicas.
Producto	Elaborar un atlas de Chile continental e insular que contenga descripción y resumen climatológico de variables meteorológicas relevantes en formatos gráficos y mapas, con el objeto de contribuir con material educativo a la comunidad nacional.
Acciones Relevantes	Para cumplir en un 100% durante el 2005 se recopilaron antecedentes, se efectuaron los trabajos de confección y elaboración del Atlas de Chile Continental e Insular, finalizando con su difusión.
Producto	Efectuar la zonificación agroclimática de la región metropolitana, utilizando la metodología Papadakis, asociando aspectos esenciales del clima que inciden en la agricultura, tales como severidad del invierno y sus características térmicas, calor estival, período libre de heladas, etc, con el propósito de entregar un instrumento de decisión para la planificación agrícola en la región para el mediano y largo plazo.
Acciones Relevantes	Durante el año 2005 se elaboró el Informe Final del estudio de Zonificación Agroclimática de la región metropolitana, utilizando la metodología de Papadakis.
Objetivo	Consolidar una presencia nacional e internacional eficaz, que permita promover los intereses que mejor satisfagan al sistema aeronáutico nacional y preservar su patrimonio histórico.
Producto	Elaborar un programa que contenga exposiciones temáticas itinerantes para promover las actividades aeronáuticas a la ciudadanía nacional.
Acciones Relevantes	Con objeto de dar cumplimiento a este objetivo se definieron los temas y actividades que debía contener cada Exposición Temática, efectuándose además un programa, y finalmente se materializó el 100% del Programa a nivel Nacional.
Producto	Restaurar Aeronaves históricas para preservación y difusión del patrimonio histórico.
Acciones Relevantes	A objeto de dar cumplimiento a este objetivo, durante el año 2005 se ejecutaron restauraciones a las siguientes aeronaves históricas: <ul style="list-style-type: none"> ➤ VULTEE BT – 13 ➤ CATALINA PBY – 5
Producto	Ejecutar un seminario para periodistas que cubren el sector Aeronáutico
Acciones Relevantes	Para el cumplimiento de este objetivo se preparó un programa del seminario para periodistas, se definió los invitados y cursaron las invitaciones, finalizando con el desarrollo del seminario para periodistas que cubren el sector Aeronáutico.

- **Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones³¹ Evaluadas³²**

PROGRAMAS EVALUADOS

El servicio no tiene Programas evaluados durante el periodo comprendido entre los años 1999 y 2005.

INSTITUCIONES EVALUADAS

En el marco de la Evaluación Comprehensiva del Gasto del Sistema de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuesto y, en atención a los compromisos que la DGAC adquirió al 30 de Diciembre de 2005 se comunica a continuación los compromisos y acciones más relevantes.

Implementar, de acuerdo a cronograma establecido, las recomendaciones del estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica cuyos procesos son factibles de mejorar.

Las recomendaciones del estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica se llevaron a cabo dando como resultado la implementación de un Sistema de Gestión de Calidad basado en la norma ISO 9001:2000 con sus respectivos Manuales de Calidad de las Áreas Centro Nacional de Análisis y Pronósticos Meteorológicos y Meteorología Aeronáutica, (según consta en el Oficio (O) N° 10/0/2990 de fecha 22 de Diciembre de 2005)

2. Elaborar Plan de Desarrollo de la DGAC, incorporando planificación futura con su estimación de ingresos. Lo anterior será elaborado por la Subdirección de Planes dependiente de la Dirección de Planificación y Coordinación.

El Plan de Desarrollo para el período 2005 – 2010 fue elaborado, firmado por el Sr. Director General y distribuido a todas las unidades para su conocimiento y difusión.

3. Desarrollar estudio medioambiental en materia de contaminación acústica del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

CONCLUSIONES:

1.- Las mediciones de nivel de ruido efectivo percibido EPNL, realizadas en las operaciones de aterrizaje y despegue, muestran que las aeronaves más ruidosas corresponden a los 737-200 en etapa de despegue y al MD-11 en aterrizaje. Sin embargo, y de acuerdo al porcentaje de participación en la flota de operaciones en AMB, el 737-200, presenta el nivel máximo de contribución sonora.

31 Instituciones que han sido objeto de una Evaluación Comprehensiva del Gasto.

32 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.

2. Al analizar los usos de suelo futuros, principalmente las áreas de expansión urbana, existen graves conflictos en el sector de Camino la Farfana, el cual presenta áreas de expansión que se introducen en el contorno de exposición sonora de YLDN 65 dB(A). Del mismo modo, la expansión residencial de Pudahuel Poniente, se aproxima e introduce al contorno YLDN 65, creando conflictos de compatibilidad acústica con el uso residencial de las instalaciones proyectadas.

3. Otro sector de conflicto proyectado, corresponde al sector de expansión urbana ubicado en el sector norte de la pista, debajo de la línea de trayectoria de aproximación. Esta área presenta un sector que quedará ubicado dentro del contorno YLDN 65.

4. Otro tema que se debe tener en cuenta, corresponde a la tendencia mundial de reducción de los contornos compatibles con el ruido, principalmente debido a la sensibilidad que el ruido de aeropuertos despierta en la comunidad. Resulta altamente probable una tendencia futura a rebajar los contornos de compatibilidad a valores menores que 65 dB(A), tal cual hoy lo realizan algunos aeropuertos europeos, principalmente para nuevos proyectos.

5. Considerando todos estos factores, el aeropuerto presenta un escenario favorable, por lo que es fundamental evitar un poblamiento excesivo en los alrededores de este. Para esto, y debido a los actuales niveles de ruido, resulta recomendable, congelar las líneas de asentamientos humanos en los alrededores para no empeorar los escenarios de conflicto, y asegurar que a futuro, con nuevas tecnologías de aeronaves, los contornos de ruido vigentes, los cuales seguramente serán más exigentes, permitan un desempeño del aeropuerto libre de impactos sobre zonas residenciales.

• Avances en Materias de Gestión

- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión

La Institución asume las tareas del programa de mejoramiento de la gestión (PMG-2005), como un instrumento de apoyo a la gestión modernizadora del Servicio. Al mismo tiempo, ve una oportunidad para poder seguir desarrollando y potencializando su personal, sus procedimientos, en dos palabras, mejorar su gestión.

El año 2005 esta Dirección dio cumplimiento en un 100% a los objetivos de gestión comprometidos ante la Dirección de Presupuesto – Ministerio de Hacienda, según consta en el Certificado N° 400079 del 09 de febrero del Comité de Ministros, reflejando el esfuerzo realizado por cada uno de los funcionarios aeronáuticos en pos de los objetivos del Gobierno y de la DGAC.

AVANCES SIGNIFICATIVOS PERÍODO 2005	RELACIÓN CON EL SISTEMA	OBSERVACIONES
Desde el punto de vista de los compromisos adquiridos por esta Institución, estos han sido cumplidos, toda vez que cada uno de los proyectos en cuestión, logró los objetivos establecidos, alcanzando en algunos casos un mayor nivel de funcionalidades que las contempladas originalmente, lo que sin duda potencia la gestión interna, permitiendo soportar de mejor forma procesos de provisión y mejora sustancial de los canales tecnológicos aumentando las posibilidades de participación y transparencia ciudadana.	GOBIERNO ELECTRÓNICO	Proyectos cumplidos: *Gestión de Trámites. *Gestión Documental. *Automatización Licencias Aeronáuticas. *Portal Interno (intranet). *Inducción funcionarios en la Modernización y Gobierno Electrónico.
Se activaron las 41 oficinas OIRS a nivel nacional en todos los aeropuertos y aeródromos del país, estando conectados en línea vía Internet a nivel nacional.	OFICINA DE INFORMACIÓN, RECLAMOS Y SUGERENCIAS.	Permite contar con un instrumento eficiente en cuanto a captar las inquietudes de los usuarios del sistema y con ello, la institución mejora en servicio y respuesta a sus usuarios, de esta manera, la Institución se hace más eficiente y transparente.
Nuestra Institución sobrepasó los porcentajes estimados en capacitación, tanto nacional, como internacional. Se puede mencionar que el total porcentual capacitado asciende al 71% de la dotación efectiva de esta.	CAPACITACIÓN	1.- La participación de un segundo validador (El Servicio Civil) quién el 2006 será el único validador. 2.- El incremento de la glosa para capacitación, de \$40.724.000 asignados para el año 2004, se paso a \$ 214.000.000 el año 2005. 3.- Los informes del PMG se hicieron en el nuevo modelo sugerido por el Registro Civil.
Este sistema, se preparó satisfactoriamente durante el año 2005, normalizando sus procesos según el Sistema de Certificación Internacional, Norma ISO 9001:2000, cumpliendo con el objetivo de desarrollar en forma permanente y continua, auditorias de carácter general, estratégico, fundamentalmente preventivas y de apoyo a la gestión. Con lo anteriormente expuesto, este sistema esta en condiciones de certificarse internacionalmente.	AUDITORIA INTERNA	El sistema en comento, se le aplicaron dos auditorias de calidad, siendo aprobadas en las dos oportunidades. Quedando, de acuerdo a su plan de trabajo, ad portas de ser auditado, para su certificación ISO 9001:2000.
La Institución incorporó a todas las Unidades del país en línea para sus compras a través del Portal. Contando además, con todo su personal a lo largo del país con capacitación específica en el sistema de Chilecompra. También es importante destacar que nuestra institución tiene implementado desde abril del 2005, la recepción de la factura electrónica. Por último, indicar la integración del sistema de información de abastecimiento y el sistema de Chilecompra a través del formato XML para las órdenes de compra.	CHILECOMPRAS	El año 2005, para esta Institución significó una transacción a través del portal de Chilecompra del orden de los \$13.500.000.000, que en total suman a nivel nacional un total de 6.800 operaciones recompras aproximadamente.

<p>Su aplicabilidad, derivado del diagnóstico recae en Climatología y Meteorología aplicada y a la Meteorología no aeronáutica.</p> <p>Para lo anterior, el sistema desarrolló un Plan y Programa de actividades para ser desarrolladas el año 2006, con el propósito de difundir estos productos a toda la Comunidad.</p>	<p>GESTIÓN TERRITORIAL INTEGRADA</p>	<p>Durante el año 2005-2006 se desarrollará el Plan y Programa visado y autorizado por la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE).</p>
<p>Durante el año 2005 entró en vigencia el nuevo reglamento especial de calificaciones para los funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil, lo cual permite evaluar con herramientas técnicas objetivas, el desempeño de cada funcionario en contra posición con el cargo desempeñado por él.</p>	<p>EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO</p>	
<p>La institución, durante el año 2005 realizó una encuesta de satisfacción del nivel educacional en la Escuela Técnica Aeronáutica, con el propósito de medir la opinión, diferenciada por sexo de nuestros clientes.</p> <p>Por otro lado, se encuentra a disposición dentro del Portal Web, el número de licencias aeronáuticas emitidas por año y diferenciadas también por sexo.</p>	<p>ENFOQUE DE GÉNERO</p>	<p>Durante el año 2005, la ejecución del Sistema Enfoque Género fue realizado de manera satisfactoria, resaltando actividades realizadas desde los inicios del sistema, partiendo por completar la información estadística recopilada desde el Museo Aeronáutico y desde el área de prevención de accidentes de aviación, como el poder obtener información correspondiente al comportamiento de nuestros cliente / usuarios y beneficiarios del sistema informático SAC (Sistema de Administración de Clientes) y las estadísticas que son publicadas en el portal correspondientes a la Licencias Aeronáuticas vigentes.</p>
<p>Se actualizó el diagnóstico de riesgo de los aeropuertos y aeródromos del país, lo cual permitió gestionar de manera más eficiente la prevención de riesgos en las diferentes Unidades del país (Arica-Punta Arenas, incluyendo Isla de Pascua), lo cual redundó en un menor índice de accidentabilidad.</p>	<p>PREVENCIÓN DE RIESGOS Y MEJORAMIENTO DE AMBIENTES DE TRABAJO</p>	
<p>Ha permitido un mayor orden en la estructuración al sistema, permitiendo la aplicación de un sistema de calidad. Por otra parte a permitido que las Unidades del país entiendan la importancia, lo que significa y el cómo llevar a cabo este sistema, lo cual redundo en una mayor claridad a las Unidades en cuanto a la entrega de la información.</p>	<p>PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN</p>	<p>Este Sistema, ha permitido durante este año, tener una conformación de equipo de trabajo dedicado al tema, con conocimientos claros y específicos de lo que se hace y hacia donde vamos como Institución en esta materia</p>
<p>Los avances más significativos en este sistema es la calidad del trabajo, junto con la entrega oportuna de la información, mucho más rápida, eficiente y con nivel de detalle.</p> <p>La información está en línea y a nivel de todo el país. Por otra parte, al tener centros de costos separados por áreas, lo cual permite un mayor orden en cuanto a la información que se genera, a cual es rápida y oportuna</p>	<p>ADMINISTRACIÓN FINANCIERO CONTABLE</p>	

- **Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**

Cuadro 9 Cumplimiento Convenio Colectivo año 2005			
Equipos de Trabajo	Dotación Efectiva del Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
Secretaria General	80	100%	4%
Auditoria Interna	18	100%	4%
Fiscalía	12	100%	4%
Investigación de Accidentes e Infracciones Aeronáuticas	24	100%	4%
Dirección de Planificación y Coordinación	55	100%	4%
Dirección de Seguridad Operacional	149	100%	4%
Dirección Logística	277	100%	4%
Dirección de Recursos Humanos	161	100%	4%
Dirección de Comercialización y Finanzas	79	100%	4%
Dirección de Aeródromos y servicios Aeronáuticos	1.929	100%	4%
Dirección Meteorológica de Chile	151	100%	4%
Porcentaje de Cumplimiento Global Convenio Colectivo		100 %	4%

- **Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales**

El Servicio no incorpora otro tipo de incentivos Remuneracionales.

- Avances en otras Materias de Gestión

Dentro del proceso modernizador en el que se encuentra Chile, las Instituciones Públicas tienen las múltiples misiones de adaptarse e integrarse en forma activa y eficaz a la velocidad del cambio y, de este modo, formar parte esencial de la dinámica de una nación que se está convirtiendo en socio estratégico del mundo.

Desde su creación en 1930, la DGAC ha ido a la vanguardia en aplicar nuevas tecnologías a sus procesos, los que le han permitido optimizar los recursos y agilizar los procedimientos al interior de la Institución. Hoy, 76 años después, el camino recorrido está siendo certificado internacionalmente bajo la norma ISO, ubicándose dentro de las primeras Autoridades Aeronáuticas de la Región en validar sus servicios con esos estándares de calidad.

La DGAC, dentro del marco de modernización y mejoramiento de la gestión, política impulsada por el Gobierno a través del Programa de Mejoramiento de la Gestión (PMG), ha llevado a cabo diferentes actividades orientadas al cumplimiento y desarrollo de los objetivos estratégicos definidos por la Institución, dentro de los cuales, el enfoque a la calidad de los servicios requeridos por los usuarios es una de sus principales preocupaciones. Desde su implementación, la DGAC ha cumplido con todos los compromisos adquiridos, alcanzando en estos dos últimos años el 100% de las metas propuestas en las áreas en las que se desenvuelven los sistemas del PMG: Recursos Humanos; Atención al Usuario; Planificación y Control de Gestión; Gestión Territorial Integrada; Administración Financiera; y Enfoque de Género. En este sentido, la Institución se encuentra en proceso de certificación bajo las normas de calidad, ISO, convirtiéndose en una de las primeras Reparticiones de la Administración Pública en responder al llamado del Gobierno en esta materia.

A su vez, como complemento a lo anterior, la DGAC se ha propuesto certificar otros procesos, que no estando incluidos en el PMG, son fundamentales tanto para los servicios que otorga a los usuarios del Sistema Aeronáutico como para la gestión dentro de la Organización, los que buscan entregar una mejora constante de calidad, eficiencia y eficacia.

Área de Recursos Humanos

Se aplicaron los procedimientos sobre concursos, los cuales han servido de base para la ejecución de dos concursos de Ingreso y dos de promoción. Cabe señalar que estos procedimientos aplicados a nuestra Institución, han podido desarrollarse con recursos propios, lo que se traduce en un ahorro de recursos para la organización, permitiendo incluso a nuestro Servicio, dar asesoría al Ministerio de Relaciones Exteriores y posicionar a la DGAC como uno de los primeros organismos del Sector Público en implementar este tipo de Concursos

Área Administración Financiero Contable

Uno de los avances más destacados de la DGAC en la adopción de documentos electrónicos ha sido su integración a la Factura electrónica, como mecanismo de interoperatividad con el Servicio de Impuestos Internos y/o con sus proveedores. Dentro del total de Ingresos de nuestro Servicio, las facturas representan el 33% aprox. del total, siendo otro documento muy importante el de “ Recibo de Tasas Aeronáuticas” , el cual representa un 44% aprox. del total. Dada su importancia y Trascendencia, se ha planteado a Impuestos Internos una estrategia global para el desarrollo, estandarización y la solución tecnológica a la emisión de estas tasas.

Área de Navegación Aérea

Se diseñaron procedimientos “Over Lay” para aproximaciones y salidas normalizadas por Instrumentos, en base a referencias satelitales, en cuatro Aeropuertos/ Aeródromos del país, de acuerdo a los estudios de antecedentes geomorfológicos y de espacio Aéreo, diseño de aproximación, prueba de aceptación.

- **Proyectos de Ley**

En atención a los Proyectos de Ley más relevantes de la DGAC que se encuentran en trámite en el Congreso Nacional al 31 de Diciembre de 2005 y, consultada la página Web (<http://sil.congreso.cl/pags/index.html>) respecto de la tramitación de Proyectos de Ley del Servicio, no se encontraron Boletines que dieran cuenta de ello.

En consecuencia, el servicio no tiene Proyectos de Ley en trámite en el Congreso Nacional al 31 de Diciembre de 2005.

4. Desafíos 2006

La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), es la entidad gubernamental encargada de la seguridad de las operaciones aéreas que se llevan a cabo en el territorio nacional. Tan importante misión debe estar respaldada en la calidad de sus servicios y productos estratégicos, en la responsabilidad, gestión y profesionalismo de su personal y, por supuesto, en la más avanzada tecnología al servicio de la concreción de sus objetivos.

Con objeto de mantener e incrementar el constante desarrollo que ha caracterizado a esta DGAC, se han planteado metas con una clara orientación al cumplimiento de la misión Institucional, las cuales son presentadas a continuación

- Cumplir con todas las tareas y actividades para el logro de los objetivos de gestión comprometidos por esta Institución en el Programa de Mejoramiento de la Gestión, suscrito con el Comité de Ministros, y el convenio de Desempeño Colectivo, suscrito con el Ministro de Defensa Nacional, de modo tal de ser participe y contribuir activamente en el desarrollo de la eficiencia y transparencia en la Gestión Pública.
- Consolidar una presencia nacional e internacional eficaz, que permita promover los intereses que mejor satisfagan al sistema aeronáutico nacional y preservar su patrimonio histórico.
- Mantener altos estándares de seguridad en las operaciones aeronáuticas, estableciendo la normativa que permita la operación y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, fiscalizando eficazmente su cumplimiento.
- Proporcionar servicios aeroportuarios y de navegación aérea, que respondan a la demanda por los servicios requeridos, bajo un esquema de tasas y derechos consistentes con la gestión del sistema aeronáutico operacional.

Proporcionar servicios meteorológicos que satisfagan las necesidades de la comunidad, sectores productivos e instituciones, de acuerdo con estándares internacionales, propendiendo a la generación autónoma de ingresos.

5. Anexos

- Anexo 1: Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005
- Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño
- Anexo 3: Programación Gubernamental
- Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas
- Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005
- Anexo 6: Transferencias Corrientes
- Anexo 7: Iniciativas de Inversión
- Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

• **Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005**

Cuadro 10 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2005										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2005	Cumple SI/NO ³³	% Cumplimiento ³⁴	Notas
				2003	2004	2005				
Servicios Aeroportuarios	Costo promedio anual Servicio de Seguridad de Aviación (AVSEC) por pasajero revisado	Costo total anual AVSEC año t / N° total de pasajeros revisados del país año t		582	609	674	582	NO	86%	1
Servicios Aeroportuarios	Promedio de retención de objetos sobre cien mil pasajeros revisados	(Total anual de objetos retenidos en aeropuertos del país / Total anual de pasajeros salidos revisados en aeropuertos del país)*100.000		1.167	484	338	1.100	SI	325%	2
Servicios Aeroportuarios	Razón tiempo intervención SEI sobre máximo tiempo permitido en Norma (OACI)	Tiempo promedio de intervención SEI / Máximo tiempo norma OACI		0,5	0,5	0,53	0,75	SI	142%	3
Servicios Aeroportuarios	Costo promedio anual Servicio de Extinción de Incendios (SEI) por movimiento de aeronave	Costo total anual SEI año t / N° total de movimientos de aeronaves del país año t		14.693	14.084	11.378	14.643	SI	129%	4
Servicios Aeroportuarios	Costo promedio anual Servicio control aeródromo por movimiento de aeronave	Costo total anual servicio control aeródromos / N° total anual movimientos de aeronaves del país		27.728	31.600	9.704	27.634	SI	285%	5
Servicios Aeroportuarios	Costo promedio anual del Servicio de autorización y certificación aeroportuarias	Costo total anual servicio autorizaciones y certificaciones aeroportuarias año t / N° total anual de certificaciones y autorizaciones aeroportuarias tramitadas año t		322.069	261.661	47.796	120.383	SI	252%	6
Servicios de Navegación Aérea	Promedio de Incidentes de Tránsito Aéreo sobre 100.000 Movimientos de Aeronaves	(Total anual de incidentes de tránsito aéreo en el país / Total anual movimiento de aeronaves en el país)*100.000		43	41	5,73	20,81	Si	363%	7

33 Se considera cumplido el compromiso, si el dato efectivo 2005 es igual o superior a un 95% de la meta.

34 Corresponde al porcentaje del dato efectivo 2005 en relación a la meta 2005.

Servicios de Navegación Aérea	N° promedio de operaciones centro de control de área unificado por controlador	N° promedio de operaciones centro de control de área unificado por controlador	4.152	6.759	5.075	7.117	SI	141%	8
Servicios de Seguridad Operacional	Tiempo renovación certificado de aeronavegabilidad (días háb.)	Sumatoria anual de los tiempos de tramitación de renovación de certificados de aeronavegabilidad / Total anual de renovaciones de certificados de aeronavegabilidad otorgados	s.i.	8,38	6,44	10	SI	156%	9
Servicios de Seguridad Operacional	Costo promedio anual por licencia tramitada	Costo total anual tramitación de licencias año t / N° total anual de licencias tramitadas año t	17.606	14.776	14.760	17.606	SI	119%	
Servicios de Seguridad Operacional	Productividad por inspector aeronáutico en exámenes de vuelo y simulador	N° total exámenes de vuelo y simulador tomados / Número de inspectores aeronáuticos	s.i.	57	114	17	SI	676%	10
Servicios de Seguridad Operacional	Promedio de Accidentabilidad de Aviación sobre 100.000 Movimientos de Aeronaves	(Total anual de accidentes de aviación en el país / Total anual movimiento de aeronaves en el país)*100.000	4,2	6,2	0,42	5,6	SI	1.321%	11
Servicios de Seguridad Operacional	Promedio de Incidentes de Aviación sobre 100.000 movimiento de aeronaves	(Total anual de incidentes de aviación en el país / Total anual de movimiento de aeronaves en el país)*100.000	3,2	2,9	0	4,4	SI	130%	12
Servicios de Meteorología	Porcentaje de acierto pronósticos aeronáuticos en el país	(N° pronósticos aeronáuticos acertados / N° pronósticos aeronáuticos realizados)*100	80%	80%	85%	80%	SI	106%	
Servicios de Meteorología	Porcentaje de aciertos para pronósticos públicos en Santiago	(N° pronósticos públicos acertados para Santiago / N° total de pronósticos realizados para Santiago)*	81%	84%	85%	81%	SI	105%	
Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico	Visitantes Promedio anuales por funcionario museo Aeronáutico	N° visitantes anuales Museo Aeronáutico / Dotación de personal total Museo	s.i.	1.120	1.372	1.000	SI	137%	13

Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio: 94 %
Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas: 0 %
Porcentaje de cumplimiento global del servicio: 94 %

Notas:

1. El no cumplimiento se explica por: La DGAC modificó las funciones de producción de costos, con el fin de reflejar de mejor forma los costos reales de los servicios. Esta modificación significó un incremento en los costos de los servicios AVSEC. Por otra parte, la DGAC, por un compromiso con la Coordinadora General de Concesiones debió asumir la mantención del Sistema "Stage One" (traslado y control de equipajes de pasajeros por máquina de rayos x y scanner detector de explosivos). Estos costos adicionales se cargaron a los costos AVSEC.

Además la meta para el 2005 estaba erróneamente establecida, por lo que la DGAC solicitó a DIPRES en Abril de 2005 la modificación de la meta a un valor de 650. Esta solicitud no pudo ser acogida en su oportunidad por lo que debió mantenerse. Dado que se ha considerado que los componentes de este Indicador no reflejan gestión por parte de los servicios AVSEC, es que este indicador no fue incluido como uno de los indicadores que conforman el Presupuesto 2006.

2. La meta se estableció de acuerdo a lo siguiente:

El total anual de pasajeros revisados corresponde al valor obtenido en el año 2003 (4.320.238). El total anual de pasajeros salidos revisados durante el 2005 fue superior en un 14% al valor mencionado anteriormente.

Por otra parte, el total de objetos retenidos en aeropuertos se estableció en 47.523, cifra que es muy alta, ya que el año 2004 los objetos retenidos alcanzaron sólo a 21.716 (de hecho los objetos reales retenidos en 2005 son un 64,8% menores que la meta establecida).

El año 2005 se logró una baja en la retención de objetos (de 21.716 a 16.714), esto debido a las medidas tomadas de los Servicios AVSEC en cuanto a la difusión a los usuarios de los aeropuertos respecto a los objetos que pueden ser retenidos, generando una mayor conciencia en los usuarios de este servicio.

3. El resultado de este Indicador se explica porque la meta establecida para el año 2005 consideraba como su denominador un tiempo máximo de respuesta de la norma OACI de 2 minutos. Sin embargo, este valor corresponde en realidad a 3 minutos, valor efectivo informado por el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos que corresponde al tiempo que transcurre desde el momento que el servicio de tránsito aéreo notifica al SEI, hasta la intervención efectiva del primer vehículo extintor.

Al considerar este valor en el cálculo del valor real para el año 2005, se produce este sobre cumplimiento.

4. El sobre cumplimiento se explica básicamente debido a la baja (18,4%) de los costos SEI. Los servicios aeroportuarios consideran servicios SEI y servicios AVSEC. Al modificarse las funciones de producción de costos con el fin de costear de mejor forma los servicios, los servicios SEI recibieron una menor proporción de los costos.

Por otra parte el denominador de este Indicador (total de movimientos de aeronaves del país) experimentó un alza de 8,6% respecto de la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el desarrollo de las actividades económicas del país.

5. El sobre cumplimiento se explica básicamente debido a la fuerte baja (61,8%) de los costos del servicio de control de aeródromos. Esto se debe a que las funciones de producción de costos fueron modificadas con el fin de costear de mejor forma los servicios. De esta manera en el año 2004 los servicios de navegación aérea consideraban servicios de control de aeródromos y servicios de aterrizaje. Durante el año 2005, los mismos servicios de navegación aérea consideraron los servicios de control de aeródromos, control de aproximación y servicios en ruta. Esto explica el menor nivel de costo asignado al servicio control de aeródromos.

6. La meta establecida considera un valor de 801 certificaciones y autorizaciones aeroportuarias tramitadas para el año 2005. El valor real alcanzado fue de 1.496 certificaciones y autorizaciones (esto representa un aumento de 86,7% respecto a la meta, lo que refleja que esta meta estaba mal establecida, ya que el número de certificaciones y autorizaciones eran del orden de 1.100 por año).

Por otra parte, el costo total anual de certificaciones y autorizaciones bajó en 25,8% respecto a la meta establecida. Esto se debe a que durante el año 2005 se depuró los costos asignables a este servicio, pues se le estaban asignando costos que correspondía que fuesen absorbidos por otras unidades aeroportuarias.

7. La meta establecida considera un valor de 90 incidentes de tránsito aéreo para el año 2005 (Incidentes totales). Debido a que, para el cálculo del valor real, se consideran sólo los incidentes de tránsito aéreo en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad, este valor bajó en un 70% (27 incidentes de tránsito aéreo contra 90 incidentes de tránsito aéreo que consideraba la meta).

Por otra parte, el denominador de este Indicador (Total anual movimiento de aeronaves en el país), tuvo un incremento de 8,9% respecto a la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el incremento de las actividades económicas del país.

8. La meta establecida, considera un valor de 51 controladores por turno de centro de control de área y APP para el año 2005. Se revisó efectivamente este valor con personal de DASA (Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos) y se estableció que el valor real corresponde a 75 controladores por cada turno (esto implica un aumento de 47% en el denominador de este Indicador).

Por otra parte, el número de operaciones controladas por este centro aumentó en un 4,5% respecto a la meta establecida. Este aumento en el número de operaciones controladas se debe a que el movimiento general de aeronaves en el país ha aumentado por la mayor actividad económica.

9. El alto cumplimiento de la meta (56% sobre ella) se explica por una reducción en los tiempos utilizados en la renovación de los certificados de Aeronavegabilidad. Esto se debe a la preocupación constante de la DGAC en mejorar los tiempos de atención a los usuarios de sus servicios, lo que efectivamente ocurrió con una mejor gestión.

Por otra parte, la meta establecida considera un valor de 650 renovaciones de certificados de Aeronavegabilidad para el año 2005. El valor real alcanzado fue de 631 renovaciones (esta baja en el denominador de la meta corresponde sólo a un 2,9%. Esta baja corresponde simplemente a una baja de demanda y no a una gestión, ya que el Departamento de Seguridad Operacional atiende la totalidad de las solicitudes de renovación de certificados de Aeronavegabilidad).

10. La meta establecida considera un valor de 340 exámenes de vuelo y simulador para el año 2005, tomados por un total de 20 inspectores aeronáuticos. El valor de 340 exámenes fue incorrectamente establecido, ya que las cifras de los años anteriores de los exámenes de vuelo y simulador es muy superior a ésta (el promedio de los años 2002, 2003 y 2004 alcanza a 1.362 exámenes).

El valor real 2005 de exámenes de vuelo y simulador tomados alcanzó a un valor de 2.308 (un aumento de 56,1% respecto al valor del año 2004). En esta cifra los diferentes tipos de exámenes tomados a un mismo postulante (exámenes operacionales orales, teóricos y prácticos de vuelo), se han considerado en forma separada, lo que explica el fuerte aumento de esta cifra.

Por otra parte en cuanto al denominador de este Indicador (Número de inspectores aeronáuticos) no hubo variación respecto a lo establecido en la meta 2005..

11. La meta establecida considera un valor de 24 accidentes de aviación totales para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideran sólo los accidentes de aviación en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad, por lo que este valor bajó en un 92,8% (02 accidentes de aviación contra 24 accidentes de aviación que consideraba la meta).

Por otra parte, el denominador de este Indicador (Total anual movimiento de aeronaves en el país), tuvo un incremento de 8,9% respecto a la meta establecida. Este mayor movimiento de aeronaves se explica por el incremento de las actividades económicas del país.

12. La meta establecida considera un valor de 19 incidentes de aviación para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideran sólo los incidentes de aviación en los cuales la DGAC puede tener algún grado de responsabilidad. En el año 2005 no se registra ningún incidentes de aviación con algún grado de responsabilidad. Esto implica que el Indicador tome un valor efectivo de 0.

13. La meta establecida considera un valor de 50 personas como dotación del personal del Museo para el año 2005. Para el cálculo del valor real, se consideró un valor promedio de 44 funcionarios (lo que representa una baja de 12%)

Por otra parte, el numero de visitantes del museo presenta un aumento de 21,6% respecto a la meta establecida (60.818 visitantes efectivo contra 50.000 visitantes presupuestados). Esto se debe al refuerzo de las actividades de difusión que ha realizado en el Museo.

• Anexo 2: Otros Indicadores de Desempeño

Cuadro 11								
Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2005								
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ³⁵ 2005/ 2004	Notas
				2003	2004	2005		
Servicios Aeroportuarios	Porcentaje costo directo Serv. AVSEC sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. AVSEC / Costo total DGAC)*100		4,39%	4,38%	5,11%	86	1
Servicios Aeroportuarios	Porcentaje de cobertura de los costos directos de Serv. Aeroportuarios	(Ingresos totales recaudados por prestación de Serv. Aeroportuarios / Costo directo por prestación de Serv. Aeroportuarios)*100		233%	219%	275%	125	2
Servicios Aeroportuarios	Porcentaje costo directo Serv. SEI sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. SEI / Costo total DGAC)*100		11,09%	10,22%	8,23%	124	3
Servicios Aeroportuarios	Porcentaje costo directo Serv. Control de Aeródromos sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. Control de Aeródromos / Costo total DGAC)*100		20,94%	22,94%	7,02%	327	4
Servicios Aeroportuarios	Porcentaje de Autorizaciones y Certificaciones Aeroportuarias	(Total de autorizaciones y certificaciones tramitadas / Total de autorizaciones y certificaciones solicitadas)*100		s.i.	100%	100%	100	
Servicios de Navegación Aérea	Porcentaje de cumplimiento actualización AIP	(Total de AIP actualizados / Total de AIP programados de actualizar)*100		s.i.	91,70%	90,62%	99	
Servicios de Navegación Aérea	Porcentaje de cobertura de los costos directos de Serv. de Navegación Aérea	(Ingresos totales recaudados por prestación de Serv. de Navegación Aérea / Costos directos por prestación de Serv. de Navegación Aérea)*100		19,61%	14,91%	25,78%	173	5
Servicios de Navegación Aérea	Porcentaje costo directo Serv. en Ruta sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. en Ruta / Costo total DGAC)*100		10,39%	10,12%	6,4%	158	6
Servicios de Navegación Aérea	Porcentaje cobertura costo directo producción AIP	(Ingresos totales por venta AIP / Costo directo Dpto. AIS)*100		s.i.	14,56%	41,71%	286	7
Servicios de Seguridad Operacional	Porcentaje de cumplimiento del programa de Fiscalización de Aeronaves	(Total efectivo de aeronaves fiscalizadas / Total de aeronaves programadas de fiscalizar)*100		s.i.	142%	146%	103	
Servicios de Seguridad Operacional	Porcentaje de cumplimiento del programa de Fiscalización en Ruta	(Total de fiscalizaciones en ruta efectuadas / Total de fiscalizaciones en ruta programadas)*100		s.i.	102%	100%	98	
Servicios de Seguridad Operacional	Porcentaje de cumplimiento del programa de Fiscalización de Bases Operativas	(Total efectivo de Bases Operativas fiscalizadas / Total de Bases Operativas programadas de fiscalizar)*100		s.i.	95%	110%	116	
Servicios de Seguridad Operacional	Porcentaje de cumplimiento del programa de Inspección de Ayudas a la Navegación Aérea	(Total efectivo de Inspecciones de Ayudas a la Navegación Aérea / Total de Inspecciones de Ayudas a la Navegación Aérea programadas)*100		98%	125%	126%	101	

35 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.

Cuadro 11
Avance Otros Indicadores de Desempeño año 2005

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Avance ³⁵ 2005/ 2004	Notas
				2003	2004	2005		
Servicios de Seguridad Operacional	Porcentaje costo directo Serv. Certificación y Fiscalización de Aeronavegabilidad sobre costo directo DGAC	(Costo directo Serv. Certificación y Fiscalización de Aeronavegabilidad / Costo total DGAC)*100		1,47%	0,44%	1,34%	32	8
Servicios de Seguridad Operacional	Tiempo de renovación de Certificados de Aeronavegabilidad aviones grandes (días hábiles)	Sumatoria de tiempos de tramitación de renovación de certificados de aeronavegabilidad aviones grandes / Total de renovaciones de certificados de aeronavegabilidad a aviones grandes otorgados		s.i.	8,84	6,91	128	9
Servicios de Seguridad Operacional	Tiempo de renovación de Certificados de Aeronavegabilidad aviones bajo 5.700 kilos (días hábiles)	Sumatoria de tiempos de tramitación de renovación de certificados de aeronavegabilidad aviones bajo 5.700 kilos / Total de renovaciones de certificados de aeronavegabilidad a aviones bajo 5.700 kilos otorgados		s.i.	8,14	6,42	127	10
Servicios de Meteorología	Porcentaje costo directo Serv. Meteorología No Aeronáutica sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. Meteorología No Aeronáutica / Costo total DGAC)*100		2,42%	2,38%	2,17%	110	
Servicios de Meteorología	Porcentaje de cobertura de los costos directos de Serv. Meteorológicos	(Ingresos totales recaudados por prestación de Serv. Meteorológicos / Costo directo por prestación de Serv. Meteorológicos)*100		0,10%	1,13%	1,48%	131	11
Servicios de Meteorología	Porcentaje de atrasos en los reportes TAF emitidos	(Total casos de reportes TAF atrasados / Total de reportes TAF emitidos)*100		s.i.	4%	13,72%	29	12
Servicios de Meteorología	Porcentaje costo directo Serv. Meteorología Aeronáutica sobre costo total DGAC	(Costo directo Serv. Meteorología Aeronáutica / Costo total DGAC)*100		6,93%	6,87%	5,07%	135	13
Servicios de Meteorología	Porcentaje de asesorías de Serv. Meteorología realizadas sobre las asesorías de Serv. Meteorología solicitadas	(Total de asesorías técnicas de Serv. Meteorología realizadas / Total de asesorías técnicas de Serv. Meteorología solicitadas)*100		s.i.	10,02%	45,32%	452	14
Servicios de Meteorología	Porcentaje de atrasos en los reportes METAR emitidos	(Total de mensajes METAR emitidos atrasados / Total de mensajes METAR recibidos)*100		s.i.	1,5%	6,61%	23	15
Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico	Porcentaje de visitas guiadas a Entidades de Educación	(Total de visitas guiadas a Entidades de Educación / Total de visitas al Museo)*100		s.i.	1,12%	44,4%	3.964	16

Notas:

Los avances o bajas de los indicadores de desempeño se miden respecto al valor obtenido en el año 2004.

1. La baja de este Indicador de Desempeño se explica debido a que la DGAC modificó las funciones de producción de costos, con el fin de reflejar de mejor forma los costos reales de los servicios. Esta modificación significó un incremento en los costos de los servicios AVSEC. Por otra parte, la DGAC, por un compromiso con la Coordinadora General de Concesiones debió asumir la mantención del Sistema "Stage One" (traslado y control de equipajes de pasajeros por máquina de rayos x y scanner detector de explosivos). Estos costos adicionales se cargaron a los costos AVSEC.

2. El sobre avance del Indicador de Desempeño se explica básicamente a que se modificaron las funciones de producción de costos de la Institución, esto con el fin de costear de mejor forma los servicios. Por otra parte para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Serv. Aeroportuario, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio.

3. El sobre avance se explica básicamente debido a la baja (18,4%) de los costos SEI. Los servicios aeroportuarios consideran servicios SEI y servicios AVSEC. Al modificarse las funciones de producción de costos con el fin de costear de mejor forma los servicios, los servicios SEI recibieron una menor proporción de los costos.

4. El sobre avance se explica básicamente debido a la fuerte baja (61,8%) de los costos del servicio de control de aeródromos. Esto se debe a que las funciones de producción de costos fueron modificadas con el fin de costear de mejor forma los servicios. De esta manera en el año 2004 los servicios de navegación aérea consideraban servicios de control de aeródromos y servicios de aterrizaje. Durante el año 2005, los mismos servicios de navegación aérea consideraron los servicios de control de aeródromos, control de aproximación y servicios en ruta. Esto explica el menor nivel de costo asignado al servicio control de aeródromos.

5. El sobre avance del Indicador de Desempeño se explica básicamente porque se modificaron las funciones de producción de costos de la Institución, esto con el fin de costear de mejor forma los servicios. Por otra parte para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Serv. de Navegación Aérea, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio.

6. El sobre avance de este Indicador de Desempeño se explica básicamente a que para el cálculo del Indicador años anteriores, se consideraban los costos totales del Serv. en Ruta. Para el cálculo del año 2005, se consideraron los costos directos del Serv. en Ruta, lo que provocó la baja en el resultado del Indicador de Desempeño.

7. El sobre avance del Indicador de Desempeño se explica básicamente a que se modificaron las funciones de producción de costos de la Institución, esto con el fin de costear de mejor forma los servicios. Por otra parte para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo del Dpto. AIS, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio.

8. **La baja** de este Indicador de Desempeño se explica debido a que la DGAC modificó las funciones de producción de costos, con el fin de reflejar de mejor forma los costos reales de los servicios. Esta modificación significó un incremento en los costos del Serv. Certificación y Fiscalización de Aeronavegabilidad.

9. **El avance** de este Indicador de Desempeño se explica por una reducción en los tiempos utilizados en la renovación de los certificados de Aeronavegabilidad. Esto se debe a la preocupación constante de la DGAC en mejorar los tiempos de atención a los usuarios de sus servicios, lo que efectivamente ocurrió con una mejor gestión. Por otra parte, existe una baja en la demanda de renovaciones de certificados de Aeronavegabilidad de aviones grandes no atribuible a la gestión de la Institución, ya que el Departamento de Seguridad Operacional atiende la totalidad de las solicitudes de renovación de certificados de Aeronavegabilidad a aviones grandes.

10. El avance de este Indicador de Desempeño se explica por una reducción en los tiempos utilizados en la renovación de los certificados de Aeronavegabilidad. Esto se debe a la preocupación constante de la DGAC en mejorar los tiempos de atención a los usuarios de sus servicios, lo que efectivamente ocurrió con una mejor gestión. Por otra parte, existe una baja en la demanda de renovaciones de certificados de Aeronavegabilidad a aviones bajo 5.700 kilos no atribuible a la gestión de la Institución, ya que el Departamento de Seguridad Operacional atiende la totalidad de las solicitudes de renovación de certificados de Aeronavegabilidad a aviones bajo 5.700 kilos.

11. El sobre avance del Indicador de Desempeño se explica básicamente a que se modificaron las funciones de producción de costos de la Institución, esto con el fin de costear de mejor forma los servicios. Por otra parte para el cálculo del año 2005 se considero el costo directo de los Serv. Meteorológicos, lo que produjo una reducción de los costos asignables a ese Servicio.

12. La baja de este Indicador de Desempeño se explica por un atraso a la hora de efectuar las observaciones meteorológicas horarias, y su inmediato envío a los centros de distribución. El personal encargado de enviar las observaciones meteorológicas horarias realiza diversas actividades operativas, debiendo en muchos casos priorizar que actividad atender en cada momento. El área de meteorología aeronáutica estudia la situación de forma de buscar una adecuada solución a los atrasos, tanto en reportes TAF como en mensajes METAR.

13. El sobre avance de este Indicador de Desempeño se explica básicamente a que para el cálculo del Indicador años anteriores, se consideraban los costos totales del Serv. Meteorología Aeronáutica. Para el cálculo del año 2005, se consideraron los costos directos del Serv. Meteorología Aeronáutica, lo que provocó la baja en el resultado del Indicador de Desempeño.

14. El sobre avance de este Indicador de Desempeño se debe básicamente a que la mayoría de los usuarios que solicitaron un servicio de asesoría meteorológica, lo contrataron. Básicamente, más de la mitad de las solicitudes de asesorías provino de empresas constructoras, que requerían de certificados de condiciones meteorológicas específicas, para la ampliación de plazos en las obras.

15. La baja de este Indicador de Desempeño se explica por un atraso a la hora de efectuar las observaciones meteorológicas horarias, y su inmediato envío a los centros de distribución. El personal encargado de enviar las observaciones meteorológicas horarias realiza diversas actividades operativas, debiendo en muchos casos priorizar que actividad atender en cada momento. El área de meteorología aeronáutica estudia la situación de forma de buscar una adecuada solución a los atrasos, tanto en reportes TAF como en mensajes METAR.

16. El sobre avance de este Indicador de Desempeño se explica por un plan de difusión que implemento el Museo Aeronáutico, en el cual se enviaron invitaciones a Colegios y Municipios de las comunas más próximas al Museo, en las cuales se hacía promoción a las exposiciones que dispone el Museo, además de indicar que se cuenta con un bus para facilitar el traslado a las dependencias. Por otra parte, el Museo participo durante el año de diversas presentaciones en las que se pretendía mostrar parte del trabajo que se realiza en el Museo.

Por último, el Museo cuenta con una página web, donde se promocionan las diferentes actividades que realiza durante el año, lo que ha ayudado de manera significativa en el aumento de visitas a los distintos servicios del Museo Aeronáutico.

• Anexo 3: Programación Gubernamental

Cuadro 12 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005			
Objetivo ³⁶	Producto ³⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ³⁸
PROPORCIONAR SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA, QUE RESPONDAN A LA DEMANDA POR LOS SERVICIOS REQUERIDOS POR LOS USUARIOS DEL SISTEMA AERONÁUTICO OPERACIONAL	CAMBIAR DE LUGAR DE ASENTAMIENTO EL RADAR SECUNDARIO DE CERRILLOS, AL SECTOR DE YERBAS BUENAS EN CALERA DE TANGO	2	1° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			2° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			3° TRIMESTRE : NO REQUIERE EVALUACIÓN
			4° TRIMESTRE : CUMPLIDO
REALIZAR LOS ESTUDIOS PARA RENOVAR LOS RADARES PRIMARIOS TA 10 K DEL AEROPUERTO EL Tepual DE PUERTO MONTT Y EL RADAR LP 23 M DEL AEROPUERTO CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO PUNTA ARENAS	2	2	1° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			2° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			3° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			4° TRIMESTRE : CUMPLIDO
INSTALAR EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA EN LOS AEROPUERTOS DE: CERRO MORENO EN ANTOFAGASTA, BALMACEDA, DIEGO ARACENA EN IQUIQUE, CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO EN PUNTA ARENAS, EL LOA EN CALAMA, CHAMONATE EN COPIAPO Y CARRIEL SUR EN CONCEPCIÓN.	1	1	1° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			2° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			3° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			4° TRIMESTRE : CUMPLIDO
MANTENER ALTOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES AERONÁUTICAS, FISCALIZANDO EFICAZMENTE SU CUMPLIMIENTO.	CUMPLIR CON EL 100% DEL PROGRAMAS DE INSPECCIONES DE AVIONES DE TRANSPORTE PUBLICO, ELABORADO PARA FISCALIZAR LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE AERONAVES, DEDICADAS A LOS VUELOS COMERCIALES PROGRAMADOS NACIONALES E INTERNACIONALES	3	1° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			2° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			3° TRIMESTRE : CUMPLIDO
			4° TRIMESTRE : CUMPLIDO

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

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

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

Cuadro 12
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005

Objetivo ³⁶	Producto ³⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ³⁸
	CUMPLIR CON EL 100% DEL PROGRAMA DE INSPECCIONES DE BASES OPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, AVIACIÓN GENERAL Y CLUBES AÉREOS, PARA FISCALIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA POR PARTE DE LAS ENTIDADES AERONÁUTICAS INDICADAS.	3	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
	REEMPLAZAR EL ACTUAL SISTEMA DVOR/DME DEL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ, POR ENCONTRARSE CON SU VIDA ÚTIL CUMPLIDA	2	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
PROPORCIONAR SERVICIOS METEOROLÓGICOS QUE SATISFAGAN LAS NECESIDADES DE LA COMUNIDAD, SECTORES PRODUCTIVOS E INSTITUCIONALES, DE ACUERDO CON ESTÁNDARES INTERNACIONALES, PROPENDIENDO A LA GENERACIÓN AUTÓNOMA DE INGRESOS.	ESTABLECER ACCIONES DE COORDINACIÓN PARA APLICAR PROCEDIMIENTOS OACI ANTE EVENTOS CENIZAS VOLCÁNICAS CON EL ORGANISMO VULCANOLÓGICO NACIONAL, LA OFICINA NACIONAL DE EMERGENCIA (ONEMÍ), LOS USUARIOS DEL SISTEMA AERONÁUTICO NACIONAL Y LOS SERVICIOS AIS, ATS, Y MET; MEDIANTE LA EJECUCIÓN DE UNA CARTA DE ACUERDO, UN SEMINARIO Y UN SIMULACRO DE ACTIVACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.	2, 4	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
	ELABORAR UN ATLAS DE CHILE CONTINENTAL E INSULAR QUE CONTENGA DESCRIPCIÓN Y RESUMEN CLIMATOLÓGICO DE VARIABLES METEOROLÓGICAS RELEVANTES EN FORMATOS GRÁFICOS Y MAPAS, CON EL OBJETO DE CONTRIBUIR CON MATERIAL EDUCATIVO A LA COMUNIDAD NACIONAL.	4	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO

Cuadro 12
Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005

Objetivo ³⁶	Producto ³⁷	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ³⁸
	EFECTUAR LA ZONIFICACIÓN AGROCLIMÁTICA DE LA REGIÓN METROPOLITANA , UTILIZANDO LA METODOLOGÍA PAPADAKIS, ASOCIANDO ASPECTOS ESENCIALES DEL CLIMA QUE INCIDEN EN LA AGRICULTURA, TALES COMO SEVERIDAD DEL INVIERNO Y SUS CARACTERÍSTICAS TÉRMICAS, CALOR ESTIVAL, CALOR ESTIVAL, PERIODO LIBRE DE HELADAS, ETC, CON EL PROPÓSITO DE ENTREGAR UN INSTRUMENTO DE DECISIÓN PARA LA PLANIFICACIÓN AGRÍCOLA EN LA REGIÓN PARA EL MEDIANO Y LARGO PLAZO.	4	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
CONSOLIDAR UNA PRESENCIA NACIONAL E INTERNACIONAL, QUE PERMITA PROMOVER LOS INTERESES QUE MEJOR SATISFAGAN AL SISTEMA AERONÁUTICO NACIONAL Y PRESERVAR SU PATRIMONIO HISTÓRICO.	ELABORAR UN PROGRAMA QUE CONTENGA EXPOSICIONES TEMÁTICAS ITINERANTES PARA PROMOVER LAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS A LA CIUDADANÍA NACIONAL.	5	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
	RESTAURAR AERONAVES HISTÓRICAS PARA PRESERVACIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.	5	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO
	EJECUTAR UN SEMINARIO PARA PERIODISTAS QUE CUBREN EL SECTOR AERONÁUTICO.	5	<u>1° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>2° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>3° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO <u>4° TRIMESTRE :</u> CUMPLIDO

• **Anexo 4: Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas³⁹**
(01 DE JULIO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2005)

**Programa / institución: Evaluación Comprehensiva del Gasto /
Dirección General de Aeronáutica Civil
Año Evaluación: 2003
Fecha del Informe:15/02/2006**

Cuadro 13	
Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas	
Compromiso	Cumplimiento
<p>Elaborar y presentar propuesta al Ministro de Obras Públicas para trasladar labor de planificación de construcción de aeródromos y aeropuertos desde la DAP al Comité Técnico Aeronáutico compuesto por representantes del Ministerio de Defensa, Ministerio de Obras Públicas (DAP), Ministerio de Transporte (JAC), DGAC y FACH</p>	<p>En relación a este compromiso se puede señalar que se encuentra pendiente. Lo anterior implicaría necesariamente efectuar una modificación a la Ley que rige este tema, dado que, conforme al D.F.L. N° 850 publicado el 25 de Febrero de 1998, en cuyo artículo único se fija el nuevo texto refundido de la Ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas con el D.F.L. N° 206 de 1960, sobre construcción y conservación de caminos, en su artículo N° 20 se establece que corresponderá a la Dirección de Aeropuertos, 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. Se entiende por pistas las canchas de aterrizaje y despegue, las calles de carreteo y las losas de estacionamiento. Por lo tanto, la función de planificación no es de competencia de la DAP, sino que ella, reside en la Junta Aeronáutica Civil, organismo creado por el D.F.L. N° 241 de 1960, en el cual se encuentra representada la DGAC, a través de su Director General. En el citado cuerpo legal, numeral 3 aparecen claramente definidas las funciones de la JAC respecto de la planificación del desarrollo aeroportuario nacional y su interrelación con la DAP y la DGAC. Por otra parte, aunque el Comité Técnico Aeronáutico no es un cuerpo legal establecido que tenga funciones reglamentarias, en la práctica sí se discuten en él todos los temas relativos al desarrollo aeroportuario, siendo sus conclusiones compromisos obligatorios de ser cumplidos por parte de sus integrantes, cuyos componentes son: la Dirección de Aeropuertos, la Junta Aeronáutica Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Fuerza Aérea de Chile y la Coordinadora General de Concesiones. Derivado de esta situación, en la Décima Segunda Sesión del Comité técnico Aeronáutico (CTA), efectuada el día 27 de Abril de 2005, a proposición de esta Dirección General, se trató el tema de la "Estructura Legal del Comité Técnico Aeronáutico".</p>
<p>Elaborar y presentar propuesta al Comité Técnico Aeronáutico para que la DGAC y el Ministerio de Transporte participen como contraparte técnica del estudio de proyección de demanda y modelo óptimo de negocios de las concesiones aeroportuarias, contratado por el MOP cada vez que se inicie el proceso de una nueva concesión aeroportuaria o ampliación de una existente.</p>	<p>En relación a este compromiso se puede señalar que se encuentra aún pendiente y próximamente se les informará los resultados obtenidos.</p>

39 Se refiere a programas/instituciones evaluadas en el marco del Sistema de Evaluación que dirige la Dirección de Presupuestos.

Cuadro 13

Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
<p>Elaborar y presentar propuesta al Comité Técnico Aeronáutico para modificar la estructura de la administración de las concesiones aeroportuarias, traspasando la labor de fiscalización desde el inspector fiscal de la DAP del MOP al jefe de aeródromos de la DGAC. La DAP continuaría a cargo de la mantención y construcción de aeropuertos y aeródromos.</p>	<p>Este compromiso se encuentra pendiente y próximamente se informarán los resultados obtenidos. Este tema sería tratado en la primera reunión del Comité Técnico Aeronáutico. Como se informo anteriormente, se analizaron los antecedentes sobre este tema y en especial lo concerniente a la Ley de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Capítulo VIII "De la inspección y vigilancia de la administración", artículo 29. De este análisis se pudo concluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Conforme a lo señalado en el citado cuerpo legal la función de fiscalización debe ser efectuada por la Dirección respectiva del Ministerio de Obras Públicas, recayendo en este caso esta tarea en la Dirección de Aeropuertos del MOP. · En consecuencia, un cambio en esta materia no es resorte de una instancia como el Comité Técnico Aeronáutico, sino que, necesariamente implicaría solicitar una modificación a la Ley de Concesiones. <p>De los antecedentes jurídicos señalados, el Director infrascrito estima que este compromiso se encuentra plenamente cumplido, dada la inviabilidad de presentar una modificación legislativa sobre este tema.</p>
<p>Implementar 13 estaciones meteorológicas automáticas en reemplazo de estaciones manuales, de acuerdo a lo programado en el proyecto "Disponibilidad de Información y Meteorológica H-24",</p> <p>Implementar, de acuerdo a cronograma establecido, las recomendaciones del estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica cuyos procesos son factibles de mejorar.</p>	<p>Este compromiso se encuentra parcialmente cumplido. En el año 2004 sólo se implementaron 3 de las 13 estaciones automáticas. Durante el 2005 se instalaron 3 estaciones, a saber: Futaleufú, Quellón (inicialmente sería instalada en Alto Palena) y la de Provenir fue instalada (transitoriamente) en el Ap. Internacional Arturo Merino Benítez por razones de seguridad, quedando pendiente para el año 2006 la instalación de siete (7) estaciones meteorológicas automáticas.</p> <p>Las recomendaciones del estudio de diagnóstico de las áreas de meteorología aeronáutica y no aeronáutica se llevaron a cabo dando como resultado la implementación de un Sistema de Gestión de Calidad basado en la norma ISO 9001:2000 con sus respectivos Manuales de Calidad de las Áreas Centro Nacional de Análisis y Pronósticos Meteorológicos y Meteorología Aeronáutica, (según consta en el Oficio (O) N° 10/0/2990 de fecha 22 de Diciembre de 2005)</p>
<p>Elaborar propuesta de reubicación institucional de la Dirección Meteorológica de Chile.</p>	<p>En relación a este compromiso se puede señalar que se encuentra aún pendiente y próximamente se le informará los resultados.</p> <p>Este compromiso se encuentra pendiente y próximamente se le informarán los resultados. Sobre el particular, es necesario reiterar que los servicios no externalizados se debe a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- Servicio Transporte Personal de la Región Metropolitana. <ul style="list-style-type: none"> * Tiene un costo social por desvinculación de personal. * Limita flexibilidad del Servicio. * No considera eventos especiales. 2.- Servicio de Alimentación Región Metropolitana. <ul style="list-style-type: none"> * Costo social por desvinculación de personal. * Pérdida de flexibilidad del servicio. * Requiere recursos adicionales en el Subt. 21 "gastos en personal" por concepto de indemnizaciones. 3.- Servicio de desmalezamiento AMB.
<p>Externalizar otras áreas de acuerdo a resultados de estudio</p>	<p>* La decisión de comprar maquinarias y usar personal DGAC es levemente conveniente desde el punto de vista económico, respecto de contratar el servicio en forma externa, dado que en el lapso de 5 años se ahorra un valor aproximado de \$37,2 millones. Finalmente, se resolvió mantener externalizados los siguientes servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Vigilancia Región Metropolitana. * Impresión y fotocopiado Región Metropolitana. * Mantenimiento aire acondicionado Región Metropolitana. * Mantenimiento Sistemas Informáticos. * Control de Plagas. * Distribución de Correspondencia. * Mantenimiento máquinas casino. * Mantenimiento Plantas tratamiento aguas servidas

Cuadro 13

Cumplimiento de Compromisos de Programas/Instituciones Evaluadas

Compromiso	Cumplimiento
Revisar política de remuneraciones en conjunto con la Dirección de Presupuestos, en especial en lo referido al pago de horas extraordinarias, en el marco del sistema de turnos en que opera la DGAC. Elaborar Informe de Avance identificando los aspectos más relevantes a modificar y la información necesaria para su análisis y elaboración de propuesta de cambio de la política de remuneraciones	En relación a este compromiso se puede señalar que se encuentra pendiente. A la fecha , se han realizado varias reuniones de trabajo con representantes de la DIPRES (Sr. Pardo y Sr. Arancibia)y de la DGAC. Una vez terminada la tarea se informara los resultados obtenidos.
Elaborar Informe Final describiendo la propuesta que se defina.	Este compromiso se encuentra pendiente y próximamente se le informará los resultados.
Elaborar y presentar propuesta al Comité Técnico Aeronáutico para que la DGAC y el Ministerio de Transporte participen como contraparte técnica del estudio de proyección de demanda y modelo óptimo de negocios de las concesiones aeroportuarias, contratado por el MOP cada vez que se inicie el proceso de una nueva concesión aeroportuaria o ampliación de una existente.	En relación a este compromiso se puede señalar que se encuentra aún pendiente y próximamente se les informará los resultados obtenidos.

- **Anexo 5: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005**

Cuadro 14 Cumplimiento PMG 2005										
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				X			ALTA	12%	SI
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				X			ALTA	11%	SI
	Evaluación de Desempeño				X			ALTA	11%	SI
Calidad de Atención a Usuarios	Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS						X	MEDIANA	8%	SI
	Gobierno Electrónico			X				MENOR	5%	SI
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión						X	MEDIANA	8%	SI
	Auditoría Interna					X		ALTA	15%	SI
	Gestión Territorial Integrada		X					MENOR	5%	SI
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público						X	MEDIANA	8%	SI
	Administración Financiero-Contable						X	MEDIANA	6%	SI
Enfoque de Género	Enfoque de Género				X			ALTA	11%	SI

Porcentaje Total de Cumplimiento: 100%

Sistemas Eximidos / Modificados

Cuadro 15 Cumplimiento PMG años 2002 – 2004			
	2002	2003	2004
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	90%	72,5%	100%

• Anexo 6: Transferencias Corrientes⁴⁰

Cuadro 16					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2005 ⁴¹ (M\$)	Presupuesto Final 2005 ⁴² (M\$)	Gasto Devengado ⁴³ (M\$)	Diferencia ⁴⁴	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo	744.184	331.406	319.745	11.661	
Inversión Real					
Otros					
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros ⁴⁵	37.913	37.913	37.913	0	
Otras Transferencias					
	92.256	92.256	86.877	5.379	
TOTAL TRANSFERENCIAS	874.353	461.575	444.535	17.040	

40 Incluye solo las transferencias a las que se les aplica el artículo 7° de la Ley de Presupuestos.

41 Corresponde al aprobado en el Congreso.

42 Corresponde al vigente al 31.12.2005.

43 Incluye los gastos no pagados el año 2005.

44 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

45 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

• Anexo 7: Iniciativas de Inversión⁴⁶

1. Nombre: Equipamiento de Carro SEI de Cerro Moreno, II Región.
Tipo de Iniciativa: Proyecto.
Objetivo: Mantener la categoría de seguridad SEI en el Aeropuerto y operar con menores costos.
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

2. Nombre: Adquisición de Vehículo Quitanieve para Antártica.
Tipo de Iniciativa: Proyecto.
Objetivo: Mantener en condiciones operativas las áreas de movimiento (pista, calle de rodaje y plataforma).
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

3. Nombre: Reposición e Instalación de Ayudas Visuales.
Tipo de Iniciativa: Proyecto.
Objetivo: Mantener la confiabilidad y disponibilidad de los sistemas de ayudas visuales que apoyan las operaciones aéreas de despegue, aterrizaje y carreteo, disponiendo de sistema de ayudas visuales que brinden la confiabilidad y disponibilidad del 99,7%.
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

4. Nombre: Equipamiento de Unidades de Medición Meteorológica.
Tipo de Iniciativa: Proyecto
Objetivo: Disponer de información meteorológica, las 24 horas del día, en los aeródromos de la red Aeronáutica para fines de diagnóstico y pronóstico aeronáutico y público.
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico y público en general.

5. Nombre: Reposición e Instalación de Equipos de Telecomunicaciones.
Tipo de Iniciativa: Proyecto
Objetivo: Mantener la confiabilidad y disponibilidad de los equipos de telecomunicaciones que apoyan a la navegación aérea, dando así cumplimiento a la normativa nacional e internacional en materia de comunicaciones de tránsito aéreo.
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

6. Nombre: Reposición e Instalación de Grupos Electrógenos.
Tipo de Iniciativa: Proyecto
Objetivo: Mantener la confiabilidad y disponibilidad de los grupos electrógenos que respaldan el funcionamiento de los sistemas y equipos aeronáuticos, permitiendo una operación segura.
Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

⁴⁶ Se refiere a proyectos, estudios y/o programas imputados en los subtítulos 30 y 31 del presupuesto.

7. Nombre: Reposición e Instalación de Conmutadores.

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Mantener la confiabilidad y disponibilidad de los conmutadores de comunicaciones que apoyan a la navegación aérea, dando cumplimiento a la normativa nacional e internacional en materia de comunicaciones de tránsito aéreo.

Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

8. Nombre: Equipamiento de Radioenlaces.

Tipo de Iniciativa: Proyecto

Objetivo: Mantener la confiabilidad y disponibilidad de los Radioenlaces que apoyan a la navegación aérea, sustentando las comunicaciones de los ATS, dando cumplimiento a la normativa nacional e internacional relativa a las telecomunicaciones.

Beneficiarios: Usuarios del Sistema Aeronáutico.

Cuadro 17
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2005

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ⁴⁷	Ejecución Acumulada al año 2005 ⁴⁸	% Avance al Año 2005	Presupuesto Final Año 2005 ⁴⁹	Ejecución Año 2005 ⁵⁰	% Ejecución Año 2005	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
INVERSIÓN REAL				18.046.023.557	13.969.293.596	77	4.048.559.961	
Reposic. Instal. VOR/DME				428.425.500	0	0	428.425.500	
Rep. E Inst. Grupos Electrogenos				36.097.800	17.590.772	49	18.507.028	
Rep. E Inst. Equipos Telecomunicaciones				155.895.270	18.984.435	12	136.910.835	
Rep. E Inst. Ayudas Visuales				558.198.234	119.303.687	21	438.890.547	
Sistema SACLIM				97.920.000	0	0	97.920.000	
Rep. Inst. Conmutadores				47.501.400	0	0	47.501.400	
Adq. De Grabadoras				59.239.803	0	0	59.239.803	
Equipamiento de Radioenlaces				6.038.400	367.278	6	5.671.122	
Equip. Unidades medición Meteorológicas				197.969.150	25.000	0	197.944.150	
Adquisición Vehículos quitanieves para Antártica				249.866.000	167.317.725	67	82.548.275	
Equip. Carros SEI C. Moreno				347.540.000	0	0	347.540.000	

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

48 Corresponde a la ejecución de todos los años de inversión, incluyendo el año 2005.

49 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2005.

50 Corresponde al valor que se obtiene del informe de ejecución presupuestaria del año 2005.

Cuadro 17
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2005

Fortalecimiento de Seguridad Aeroportuaria	238.900.000		0	238.900.000
Const. Edificio DSO (Logístico)	448.800.000	79.964.199	18	368.835.801
Consultorias, Segunda Pista AMB	13.565.741.000	13.565.740.500	100	500
Reposic. Del Sist. de Radar de Pto. Montt y Pta. Arenas	1.579.725.000	0	0	1.579.725.000
Diagnostico condiciones de los FFHH en la Ptación. de los ATS.	28.170.000	0	0	0

• Anexo 8: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 18 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁵¹		Avance ⁵²	Notas
		2004	2005		
Días No Trabajados	(N° de días de licencias médicas, días administrativos y permisos sin sueldo año t/12)/ Dotación Efectiva año t	0,83	0,85	97,65	
Promedio Mensual Número de días no trabajados por funcionario.					
Rotación de Personal	(N° de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año t/ Dotación Efectiva año t) *100	6,51	2,62	248,47	
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.					
Rotación de Personal					
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
• Funcionarios jubilados	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,03	0,74	4,05	
• Funcionarios fallecidos	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,03			No hubieron funcionarios fallecidos por lo cual al poner 0 la ecuación se indetermina
• Retiros voluntarios	(N° de retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,37	0,67	55,22	
• Otros	(N° de otros retiros año t/ Dotación efectiva año t)*100	6,07	1,21	501,65	
• Razón o Tasa de rotación	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t) *100	91,15	128,21	71,09	
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	(N° de Funcionarios Ascendidos) / (N° de funcionarios de la Planta Efectiva)*100	16,77	7,96	47,47	

51 La información corresponde al período Junio 2003-Mayo 2004 y Enero-Diciembre 2005, exceptuando los indicadores relativos a capacitación y evaluación del desempeño en que el período considerado es Enero 2004-Diciembre 2004 y Enero 2005-Diciembre 2005.

52 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 18
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ⁵¹		Avance ⁵²	Notas
		2004	2005		
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios a contrata recontractados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Contrata Efectiva año t}) * 100$	4,47	10,56	236,24	
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	31,17	112,44	360,73	
Porcentaje de becas ⁵³ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$N^{\circ} \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0,33	0,33	100	
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / N^{\circ} \text{ de funcionarios capacitados año t})$	9,99	6,43	64,36	
Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	4,04	8,09	49,94	
<ul style="list-style-type: none"> Evaluación del Desempeño⁵⁴ Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 1 % de Funcionarios	99,97	99,86	99,89	
	Lista 2 % de Funcionarios	0,03	0,14	466,67	
	Lista 3 % de Funcionarios	0	0	100	
	Lista 4 % de Funcionarios	0	0	100	

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

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