
**BALANCE
DE GESTIÓN INTEGRAL
AÑO 2005**

JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

SANTIAGO DE CHILE

Amunategui 139 Piso 7, 673-1020
www.juntadeaeronicivil.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	8
• Principales Autoridades	9
• Definiciones Estratégicas	10
- Misión Institucional	10
- Objetivos Estratégicos	10
- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos	10
- Clientes / Beneficiarios / Usuarios	11
- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios	11
• Recursos Humanos	12
- Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato y Sexo	12
- Dotación Efectiva año 2005 por Estamento y Sexo	13
- Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	14
• Recursos Financieros	15
- Recursos Presupuestarios año 2005	15
3. Resultados de la Gestión	16
• Cuenta Pública de los Resultados	17
- Balance Global	17
- Resultados de la Gestión Financiera	18
- Resultados de la Gestión por Productos Estratégicos	21
• Cumplimiento de Compromisos Institucionales	24
- Informe de Programación Gubernamental	24
- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas/Instituciones Evaluadas	25
• Avances en Materias de Gestión	26
- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión	26
- Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo	27
- Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales	27
- Avances en otras Materias de Gestión	27
• Proyectos de Ley	28
4. Desafíos 2006	29

5. Anexos	30
• Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005	31
• Anexo 2: Programación Gubernamental	32
• Anexo 3: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005	33
• Anexo 4: Iniciativas de Inversión	35
• Anexo 5: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	36

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato y Sexo	12
Cuadro 2: Dotación Efectiva año 2005 por Estamento y Sexo	13
Cuadro 3: Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	14
Cuadro 4: Ingresos Presupuestarios Percibidos año 2005	15
Cuadro 5: Gastos Presupuestarios Ejecutados año 2005	15
Cuadro 6: Ingresos y Gastos años 2004 – 2005	18
Cuadro 7: Análisis del Comportamiento Presupuestario año 2005	19
Cuadro 8: Indicadores de Gestión Financiera	20
Cuadro 9: Cumplimiento de Indicadores de Desempeño año 2005	31
Cuadro 10: Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005	32
Cuadro 11: Cumplimiento PMG 2005	33
Cuadro 12: Cumplimiento PMG años 2002 – 2004	34
Cuadro 13: Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2005	35
Cuadro 14: Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos	36

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Dotación Efectiva año 2005 por tipo de Contrato	12
Gráfico 2: Dotación Efectiva año 2005 por Estamento	13
Gráfico 3: Dotación Efectiva año 2005 por Grupos de Edad y Sexo	14

1. Carta del Jefe de Servicio

BERNARDO DOMINGUEZ PHILIPPI
SECRETARIO GENERAL DE LA JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL



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

Los principales resultados del desempeño de la JAC en 2005 se pueden sintetizar en los siguientes aspectos:

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

Consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional. Se efectuaron 3 Sesiones del Consejo de la JAC, donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo.

Obtención de derechos de tráfico: Se realizaron reuniones con Brasil, España, Emiratos Árabes, Finlandia, Paraguay, China, Honk Kong y Japón. Se firmó el convenio horizontal con la Unión Europea. Con Brasil, España y China se consiguieron acuerdos que, si bien no son de Cielos Abiertos, logran aumentar considerablemente las frecuencias disponibles para las empresas chilenas. Con los Emiratos Árabes, Finlandia y Paraguay se negociaron acuerdos muy de acuerdo a la Política de Cielos abiertos chilena conteniendo incluso algunos el derecho a cabotaje. Con la Unión Europea, se firmó el Acuerdo Horizontal de Transporte Aéreo suscrito el año anterior, convirtiéndose Chile en el primer país del mundo en lograrlo, y obtener a futuro un tratado de cielos abiertos con la Unión Europea.

Procesamiento y emisión de informes estadísticos de transporte aéreo comercial: Mensualmente se elaboran informes estadísticos del transporte aéreo comercial que son remitidos a todos los usuarios de la JAC (líneas aéreas, embarcadores de carga, organismos gubernamentales etc.).

Elaboración de Estudios e Informes especializados: Se contrató con economistas de renombre tres estudios económicos relacionados con la estructura de la industria: "Organización Industrial de la Industria Aérea en Chile", "Propuesta de estructura óptima de tasas aeronáuticas" y "Estudio de la Política chilena de Cielos Abiertos".

Muchos de logros anteriores corresponden a los desafíos planteados para el año 2005. Adicionalmente, se modernizó y reestructuró la página web institucional y se implementó la firma digital para algunos procesos internos.

Respecto a los desafíos no logrados, es conveniente señalar:

- Se debe reforzar la coordinación y el trabajo conjunto con el SERNAC con el fin de utilizar correctamente el Convenio de Cooperación firmado durante el 2004.
- No se ha logrado disponer de un modelo de simulación del proceso de embarque y desembarque de pasajeros del aeropuerto de Santiago, que permita estudiar posibles medidas de facilitación del proceso.
- No se ha logrado concluir el proyecto de conexión electrónica con el sistema COPAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que permite extraer información estadística del tráfico aéreo comercial (pasajeros, carga y operaciones).



BERNARDO DOMÍNGUEZ PHILIPPI
SECRETARIO GENERAL

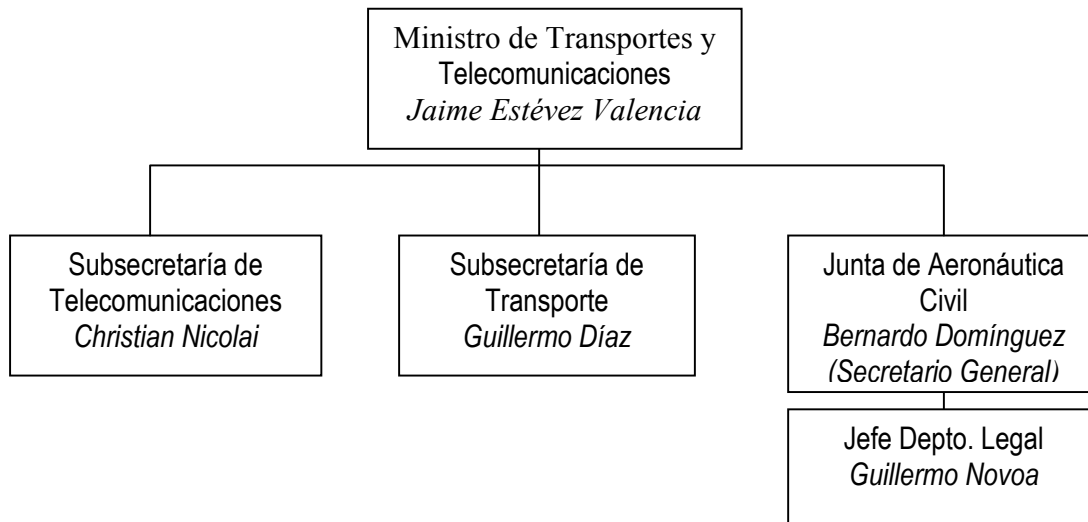
2. Identificación de la Institución

- Leyes y Normativas que rigen el Funcionamiento de la Institución
- Organigrama y Ubicación en la Estructura del Ministerio
- Principales Autoridades
- Definiciones Estratégicas
 - Misión Institucional
 - Objetivos Estratégicos
 - Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos
 - Clientes / Beneficiarios / Usuarios
 - Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios
- Recursos Humanos
 - Dotación Efectiva año 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. Estatuto Orgánico de la Junta de Aeronáutica Civil D.F.L. N° 241 de 1960.
2. Ley de Aviación Comercial D.L. N° 2.564, de 1979.
3. Código Aeronáutico, Ley N° 18.916.
4. Reglamento de licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales D.S. N° 102/81, MTT, modificado por DS N° 76/2000 ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
5. Reglamento del artículo 133 de la Ley N° 18.916, que regula la denegación de embarque, D.S. N° 113, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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



- **Principales Autoridades**

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

• Definiciones Estratégicas

- Misión Institucional

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

- Objetivos Estratégicos

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

- Productos Estratégicos vinculado a Objetivos Estratégicos

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

- Clientes / Beneficiarios / Usuarios

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

- Productos Estratégicos vinculado a Clientes / Beneficiarios / Usuarios

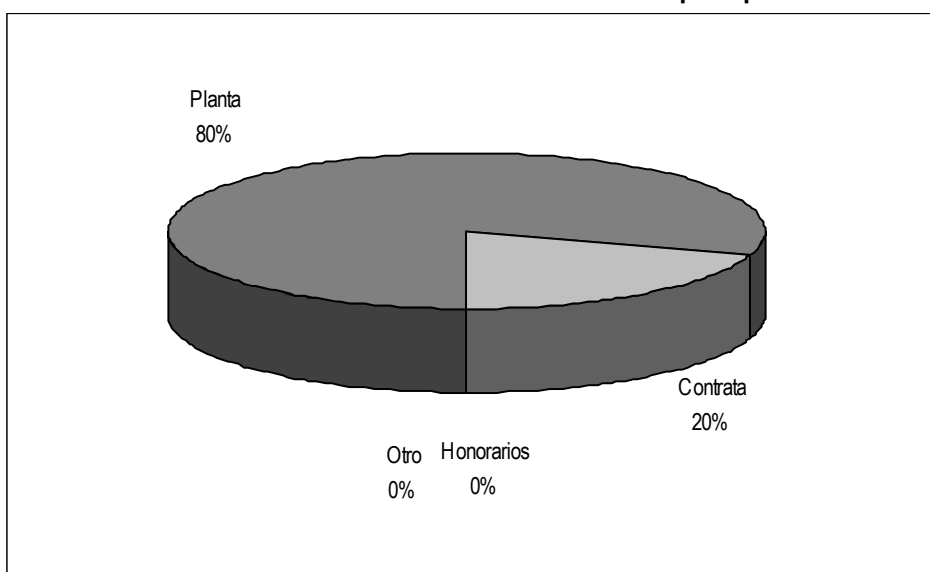
Número	Nombre – Descripción Producto Estratégico	Clientes/beneficiarios/usuarios a los cuales se vincula
1	Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional.	Empresas Aéreas Organismos Gubernamentales.
2	Derechos de tráfico aéreo comercial.	Empresas Aéreas Pasajeros. Embarcadores de Carga.
3	Informes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

- **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	6	6	12
Contrata	1	2	3
Honorarios ²			
Otro			
TOTAL	7	8	15

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



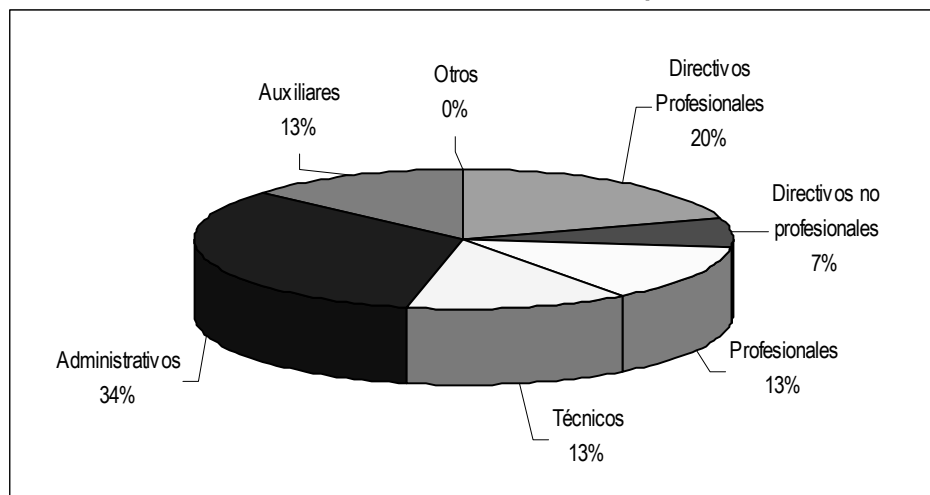
1 Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de la ley N° 15.076, jornales permanentes y otro personal permanente, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2005. 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 Efectiva³ año 2005			
Por Estamento y Sexo			
	Mujeres	Hombres	Total
Directivos Profesionales ⁴	1	2	3
Directivos no Profesionales ⁵		1	1
Profesionales ⁶		2	2
Técnicos ⁷	1	1	2
Administrativos	4	1	5
Auxiliares	1	1	2
Otros ⁸			
TOTAL	7	8	15

• **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 en la Institución 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.

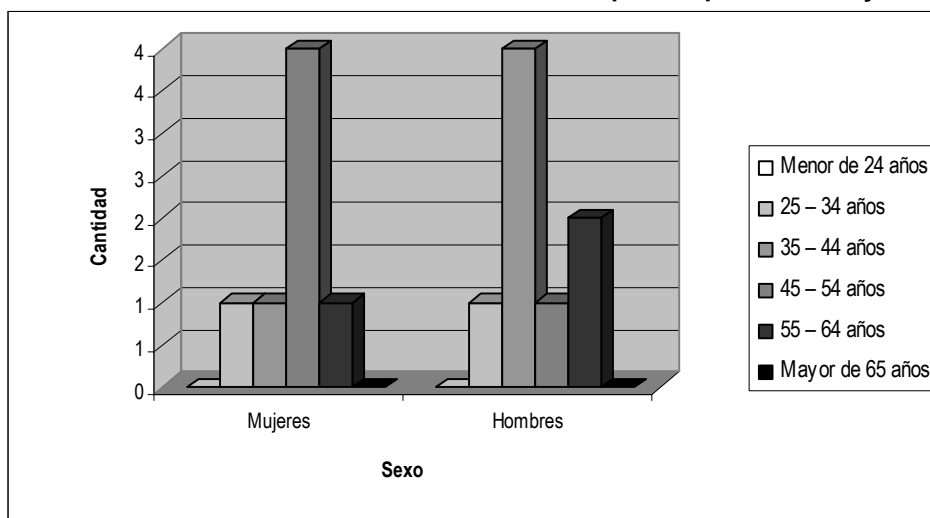
7 Incluir Técnicos Profesionales y No profesionales.

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			
25 – 34 años	1	1	2
35 – 44 años	1	4	5
45 – 54 años	4	1	5
55 – 64 años	1	2	3
Mayor de 65 años			
TOTAL	7	8	15

• **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. 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	398.254
Endeudamiento ¹¹	0
Otros Ingresos ¹²	41.043
TOTAL	439.297

Cuadro 5 Gastos Presupuestarios Ejecutados¹⁰ año 2005	
Descripción	Monto M\$
Corriente ¹³	333.850
De Capital ¹⁴	38.298
Otros Gastos ¹⁵	67.149
TOTAL	439.297

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

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

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

13 Los gastos Corrientes corresponden a la suma de los subtítulos 21, 22, 23 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**

Gestión Financiera:

Se planificó el año presupuestario para efectuar los gastos en forma programada de acuerdo al presupuesto aprobado, produciéndose un superávit de M\$ 24.879 del ejercicio presupuestario 2005.

Resultados de Gestión:

Consolidación y coordinación macro del sistema de transporte aéreo nacional. Se efectuaron 3 Sesiones del Consejo de la JAC, donde se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión del transporte aéreo.

Obtención de derechos de tráfico: Se realizaron reuniones con Brasil, España, Emiratos Arabes, Finlandia, Paraguay, China, Honk Kong y Japón. Se firmó el convenio horizontal con la Unión Europea. Con Brasil, España y China se consiguieron acuerdos que, si bien no son de Cielos Abiertos, logran aumentar considerablemente las frecuencias disponibles para las empresas chilenas. Con los Emiratos Arabes, Finlandia y Paraguay se firman convenios muy de acuerdo a la Política de Cielos abiertos chilena conteniendo incluso algunos el derecho a cabotaje. Con la Unión Europea, se firmó el Acuerdo Horizontal de Transporte Aéreo suscrito el año anterior, convirtiéndose Chile en el primer país del mundo en lograrlo, y obtener a futuro un tratado de cielos abiertos con la Unión Europea.

Procesamiento y emisión de informes estadísticos de transporte aéreo comercial: Mensualmente se elaboran informes estadísticos del transporte aéreo comercial que son remitidos a todos los usuarios de la JAC (líneas aéreas, embarcadores de carga, organismos gubernamentales etc.).

Elaboración de Estudios e Informes especializados: Se contrató con economistas de renombre dos estudios económicos relacionados con la estructura de la industria: "Organización Industrial de la Industria Aérea en Chile" y "Propuesta de estructura óptima de tasas aeronáuticas".

Muchos de logros anteriores corresponden a los desafíos planteados para el año 2005. Adicionalmente, se modernizó y reestructuró la página web institucional y se implementó la firma digital para algunos procesos internos.

Respecto a los desafíos no logrados, es conveniente señalar:

- Se debe reforzar la coordinación y el trabajo conjunto con el SERNAC con el fin de utilizar correctamente el Convenio de Cooperación firmado durante el 2004.

- No se ha logrado disponer de un modelo de simulación del proceso de embarque y desembarque de pasajeros del aeropuerto de Santiago, que permita estudiar posibles medidas de facilitación del proceso.

- No se ha logrado concluir el proyecto de conexión electrónica con el sistema COPAE de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que permite extraer información estadística del tráfico aéreo comercial (pasajeros, carga y operaciones).

- Resultado de la Gestión Financiera

Cuadro 6			
Ingresos y Gastos años 2004 - 2005			
Denominación	Monto Año 2004	Monto Año 2005	Notas
	M\$¹⁶	M\$	
INGRESOS	487.858	439.297	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	5.121	4.915	
APORTE FISCAL	440.342	398.254	
SALDO INICIAL DE CAJA	42.395	36.128	
GASTOS	487.858	439.297	
GASTOS EN PERSONAL	301.972	277.802	(1)
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	52.279	56.048	
PRESTACIONES SEGURIDAD SOCIAL	9.596		(2)
ADQUISICION ACTIVOS NO FINANCIEROS	7.129	8.269	
INICIATIVAS DE INVERSION	79.648	38.298	(3)
SALDO FINAL DE CAJA	37.234	58.880	

Notas:

- (1) La disminución en gastos en personal se debe a la no renovación de tres contratados que desempeñaron funciones en la JAC hasta Diciembre de 2004.
- (2) Respecto a las prestaciones de seguridad social, el gasto en el año 2004 correspondió a la jubilación de un funcionario, evento que debido al tamaño del servicio no es repetible para el año siguiente.
- (3) Respecto a la disminución en iniciativas de inversión, esta se debe a que no se lograron materializar todos los estudios programados para el año 2005.

¹⁶ Las 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	Presupuest o Inicial ¹⁷ (M\$)	Presupuest o Final ¹⁸ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengad os ¹⁹ (M\$)	Diferencia ²⁰ (M\$)	Notas
			INGRESOS	401.090	415.253	439.297	-24.044	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	1.836	6.036	4.915	1.121	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas		4.200	2.935	1.265	
	02		Multas y Sanciones Pecuniarias			1.175	-1.175	
	99		Otros	1.836	1.836	805	1.031	
09			APORTE FISCAL	398.254	398.254	398.254		
	01		Libre	398.254	398.254	398.254		
15			SALDO INICIAL DE CAJA	1.000	10.963	36.128	-25.165	
			GASTOS	401.090	415.253	439.297	-24.044	
21			GASTOS EN PERSONAL	287.667	297.630	277.802	19.828	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	53.264	57.464	56.048	1.416	
29			ADQUISICION DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	10.275	10.275	8.269	2.006	
	04		Mobiliario y Otros	3.060	3.060	1.872	1.188	
	06		Equipos Informáticos	1.095	1.095	3.788	-2.693	
	07		Programas Informáticos	6.120	6.120	2.609	3.511	
31			INICIATIVAS DE INVERSION	48.884	48.884	38.298	10.586	(1)
	01		Estudios Básicos	48.884	48.884	38.298	10.586	
35			SALDO FINAL DE CAJA	1.000	1.000	58.880	-57.880	

NOTAS:

- (1) La diferencia más importante entre el presupuesto ejecutado y el presupuesto aprobado la constituye el superávit en materia de estudios básicos. Esto es debido a la no finalización de estudios durante el año 2005.

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 8
Indicadores de Gestión Financiera

Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ²¹			Avance ²² 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 ²³ / N° total de decretos modificatorios]*100		065	0	0		
Promedio del gasto de operación por funcionario	[Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22) / Dotación efectiva ²⁴]		1675 6	1968 0	2225 7	113,09	
Porcentaje del gasto en programas del subtítulo 24 sobre el gasto de operación	[Gasto en Programas del subt. 24 ²⁵ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100		No hay	No hay	No hay		
Porcentaje del gasto en estudios y proyectos de inversión sobre el gasto de operación	[Gasto en estudios y proyectos de inversión ²⁶ / Gasto de operación (subt. 21 + subt. 22)]*100		00	22,4 8	11,4 7		

21 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.

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

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

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

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

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

- Resultado de la Gestión por Productos Estratégicos

COORDINACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO NACIONAL.

El indicador que mejor refleja este producto es el denominado **N° de reuniones del Consejo de la JAC**, que tiene por finalidad medir el nivel de coordinación entre los diferentes organismos que intervienen en el sector aéreo comercial. Durante el 2005 solamente se efectuaron 3 sesiones no alcanzando a cumplirse esta meta.

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2002	2003	2004	2005	META 2005	META 2006
Asesorar a los diferentes organismos gubernamentales en temas a nivel macro de transporte aéreo	Coordinación del sistema de transporte aéreo nacional	Número de reuniones del Consejo de la Junta Aeronáutica Civil	3	4	5	3	4	4

En el Consejo se adoptaron decisiones en materias de operación, política y gestión de transporte aéreo entre ellos se puede indicar, se trataron temas principalmente relacionados con negociaciones de derechos de tráfico. Lo anterior radica en beneficios para todos los usuarios del sistema de transporte aéreo.

DERECHOS DE TRAFICO AÉREO COMERCIAL:

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

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2002	2003	2004	2005	META 2005	META 2006
Efectuar gestiones para obtener derechos de tráfico aéreo internacional para las empresas chilenas	Derechos de tráfico aéreo comercial	Convenios bilaterales y multilaterales suscritos al año	2	2	2	2	1	1

Uno de estos acuerdos es un convenio que incorpora derechos de cabotaje con Paraguay. El acuerdo es de gran importancia ya que, junto al convenio con Uruguay, representan un importante avance en dirección a lograr un mercado común latinoamericano de aviación comercial.

El segundo acuerdo firmado este año es el llamado acuerdo horizontal con la Unión Europea. Este es de gran importancia ya que representa un paso intermedio para llegar a obtener un futuro convenio de cielos abiertos con la Unión Europea.

INFORMES ESTADISTICOS Y PROYECCIONES DEL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

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

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2003	2004	2005	META 2005	META 2006
Efectuar gestiones para obtener derechos de tráfico internacional para las empresas aéreas chilenas	Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial	Demora en el envío de informes estadísticos estándar a usuarios permanentes	37,9	36,3	28,5	30,0	30,0

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

ESTUDIOS E INFORMES ESPECIALIZADOS.

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

Objetivo Estratégico	Productos relevantes (bien y/o servicio) al que se vincula	Indicador de Desempeño	2003	2004	2005	META 2005	META 2006
			Asesorar a los diferentes organismos gubernamentales en temas a nivel macro del transporte aéreo	Estudios e Informes especializados	Número de Estudios e informes especializados realizados	13	9

Los principales informes especializados se refirieron a: Estudio de la estructura de tasas aeronáuticas, Organización industrial del transporte aéreo en Chile, Asignación de frecuencias internacionales, Satisfacción y disposición a pagar de los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Santiago.

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

● Cumplimiento de Compromisos Institucionales

- Informe de Programación Gubernamental

Objetivo 1: Continuar negociaciones con la Unión Europea, destinadas a llegar a un acuerdo de transportes aéreo entre Chile y la Unión Europea.

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se intercambiaron comunicaciones telefónicas y vía correo electrónico con funcionarios de la Comisión Europea en Bruselas, que culminaron a mediados de marzo con un acuerdo sobre las modificaciones que se le deben introducir al Acuerdo Horizontal firmado en Septiembre pasado. Una vez que la Comisión Europea complete sus trámites internos para la modificación, el Acuerdo Horizontal entre Chile y la Unión Europea será firmado por ambas Cancillerías.

Segundo trimestre: El Acuerdo Horizontal entre Chile y la Unión Europea no pudo firmarse a nivel de Cancillerías, porque es la primera vez que la Unión Europea firma un acuerdo de este tipo y no ha podido poner de acuerdo a los 25 países miembros sobre el procedimiento a seguir para la firma. No obstante prosperaron las gestiones para concertar una fecha para iniciar conversaciones para un Acuerdo Comprensivo (3er Trimestre) y para efectuar las conversaciones correspondientes (4° Trimestre).

Tercer trimestre: La meta para el 30 de junio, de firmar el Acuerdo Horizontal, fue dilatada por la Comisión Europea, primero por las razones ya mencionadas, y después, porque la Comisión Europea quiso que la firma de este Acuerdo se hiciera en una ceremonia, con motivo de una Reunión del Consejo de Ministros de Transportes de la UE, el 6 de octubre en Luxemburgo, para que el Ministro de Transportes de Chile tuviera la oportunidad de pedir a dicho Consejo la aprobación del mandato que requiere la Comisión para negociar con Chile un acuerdo comprensivo.

Cuarto trimestre: El 1 de junio de 2005, se iniciaron las conversaciones para un acuerdo comprensivo con la Unión Europea.

Objetivo 2: Realizar estudio de la organización industrial del transporte aéreo en Chile

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se realizó una revisión exhaustiva de la bibliografía que existe respecto al comportamiento de la industria aérea, centrándose en Estados Unidos, cuyo mercado aéreo doméstico fue desregulado en 1978, ya que existe mucha literatura que se han enfocado a él, considerando además que es un mercado en el cual se cuenta con bastante información. También se revisó la literatura respecto a la investigación económica que se ha dedicado a estudiar los efectos que tuvieron en el transporte aéreo los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001.

Segundo trimestre: Se realizó un análisis de la industria del transporte aéreo desde el punto de vista de la organización industrial, que permite identificar la potencial influencia de cada uno de los agentes económicos en cada mercado relevante sobre el precio de los servicios de transporte aéreo. Un primer objetivo del análisis consistió en evaluar los potenciales efectos del alto grado de concentración que presenta el transporte

aéreo, y un segundo objetivo de análisis consistió en evaluar los efectos de algún grado de integración vertical de la aerolínea dominante.

Tercer trimestre: El análisis de la industria del transporte aéreo desde el punto de vista de la organización industrial, muestra que en Chile los mercados son bastante competitivos pese al alto nivel de concentración. Sin embargo, aún hay espacio para hacer más competitiva esta industria, para lo cual se hicieron las recomendaciones de políticas pertinentes, comprometidas para esta etapa.

Cuarto trimestre: El informe final fue finalizado, puesto en conocimiento del Consejo y publicado en Internet. La Secretaría recibió instrucciones por parte del Consejo de la JAC de revisar en profundidad el informe y proponer los cursos de acción que sean pertinentes.

Objetivo 3: Diseñar una estructura óptima de tasas aeronáuticas desde el punto de vista económico social.

Compromisos por trimestre:

Primer trimestre: Se revisó la literatura que existe respecto al cobro de tasas aeronáuticas, se discutió acerca de los principios económicos de la tarificación de servicios públicos o monopolios naturales, y en base a ellos se propuso una metodología para ser aplicada a los servicios aeronáuticos en Chile. También se realizó una revisión de los modelos utilizados para regular las tarifas aeronáuticas en el mundo, y la experiencia que han tenido en este sentido.

Segundo trimestre: Se realizó un levantamiento y análisis de la situación actual que incluyó el sistema de cobro de tasas y derechos, el nivel de gasto e inversión anual de la industria, y los subsidios que existen entre los aeropuertos y entre la aviación comercial y general.

Tercer trimestre: Se realizó una propuesta metodológica para calcular los servicios aeronáuticos y se realizó una ilustración para el caso de la tasa de aterrizaje, comparando la estructura resultante con la existente en la actualidad. Recibido el informe final, se encuentra en etapa de revisión para la validación final.

Cuarto trimestre: Se realizó una validación del modelo por parte del grupo de trabajo formado y se puso el informe a disposición de las autoridades pertinentes.

- Informe de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones²⁷ Evaluadas²⁸

El servicio no tiene programas evaluados en el periodo comprendido entre los años 1999 y 2005.

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

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

● Avances en Materias de Gestión

- Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión

El PMG 2005 fue cumplido en un 90%, faltando por cumplir el PMG de Auditoría Interna que se apeló a las distintas instancias, situación que finalmente no fue acogida.

Capacitación Se cumplió con la etapa IV cumpliéndose en un 100% el Plan Anual trazado para el año 2005, y los indicadores que permiten evaluar su cumplimiento.

Higiene- Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo

La Jac cuenta con sistemas eximidos o modificados, en este caso se cumplía el sistema participando en el Comité de Higiene – Seguridad de la Subsecretaría de Transportes. No obstante la Superintendencia de Seguridad Social nos instruyó mediante ordinario 058167 de fecha 25 de noviembre del 2005 que para el año 2006 se debía conformar un Comité Voluntario, por lo que en el informe final se adjuntó el Plan anual para el año 2006. Dicho informe fue aprobado por la entidad validadora.

Evaluación de Desempeño

Se cumplió con los requisitos técnicos para aprobar la etapa IV, sistema que fue validado por la Subdere

Oficina de información y reclamos Eximido

Gobierno electrónico

Se cumplió con la etapa III poniéndose en práctica diversos proyectos como la implementación de la firma electrónica simple, mejoramiento del sistema de reclamos a través de la página Web y renovación del sitio Web Institucional, lo que fue validado por el organismo pertinente.

Planificación y Control de Gestión

Se cumplió con la etapa VI de este sistema elaborando todos los informes que permitían dar cumplimiento a los requisitos técnicos exigidos por la DIPRES.

Auditoría Interna

Sistema que no se validó por el CAIGG, debido a que “no se dio cumplimiento a la exigencia relativa a la tercera etapa en cuanto a programar al menos (1) auditoría de su plan, de acuerdo con la metodología en base a riesgos diseñada por el CAIGG”.

Se efectuó apelación la que no fue considerada

Gestión Territorial Integrada Eximido

Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público

Se cumplió con la etapa VI entregándose los informes correspondientes a Chile Compras para su validación.

Administración Financiera Contable

Se dio cumplimiento hasta la etapa VI, dando cumplimiento a los requisitos técnicos implantando y poniendo en producción el SIGFE.

Enfoque de género Eximido

- **Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo**

El servicio no formula convenio de desempeño colectivo.

- **Cumplimiento de otros Incentivos Remuneracionales**

El servicio no incorpora otros incentivos remuneracionales.

- **Avances en otras Materias de Gestión**

Se reestructuró la página web institucional www.juntadeaeronauticacivil.cl haciéndola completamente orientada a la transparencia. Esta se mantiene actualizada con información relevante para la industria del transporte aéreo, así como estudios especializados que han sido realizados o contratados por el servicio.

● **Proyectos de Ley**

El servicio no tiene proyectos de ley en trámite en el Congreso Nacional al 31 de Diciembre de 2005. Sin embargo, existen algunos proyectos de ley que no fueron enviados por el servicio pero que están íntimamente relacionados a su quehacer y es conveniente mencionar:

Convenios de transporte Aéreo

Todos los convenios de transporte aéreo obedecen a la política aerocomercial que sigue nuestro país, de conseguir mayor apertura de los cielos de los demás países y de lograr el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la menor intervención de la autoridad.

Los beneficiarios directos de estas iniciativas son los usuarios del transporte aéreo, tanto en carga como en pasajeros, debido al aumento de la competencia y las aerolíneas chilenas debido a la ampliación de sus oportunidades de expansión.

Si bien, no existe ningún convenio en trámite en el Congreso, el trámite de los convenios que se indican a continuación fue completado por el Congreso durante el año 2005.

<u>N° Boletín</u>	<u>País</u>	<u>Fecha de ingreso</u>	<u>Estado tramitación</u>	
3218-10	Corea	8 Abril 2003	Tramitación terminada	
3570-10	Italia	22 Junio 2004	Tramitación terminada	
3858-10	Australia	10 Mayo 2005	Tramitación terminada	DS N°275 (21/12/05)
3870-10	Uruguay	17 Mayo 2005	Tramitación terminada	
3871-10	Canadá	17 Mayo 2005	Tramitación terminada	DS N°274 (21/12/05)
3872-10	Suiza	17 Mayo 2005	Tramitación terminada	DS N°273 (21/12/05)

Proyecto de ley que modifica el decreto ley N°2.564, de 1974, sobre Aviación Comercial

N° Boletín: 3316-15

Fecha ingreso: Miércoles 13 de Agosto, 2003

Iniciativa: El proyecto es iniciativa de un grupo de senadores y está siendo tramitado sin urgencia.

Estado de tramitación: Primer trámite constitucional, Segundo informe de Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Este proyecto suprime la atribución de la JAC para exigir reciprocidad a aerolíneas extranjeras que deseen operar cabotaje en la zonas extremas.

Si bien, la JAC ve con buenos ojos la llegada de aerolíneas extranjeras al mercado doméstico chileno, sostiene que esto debe hacerse por medio de la negociación de convenios de cielos abiertos como los que se mencionan en este mismo capítulo. De no ser así, el país pierde la capacidad de conseguir mayor apertura con otros países.

Adicionalmente, al modificar las atribuciones de un servicio público, según la Constitución este debió haber sido originado por el Ejecutivo y no por el Congreso.

4. Desafíos 2006

Para el año 2006, es importante que el servicio logre avances en, al menos, cuatro frentes distintos:

Integración internacional:

Chile cuenta con 41 acuerdos internacionales, de los cuales más de 20 son de cielos abiertos, lo que es un gran logro pero aún no suficiente. Además de avanzar en forma bilateral con los países vecinos, se debe avanzar en crear un mercado latinoamericano con normas técnicas comunes y donde las aerolíneas puedan volar libremente incluso al interior de otros países. También se debe lograr el inicio de las negociaciones de un convenio de Cielos Abiertos con la Unión Europea.

Planificación y desarrollo de infraestructura:

La infraestructura en Chile es de gran nivel en relación al tráfico existente, pero debe evolucionar junto al transporte aéreo y en forma consistente. La Junta de Aeronáutica Civil debe ejercer en forma más importante su rol de Dirección Superior de la Aviación Civil por medio de la coordinación entre los diferentes organismos involucrados en la generación de infraestructura en cada una de sus fases y la generación de un Plan consolidado de inversiones aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea.

Facilitación:

La gran ventaja del transporte aéreo respecto a otros medios es su velocidad. Sin embargo, el tiempo que los pasajeros deben gastar en los aeropuertos es excesivo. En viajes cortos, el tiempo total de viaje puede duplicarse. Cada organismo participante del proceso se esfuerza en hacer más corta o más grata la espera del pasajero, ninguno piensa en optimizar el tiempo total fusionando actividades o eliminándolas. En Chile, esto representa una pérdida social de 6 millones de horas anuales. Existe tecnología para que, sin desmedro de la seguridad, con visión sistémica, con fuerte interacción entre organismos públicos y privados, compartiendo bases de datos, eliminando actividades inútiles y con pequeñas inversiones, sea posible idear nuevas formas de abordar los aviones.

El desafío para la JAC es convencer al resto de los participantes del proceso que es posible hacer un rediseño del proceso de embarque de tal forma que se obtengan estándares muy superiores a los promedios internacionales.

Servicio doméstico competitivo:

Chile cuenta con uno de los mercados más abiertos del mundo, no hay restricción a la propiedad de extranjeros en aerolíneas y tenemos convenios que permiten el cabotaje a otros países. Sin embargo, el mercado doméstico se encuentra muy concentrado, lo que amerita monitoreo permanente que los usuarios finales obtengan condiciones similares a las que se tendrían en competencia perfecta, pero sin entorpecer la flexibilidad que permite reducir costos, dejando la intervención de la autoridad como último recurso.

La JAC debe estar en permanente búsqueda de posibles barreras de entrada e idear formas de removerlas, de tal forma que se mantenga la esencia del sistema que generó una industria aérea de primer nivel

5. Anexos

- Anexo 1: Indicadores de Desempeño presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005
- Anexo 2: Programación Gubernamental
- Anexo 3: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005
- Anexo 4: Iniciativas de Inversión
- Anexo 5: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

- ## Anexo 1: Indicadores de Desempeño Presentados en el Proyecto de Presupuestos año 2005

Cuadro 9 Cumplimiento Indicadores de Desempeño año 2005										
Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo			Meta 2005	Cumple SI/NO ²⁹	% Cumplimiento ³⁰	Notas
				2003	2004	2005				
Informes estadísticos y proyecciones del transporte aéreo comercial.	Tiempo promedio de envío de informes estadísticos estándar a usuarios permanentes	(Suma de los días transcurridos entre el fin de mes y la fecha de envío de los informes a los usuarios/12)		37,9	36,3	28,5	30,0	Si	105	
	Enfoque de Género: No									
Derechos de tráfico aéreo comercial.	Índice de participación en reuniones de organismos internacionales de transporte aéreo	(Número total de reuniones asistidas/Número total de reuniones realizadas)*100		100	100	100	100	Si	100	
	Enfoque de Género: No									
Derechos de tráfico aéreo comercial.	Tasa de variación anual del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales	((Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año t/Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año t-1)-1)*100	%	6,6	5,3	8,3	-4,1	Si	115	
	Enfoque de Género: No									
Porcentaje de cumplimiento informado por el servicio:100										
Suma de ponderadores de metas no cumplidas con justificación válidas:0										
Porcentaje de cumplimiento global del servicio:100										

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

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

● Anexo 2: Programación Gubernamental

Cuadro 10 Cumplimiento Programación Gubernamental año 2005			
Objetivo ³¹	Producto ³²	Producto estratégico (bienes y/o servicio) al que se vincula	Evaluación ³³
Continuar negociaciones con la Unión Europea, destinadas a llegar a un acuerdo de transportes aéreo entre Chile y la Unión Europea	Lograr una reunión para discutir acuerdo comprensivo que incluya derechos de tráfico	Derechos de tráfico aéreo comercial	1° Trimestre: CUMPLIDO
			2° Trimestre: BAJO
			3° Trimestre: CUMPLIDO
			4° Trimestre: CUMPLIDO
Realizar estudio de la organización industrial del transporte aéreo en Chile	resultado del estudio	Estudios e informes especializados	1° Trimestre: CUMPLIDO
			2° Trimestre: CUMPLIDO
			3° Trimestre: CUMPLIDO
			4° Trimestre: CUMPLIDO
Diseñar una estructura óptima de tasas aeronáuticas desde el punto de vista económico social	propuesta de nueva estructura de tasas aeronáuticas	Estudios e informes especializados	1° Trimestre: CUMPLIDO
			2° Trimestre: CUMPLIDO
			3° Trimestre: CUMPLIDO
			4° Trimestre: CUMPLIDO

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

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

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

- Anexo 3: Cumplimiento del Programa de Mejoramiento de la Gestión 2005**

Cuadro 11 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				○			ALTA	20%	✓
	Higiene-Seguridad y Mejoramiento de Ambientes de Trabajo				○			MEDIANA	10%	✓
	Evaluación de Desempeño				○			MEDIANA	10%	✓
Calidad de Atención a Usuarios	Oficinas de Información, Reclamos y Sugerencias, OIRS									
	Gobierno Electrónico			○				MENOR	5%	✓
Planificación / Control / Gestión Territorial Integrada	Planificación / Control de Gestión						○	ALTA	20%	✓
	Auditoría Interna				○			MEDIANA	10%	×
	Gestión Territorial Integrada									
Administración Financiera	Sistema de Compras y Contrataciones del Sector Público						○	ALTA	20%	✓
	Administración Financiero-Contable						○	MENOR	5%	✓
Enfoque de Género	Enfoque de Género									

Porcentaje Total de Cumplimiento: 90,00%

Sistemas Eximidos / Modificados

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

Cuadro 12			
Cumplimiento PMG años 2002 – 2004			
	2002	2003	2004
Porcentaje Total de Cumplimiento PMG	85%	100%	95%

● Anexo 4: Iniciativas de Inversión³⁴

1. **Nombre:** Análisis modelo de cuantificación efectos acuerdos comerciales aéreos

Tipo de Iniciativa: Estudio

Objetivo: .. El estudio propósito del estudio es desarrollar un modelo simple que permita cuantificar los costos y beneficios de los distintos acuerdos de liberalización aérea así como los sectores que se ven positivamente y negativamente afectados con las medidas.

Beneficiarios: En forma indirecta, se beneficia a todos los usuarios del sistema de transporte aéreo ya que estudios como este permiten la identificación de posibles medidas para mejorar las políticas públicas vigentes.

2. **Nombre:** Validación y puesta en marcha del modelo de simulación del aeropuerto de Santiago.

Tipo de Iniciativa: Estudio

Objetivo: El objetivo de estudio es mejorar la comprensión del sistema modelado, en forma sistémica, generando visiones del proceso para el mediano y largo plazo más recomendaciones y/o proyectos de corto plazo que puedan implementarse en forma gradual, con el apoyo de los servicios involucrados.

Beneficiarios: Se benefician todos los usuarios del sistema de transporte aéreo ya que este modelo permitirá apoyar una reingeniería profunda de los procesos de embarque y desembarque en el aeropuerto ayudando a solucionar los actuales atochamientos así como el futuro crecimiento.

Cuadro 13
Comportamiento Presupuestario de las Iniciativas de Inversión año 2005

Iniciativas de Inversión	Costo Total Estimado ³⁵	Ejecución Acumulada al año 2005 ³⁶	% Avance al Año 2005	Presupuesto Final Año 2005 ³⁷	Ejecución Año 2005 ³⁸	% Ejecución Año 2005	Saldo por Ejecutar	Notas
	(1)	(2)	(3) = (2) / (1)	(4)	(5)	(6) = (5) / (4)	(7) = (4) - (5)	
ANÁLISIS MODELO CUANTIFICACIÓN EFECTOS ACUERDOS COMERCIALES AÉREOS	29,059	25,400	87%	29,059	25,400	87%	3,659	
VALIDACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL MODELO DE SIMULACIÓN DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO	19,825	12,898	65%	19,825	12,898	65%	6,927	

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

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

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

37 Corresponde al presupuesto máximo autorizado para el año 2005.

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

● Anexo 5: Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 14 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³⁹		Avance ⁴⁰	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	1,00	2,17	46	
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	0,00	6,67	0	
Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.					
Rotación de Personal					
Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
<ul style="list-style-type: none"> Funcionarios jubilados 	(N° de funcionarios Jubilados año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,00	0,00	100	
<ul style="list-style-type: none"> Funcionarios fallecidos 	(N° de funcionarios fallecidos año t/ Dotación Efectiva año t)*100	0,00	0,00	100	
<ul style="list-style-type: none"> Retiros voluntarios 	(N° de retiros voluntarios año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,00	6,67	0	
<ul style="list-style-type: none"> Otros 	(N° de otros retiros año t/ Dotación efectiva año t)*100	0,00	0,00	100	
<ul style="list-style-type: none"> Razón o Tasa de rotación 	N° de funcionarios ingresados año t/ N° de funcionarios en egreso año t) *100	100,00	0,00	N/A	
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	0,00	0,00	100	

39 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.

40 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 14 Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³⁹		Avance ⁴⁰	Notas
		2004	2005		
Grado de Movilidad en el servicio					
Porcentaje de funcionarios a contrata recontratados en grado superior respecto del N° de funcionarios a contrata Efectiva.	$(N^{\circ} \text{ de funcionarios recontratados en grado superior, año t}) / (\text{Contrata Efectiva año t}) * 100$	0,00	33,33	N/A	
Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(N^{\circ} \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	95	100	105	
Porcentaje de becas ⁴¹ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$N^{\circ} \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0	0	100	
Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas contratadas para Capacitación año t} / N^{\circ} \text{ de funcionarios capacitados año t})$	39,1	51,7	132	
Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(N^{\circ} \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año t} / 12) / \text{Dotación efectiva año t}$	12,12	12,27	99	
<ul style="list-style-type: none"> Evaluación del Desempeño⁴² Distribución del personal de acuerdo a los resultados de las calificaciones del personal.	Lista 1 % de Funcionarios	100	100	100	
	Lista 2 % de Funcionarios	0	0	100	
	Lista 3 % de Funcionarios				
	Lista 4 % de Funcionarios				

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

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