

## CUMPLIMIENTO INDICADORES DE DESEMPEÑO AÑO 2005

<b>MINISTERIO</b>	MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	<b>PARTIDA</b>	11
<b>SERVICIO</b>	DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL	<b>CAPÍTULO</b>	21

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple SI-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicio Aeroportuario	<p><u>Eficacia/Resultado Intermedio</u></p> <p>Promedio de retención de objetos sobre cien mil pasajeros revisados</p> <p>Aplica Enfoque de Género: NO</p>	((Total anual de objetos retenidos en aeropuertos del país/Total anual de pasajeros salidos revisados en aeropuertos del país)*100000)	0	1600	484	338	1100	SI	325%	8%	Reportes/Informes Estadísticas Depto AVSEC DASA	1
•Servicio Aeroportuario	<p><u>Calidad/Producto</u></p> <p>Razón tiempo intervención SEI sobre máximo tiempo permitido en norma (OACI)</p> <p>Aplica Enfoque de Género: NO</p>	(tiempo promedio de intervención SEI/máximo tiempo norma OACI)	0.91	1.00	0.50	0.53	0.75	SI	142%	8%	Reportes/Informes Estadísticas Depto. SEI DASA  Reportes/Informes Resultado ejercicioo intervencion SEI	2

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple SI-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicio Aeroportuario	<i>Eficiencia/Producto</i>  Costo promedio anual de servicio control aeródromo por movimiento de aeronave  Aplica Enfoque de Género: NO	(Costo total anual servicio control aeródromos/N° total anual movimientos de aeronaves del país/N° total anual movimientos de aeronaves del país)	23558	27634	31600	9704	27634	SI	285%	8%	Reportes/Informes Informe sistema de costosDepto de Costos	3
•Servicio Aeroportuario	<i>Eficiencia/Producto</i>  Costo promedio anual Servicio de Extinción de Incendios (SEI) por movimiento aeronave  Aplica Enfoque de Género: NO	(Costo total anual SEI año t/N° total de movimientos de aeronaves del país año t)	12865	14643	14084	11378	14643	SI	129%	6%	Reportes/Informes Informe sistema de costosDepto de Costos	4
•Servicio Aeroportuario	<i>Eficiencia/Producto</i>  Costo promedio anual Servicio de Seguridad de Aviación (AVSEC) por pasajero revisado.  Aplica Enfoque de Género: NO	(Costo total anual AVSEC año t/N° total pasajeros revisados del país año t)	535	582	609	674	582	NO	86%	6%	Reportes/Informes Informe sistema de costosDepto de Costos	5

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple Si-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicios de Navegación Aérea	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  Promedio de Incidentes de Tránsito Aéreo sobre 100.000 Movimientos de Aeronaves  Aplica Enfoque de Género: NO	((Total anual de incidentes de tránsito aéreo en el país/Total anual movimiento de aeronaves en el país)*100000)	21.25	21.25	40.64	5.73	20.81	SI	363%	8%	<u>Reportes/Informes</u> Estadística Departamento Transito Aereo DASA	6
•Servicios de Navegación Aérea	<u>Eficiencia/Producto</u>  N° promedio de operaciones centro de control de área unificado por controlador  Aplica Enfoque de Género: NO	(Número de operaciones centro de control de área unificado/Número de controladores totales (por turno) de centro de control de area y APP.)	7348	7568	6759	5075	7117	SI	140%	6%	<u>Reportes/Informes</u> Estadísticas Depto Tránsito aéreo DASA	7
•Servicios de Navegación Aérea	<u>Eficiencia/Producto</u>  Costo promedio anual del servicio de autorización y certificación aeroportuarias  Aplica Enfoque de Género: NO	(Costo total anual servicio autorizaciones y certificaciones aeroportuarias año t/N° total anual de certificaciones y autorizaciones aeroportuarias tramitadas año t)	166833	120383	261661	47796	120383	SI	252%	7%	<u>Reportes/Informes</u> Informe sistema de costos Depto de Costos	8

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple SI-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicios de Seguridad Operacional :	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  Promedio de Accidentabilidad de Aviación sobre 100.000 Movimientos de Aeronaves  Aplica Enfoque de Género: NO	((Total anual de accidentes de aviación en el país/Total anual movimiento de aeronaves en el país)*100000)	5.50	5.50	6.18	0.42	5.55	SI	1321%	6%	<u>Reportes/Informes Estadística</u> Inspectoría General	9
•Servicios de Seguridad Operacional :	<u>Eficacia/Resultado Final</u>  Promedio de Incidentes de Aviación sobre 100.000 movimiento de aeronaves  Aplica Enfoque de Género: NO	((Total anual de incidentes de aviación en el país/Total anual movimiento de aeronaves en el país)*100000)	4.50	4.50	2.87	0.00	4.39	SI	130%	6%	<u>Reportes/Informes Estadística Informe</u> Inspectoría General	10
•Servicios de Seguridad Operacional :	<u>Eficiencia/Producto</u>  Productividad por inspector aeronáutico en exámenes de vuelo y simulador  Aplica Enfoque de Género: NO	(Nº total exámenes de vuelo y simulador tomados/número de inspectores aeronáuticos)	23.0	17.0	56.9	114.0	17.0	SI	670%	3%	<u>Reportes/Informes Estadísticas Depto</u> exámenes subd. de operaciones	11

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple Si-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicios de Seguridad Operacional :	<u>Calidad/Producto</u>  Tiempo renovación certificado de aeronavegabilidad (días háb.)  Aplica Enfoque de Género: NO	(Sumatoria anual de los tiempos de tramitación de renovación de certificados de aeronavegabilidad/Total anual de renovaciones de certificados de aeronavegabilidad otorgados)	12 días	11 días	8 días	6 días	10 días	SI	156%	3%	<u>Reportes/Informes</u> Informe Mensual control de gestión del trámite de renov. certificado de aeronavegabilidad	12
•Servicios de Seguridad Operacional :	<u>Eficiencia/Producto</u>  Costo promedio anual por licencia tramitada  Aplica Enfoque de Género: NO	(Costo total anual tramitación de licencias año t/Nº total anual de licencias tramitadas año t)	7688	17606	14776	14760	17606	SI	119%	6%	<u>Reportes/Informes</u> Informe sistema de costos Depto de Costos	
•Servicios de Meteorología	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u>  Porcentaje de aciertos para pronósticos públicos en Santiago  Aplica Enfoque de Género: NO	((Nº pronosticos acertados para Santiago/Nº total de pronosticos realizados para Santiago)*100)	84.0 %	80.0 %	84.4 %	85.2 %	81.0 %	SI	105%	6%	<u>Reportes/Informes</u> Informes de gestión metar	

Producto Estratégico al que se Vincula	Indicador	Fórmula de Cálculo	Efectivo 2002	Efectivo 2003	Efectivo 2004	Efectivo 2005	Meta 2005	Cumple SI-No	% de cumplimiento	Ponderación	Medios de Verificación	No-Tas (9)
•Servicios de Meteorología	<u>Eficacia/Resultado Intermedio</u>  Porcentaje de acierto pronósticos aeronáuticos en el país  Aplica Enfoque de Género: NO	((N° pronosticos aeronauticos acertados/Norma OACI)*100)	80.0 %	80.0 %	84.5 %	85.0 %	80.0 %	SI	106%	8%	Reportes/Informes Informe de gestión metar	
•Servicios de Difusión del Patrimonio Histórico Aeronáutico	<u>Eficiencia/Productos</u>  Visitantes Promedio anuales por funcionario museo Aeronáutico  Aplica Enfoque de Género: NO	(N° visitantes anuales Museo Aeronáutico/dotación de personal total Museo)	s.i.	s.i.	1120	1372	1000	SI	137%	5%	Reportes/Informes Estadísticas informe anual Museo Aeronáutico	13

(9): Fundamentaciones o justificaciones de metas no cumplidas (cumplimiento inferior a 95%) y metas sobrecumplidas (cumplimiento superior a 120%)

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

Notas:

1.-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.

2.-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.

3.-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.

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 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.

6.-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.

7.-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.

8.-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.

9.-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.

10.-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 de la DGAC. Esto implica que el Indicador tome un valor efectivo de 0.

11.-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.

12.-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).

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 número 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 el Museo.