

BALANCE DE GESTIÓN INTEGRAL AÑO 2017

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES

JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

Índice

1. Presentación Cuenta Pública del Ministro del ramo.....	3
2. Resumen Ejecutivo Servicio	5
3. Resultados de la Gestión año 2017	7
4. Desafíos para el período de Gobierno 2018 - 2022	15
5. Anexos.....	18
Anexo 1: Identificación de la Institución	19
a) Definiciones Estratégicas 2014-2018.....	19
b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio.....	21
c) Principales Autoridades.....	22
Anexo 2: Recursos Humanos.....	23
Dotación de Personal	23
Anexo 3: Recursos Financieros.....	33
Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2014 -2017	37
Anexo 5: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2017	41
Anexo 6: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2014-2017	46

1. Presentación Cuenta Pública del Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

Uno de los desafíos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es generar las condiciones para que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad. Es a través de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), servicio público centralizado dependiente de este ministerio, quién tiene la misión de ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, gestionando políticas públicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte aéreo comercial nacional e internacional, mediante la cual se realizan las gestiones necesarias para llevar a cabo dicho desafío.

Por ello me es grato presentar la gestión de la Junta de Aeronáutica Civil en 2017. Ya que en este Servicio confluyen las tareas que apuntan al ejercicio de las políticas públicas que posibilitan el desarrollo de transporte aéreo nacional e internacional.

El año 2017 se destacó por anotar un récord histórico de crecimiento de los últimos cinco años alcanzado un alza del 11.1% de pasajeros transportados con relación al año anterior, lo que se traduce en más de 22 millones de pasajeros transportados.

Este crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros aéreos es el reflejo de la política chilena de cielos abiertos, que ha estado enfocada en potenciar la competencia para que más y nuevos actores dinamicen el sector y otorguen a más chilenos la posibilidad de viajar en este modo de transporte.

En el plano de las negociaciones de acuerdos aerocomerciales, actualmente nuestro país posee acuerdos con sesenta y siete países. Dentro de ellos, durante 2017, se negoció y se llegó a acuerdo con: Botsuana, Israel, Kenia, Mauricio, Namibia, Federación Rusa, Vietnam, Finlandia, Omán, República Checa, Sri Lanka y Zimbabue.

En el contexto del desarrollo sustentable de la aviación, la JAC participó del establecimiento del sistema CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), adoptado por la OACI, el cual busca contabilizar las emisiones de carbono provenientes de la aviación, con la finalidad de que las aerolíneas las compensen y reduzcan. En consecuencia, la JAC emitió la Resolución por la cual se oficializa la implementación de este mecanismo en nuestro país.

En el plano de la Facilitación Aeroportuaria, durante 2017 se avanzó en la eliminación del cobro de derechos por la tarjeta de turismo a los turistas mexicanos. En este mismo ámbito, se participó en el proceso de aprobación a la enmienda N°26 al Anexo 9 del Convenio de Chicago, coordinando la adopción de las observaciones.

Desde la perspectiva Técnica-Económica, durante 2017 se realizó el estudio “Análisis de mercado y competencia en la ruta aérea Santiago – Osorno”, con la finalidad de observar las posibles causas de la disminución de pasajeros en dicha ruta, desde una perspectiva económica, operacional y regulatoria.

Dentro de las funciones permanentes de la JAC, se continúa con la tarea de entregar información al mercado aeronáutico y a los usuarios del transporte aéreo, esto se materializa mediante la publicación de informes estadísticos de tráfico de pasajeros, regularidad y puntualidad, uso de frecuencias restringidas, entre otras informaciones que se encuentran disponibles en el sitio web institucional.

De esta misma forma, durante el año recién pasado, se presentó una importante mejora en los tiempos de aprobaciones de los seguros aeronáuticos de todos aquellos operadores que ejecuten vuelos comerciales. Gracias a esto se facilita la tramitación de uno de los requisitos para la operación de vuelos comerciales en nuestro país.

Esperamos que, en el futuro, tanto la ejecución de la política de cielos abiertos, como la adopción de las mejores prácticas internacionales en materia de transporte aéreo, el desarrollo de la facilitación del transporte aéreo y el cumplimiento de las funciones permanentes de la Junta de Aeronáutica Civil, mantengan el crecimiento progresivo de pasajeros en este modo de transporte.

Con sincero aprecio,


PAGLA TAPIA SALAS
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
CHILE



2. Resumen Ejecutivo Servicio

La Junta de Aeronáutica Civil aporta al desarrollo social y económico del país mediante la gestión y promoción de las políticas públicas que promueven el desarrollo del transporte aéreo comercial e internacional. Esto se logra fomentando la integración y conectividad de nuestro país, mediante la aplicación de la política de cielos abiertos, negociando acuerdos de tráfico aéreo con otros Estados, y facilitando la entrada de nuevos actores al mercado aeronáutico.

Para llevar a cabo esta labor, la JAC cuenta con un equipo altamente especializado y comprometido con esta tarea, compuesto de manera equitativa desde un enfoque de género, por 13 hombres y 14 mujeres, y una organización interna conformada por las Áreas Técnico-Económica, de Facilitación del Transporte Aéreo y Administración y Finanzas, y el Departamento Legal, las cuales buscan dar cumplimiento a los objetivos estratégicos institucionales.

Dentro de los principales logros del año 2017 podemos encontrar, en primer lugar, un crecimiento anual de los pasajeros transportados por este modo de transporte de un 11.1%, alcanzando en 2017 22,3 millones de pasajeros, tanto en rutas nacionales como internacionales.

Este crecimiento de los pasajeros transportados eleva el índice de pasajeros aéreos por la población del país a una cifra histórica de 1,3 viajes por habitantes, poniéndonos a la cabeza de este índice a nivel latinoamericano y acercándonos progresivamente a los índices de países desarrollados.

En el ámbito internacional, la Junta de Aeronáutica Civil participó en el [ICAO Air Services Negotiation Event 2017](#) (ICAN), evento en el cual se firmaron acuerdos de servicios aéreo con Turquía y Qatar, y se iniciaron los textos de nuevos acuerdos con Botsuana, Bahamas, Finlandia, Israel, Jordania, Namibia, Omán, República Checa y Sri Lanka. Adicionalmente, se ha propuesto negociar nuevos acuerdos o actualizar los acuerdos existentes con Costa Rica, Cuba, Curazao, Filipinas, Guatemala, Haití, Indonesia, Kenia, Mauricio, Perú, Federación Rusa, Tailandia, Taiwán, Venezuela, Vietnam y Zimbabue. Asimismo, se han recibido propuestas para negociar de Austria, Arabia Saudita, Etiopía, Grecia, Países Bajos y Sudáfrica.

Se ha participado también en diferentes grupos de la OACI y la CLAC para tratar temas relativos a la reglamentación del transporte aéreo como derechos del pasajero, infraestructura aeroportuaria o emisiones de CO₂. Cabe además destacar la realización, en conjunto con el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, de las XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial además del coloquio aeronáutico titulado “Los desafíos del crecimiento del transporte aéreo en Chile”, que tuvo como objetivo central generar un espacio de libre reflexión entre los principales actores del sector para identificar los desafíos de la aviación comercial para los próximos años.

Dentro de los logros a destacar en el año 2017, se cuenta el ingreso de una empresa extranjera en rutas de cabotaje en el norte del país en virtud de la apertura unilateral de éste. Asimismo, se materializó el ingreso de una aerolínea *ultra low cost*, lo que se traduce en mayor competencia y en la oferta de pasajes a menores precios beneficiando directamente a los usuarios.

Adicionalmente, la Secretaría General de la JAC, como consecuencia del Seminario "Seguridad y Facilitación: Un desafío para el transporte aéreo", convocó en el mes de marzo a una mesa de trabajo público-privada para abordar el fenómeno del pasajero disruptivo. Por otra parte, participó en la mesa de trabajo convocada por la Subsecretaría del Interior para preparar un convenio entre Chile y EEUU que permita la incorporación de oficiales de seguridad a bordo (IFSOS) en los vuelos comerciales entre ambos países, y llevó adelante la negociación de dicho acuerdo con las autoridades norteamericanas. Dicho acuerdo se firmó en agosto de 2017.

Continuando en el ámbito de la Facilitación, durante 2017, se ha desarrollado en el marco de la Comisión Nacional de Facilitación una propuesta técnica consensuada entre sus miembros, de un nuevo programa nacional, que establece las directrices necesarias para agilizar el transporte aéreo internacional proyectándose a escenarios de largo plazo en estas materias. De esta misma forma, se ha mejorado la difusión de información cuantitativa incorporando informes trimestrales de niveles de servicio en los procesos de embarque y desembarque de pasajeros y de movimiento de carga, ambos de AMB, destinados a los servicios de control fronterizo.

Finalmente, con relación a la gestión interna del servicio, se alcanzaron durante 2017, el 100% de cumplimiento de las metas institucionales, considerando el Programa de Mejoramiento de la Gestión, los Convenios de Desempeño Colectivo y los Convenios de los Altos Directivos Públicos del Servicio. Además, se recertificaron los procesos de "Control y Gestión de Seguros Aéreos", "Elaboración y Publicación de Informes Estadísticos" y "Negociaciones Aerocomerciales Bilaterales", bajo la norma ISO 9001.

Continuaremos trabajando con el compromiso de siempre, de aportar al desarrollo económico y social de nuestro país, impulsando las políticas públicas que permitan integrar y conectar a más personas tanto dentro del país, como en sus viajes internacionales.

Les saluda con la atención de siempre,


 **JAIME BINDER ROSAS**
SECRETARIO GENERAL
JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

3. Resultados de la Gestión año 2017

3.1. Resultados asociados al Programa de Gobierno, mensajes presidenciales y otros aspectos relevantes para el jefe de servicio.

3.1.1 Crecimiento tráfico aéreo.

Durante el año 2017 el tráfico aéreo en Chile ha alcanzado cifras récord de crecimiento. En este período se transportaron 22.316.092 pasajeros, con un crecimiento de 11,1%, en comparación al año 2016. Con ello Chile alcanza un índice de viajes per cápita de 1,3 el más alto de Sudamérica.

Las bajas barreras de acceso al mercado aeronáutico y los atractivos turísticos de nuestro país, han permitido el ingreso de líneas aéreas con nuevos modelos de negocio que han impactado positivamente en este crecimiento. En el mercado nacional, en marzo de este año inició operaciones la aerolínea boliviana Amazonas con rutas intrarregionales en el norte de Chile, y en julio inicia operaciones regulares la aerolínea de bajo costo JetSmart. En el mercado internacional, en enero inicia operaciones la aerolínea inglesa British Airways en la ruta Santiago-Londres, en julio inicia operaciones la aerolínea española Plus Ultra Líneas Aéreas en la ruta Santiago-Madrid, en agosto la brasilera Oceanair Linhas Aéreas (Avianca Brasil) en la ruta Santiago-Sao Paulo, y en diciembre JetSmart inicia la ruta Santiago-Lima.

3.1.2 Desarrollo sustentable de la aviación.

En el contexto de la promoción y cumplimiento de las decisiones adoptadas por la OACI en su 39^a Asamblea General, celebrada en 2016, la Secretaría General participó en la mesa conjunta para el establecimiento del sistema CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), orientado a contabilizar las emisiones de carbono provenientes de la aviación que las aerolíneas deberán compensar y reducir. Producto de este trabajo, se emitió la Resolución que ejecuta el acuerdo de la JAC por el que se oficializa la implementación de este mecanismo en Chile.

3.1.3 Apertura unilateral del cabotaje

La ley de aviación comercial, contenida en el D.L. N° 2.564 de 1979, contempla la apertura unilateral del cabotaje a operadores extranjeros, sin exigencia de reciprocidad. Esta política fue reafirmada por la JAC mediante Resolución Exenta N°63/2012. En este contexto durante el año 2017 la aerolínea boliviana Amazonas inició operaciones de cabotaje en el norte del país. Actualmente realiza operaciones en las rutas Antofagasta-Iquique, Arica-Iquique, Arica-Antofagasta, Antofagasta-Copiapó, Calama-Copiapó, Iquique-Copiapó, Iquique-Calama y Arica-Copiapó beneficiando de esta forma a los habitantes de esta zona del país.

3.2 Resultados de los Productos Estratégicos y aspectos relevantes para la Ciudadanía

3.2.1 Política de cielos abiertos.

La política de cielos abiertos se ha seguido impulsando desde la JAC a través de la negociación con países de distintas latitudes.

Destaca la negociación con Turquía debido a la obtención de la liberalización hasta la quinta y sexta libertad después de varios años de tratativas, posibilitando el tráfico aéreo entre ambos países.

Por otra parte, en julio de 2017 se desarrolló la licitación de frecuencias a Perú que culminó con el ingreso de una nueva línea aérea a ese mercado, por lo que actualmente son 4 operadores chilenos que ofrecen este destino, que constituye la segunda ruta internacional más importante en volumen de tráfico de pasajeros.

3.2.2 Negociaciones bilaterales.

Durante 2017 se realizaron negociaciones con los siguientes países: Costa Rica, Cuba, Curazao, Botsuana, Filipinas, Guatemala, Haití, Indonesia, Israel, Japón, Kenia, Mauricio, Namibia, Perú, Federación Rusa, Tailandia, Taiwán, Venezuela, Vietnam y Zimbabue. Asimismo, se recibieron propuestas para negociar de los siguientes países: Austria, Etiopía, Finlandia, Grecia, Jordania, Omán, Países Bajos, Reino Unido, República Checa, Sri Lanka y Sudáfrica.

Nueve de estas negociaciones se tradujeron en acuerdos que fueron inicialados en el ICAO Air Services Negotiation Event 2017 (ICAN) realizado durante el mes de diciembre de 2017 en Colombo Sri Lanka. Con ello, el número de países con los cuales Chile tiene acuerdos de servicios aéreos asciende a sesenta y siete. En el mismo evento se suscribieron los acuerdos bilaterales con Turquía y con Qatar, más doce memorándums de entendimiento para la realización de operaciones en código compartido.

3.2.3 Participación internacional.

La Secretaría General de la JAC, a través de sus Departamentos y Áreas, participó en:

a) Grupo de Expertos en Reglamentación del Transporte Aéreo.

Chile participó en el ATRP/15 de 2017, instancia en la cual Chile, en su calidad de punto focal, presentó una propuesta de acuerdo multilateral de cielos abiertos conjuntamente con Alemania, argumentando en sus intervenciones y notas de estudio la conveniencia de una visión liberalizadora en materia de derechos de tráfico.

b) Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

La Secretaría General de la JAC participó activamente en los trabajos del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) de la CLAC y asistió a la III Asamblea Extraordinaria de esta organización. En dichas instancias realizó presentaciones relativas a entorno aeroportuario, liberalización en el marco del acuerdo multilateral de la CLAC y pasajeros insubordinados.

c) Emisiones de CO2 en el transporte aéreo internacional.

Con posterioridad a la 39° Asamblea Ordinaria de la OACI en la cual se adoptó la Resolución A39-3 “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas basadas en el mercado”, que crea el enfoque CORSIA, se ha trabajado a nivel interno en la definición de la autoridad competente para la implementación del Esquema CORSIA. Por Resolución Exenta N° 970 de 2017, de la Secretaría General de la JAC, publicada en el Diario Oficial, se reconoce a la DGAC como la autoridad técnica en la materia y responsable de la remisión de datos a la OACI.

d) XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial

Cabe destacar la realización en la ciudad de Santiago, en conjunto con el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial, de las XLIV Jornadas Iberoamericanas de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial. Se trató de un debate de alto nivel, con representantes de países como España, México, Honduras, Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Paraguay, donde se abarcaron temas como los desafíos del modelo low cost; los derechos de los pasajeros aéreos; las nuevas amenazas a la seguridad aérea; el trabajo aéreo mediante aviación convencional y drones; el derecho internacional y el derecho interno en materia de navegación aérea, y el derecho espacial frente a UNISPACE+50, Viena 2018.

3.2.4 Facilitación del transporte aéreo internacional.

Durante el 2017, se continuó avanzando en la eliminación progresiva del cobro de derechos por la tarjeta de turismo en el aeropuerto de Santiago. A la exención de Estados Unidos y Canadá, a contar de junio de este año se sumó la eliminación del cobro del impuesto de reciprocidad a los nacionales de México, quedando obligado a dicho pago exclusivamente los turistas australianos. Por esto, la Comisión Nacional de Facilitación, acordó promover la implementación del cobro en línea del impuesto de reciprocidad a fin de simplificar el tránsito de pasajeros en el principal aeropuerto nacional.

Además, se consensuó con los organismos de la Administración del Estado con competencia en facilitación una propuesta técnica para un nuevo programa nacional de facilitación del transporte aéreo internacional que establece las orientaciones y directrices necesarias para agilizar la aeronavegación comercial en un horizonte de largo plazo, haciendo frente a los nuevos desafíos y lineamientos

internacionales, a través de un trabajo interinstitucional desarrollado en el marco de la Comisión Nacional de Facilitación.

Adicionalmente, se ha mejorado la difusión de información cuantitativa en facilitación incorporando informes trimestrales para los organismos de control fronterizo que ejercen sus funciones en el aeropuerto de Santiago, respecto de los niveles de servicio en los procesos de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros con origen o destino internacional, así como del movimiento de carga.

Finalmente, se participó en el proceso de aprobación a la enmienda N°26 al Anexo 9 del Convenio de Chicago, coordinando a nivel nacional las observaciones de Chile de los órganos competentes, resultando acogidas dos de ellas que solicitaban la inclusión de la consideración al “interés superior del niño” en la adopción de medidas estatales ante la declaración de inadmisibilidad o deportación que se relacionará con un menor de edad, basado en la Convención de Derechos del Niño, de la cual Chile es Estado parte. El proceso de revisión de la enmienda N°26 finalizó el 19 de octubre de 2017, comenzando a regir el 23 de febrero de 2018.

3.2.5 Estadísticas del transporte aéreo

Durante el año 2017, el tráfico aéreo llegó a los 22,3 millones de pasajeros, con un crecimiento del 11,1% con respecto al año anterior, de los cuales 11.597.628 corresponden a pasajeros domésticos con un 7,0% de crecimiento y 10.718.464 a pasajeros internacionales, con un 15,8% de crecimiento. En cuanto a la carga aérea en 2017, se transportaron 359.068 toneladas con un crecimiento de 3,6% en comparación con el año anterior.

Gráfico 1: Crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros

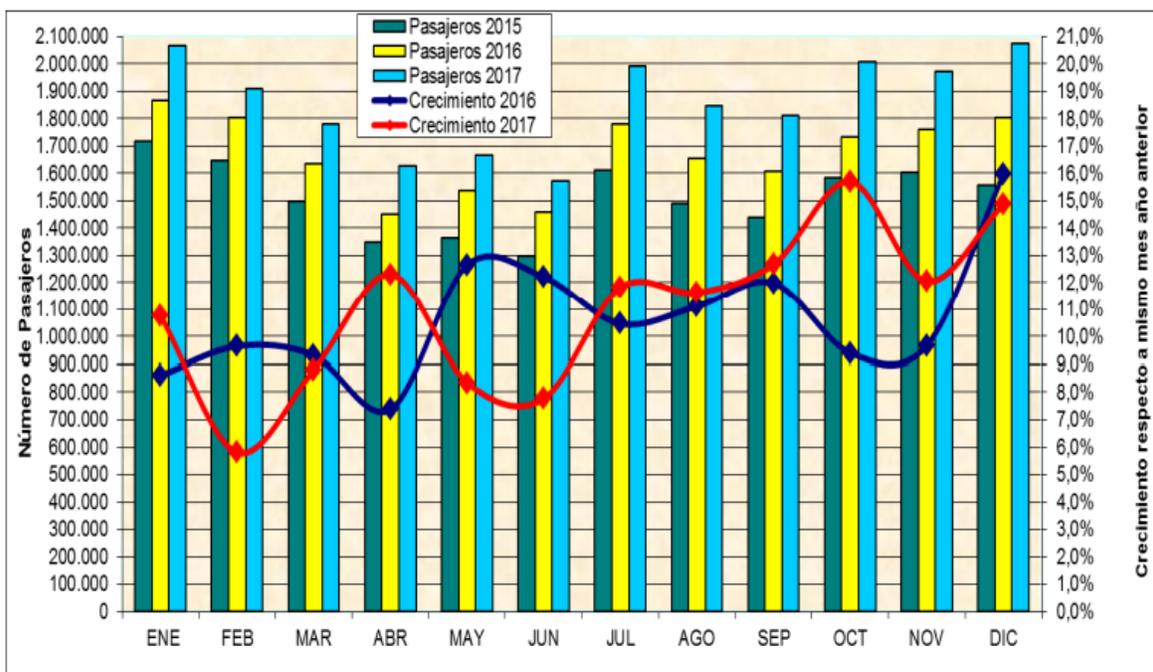
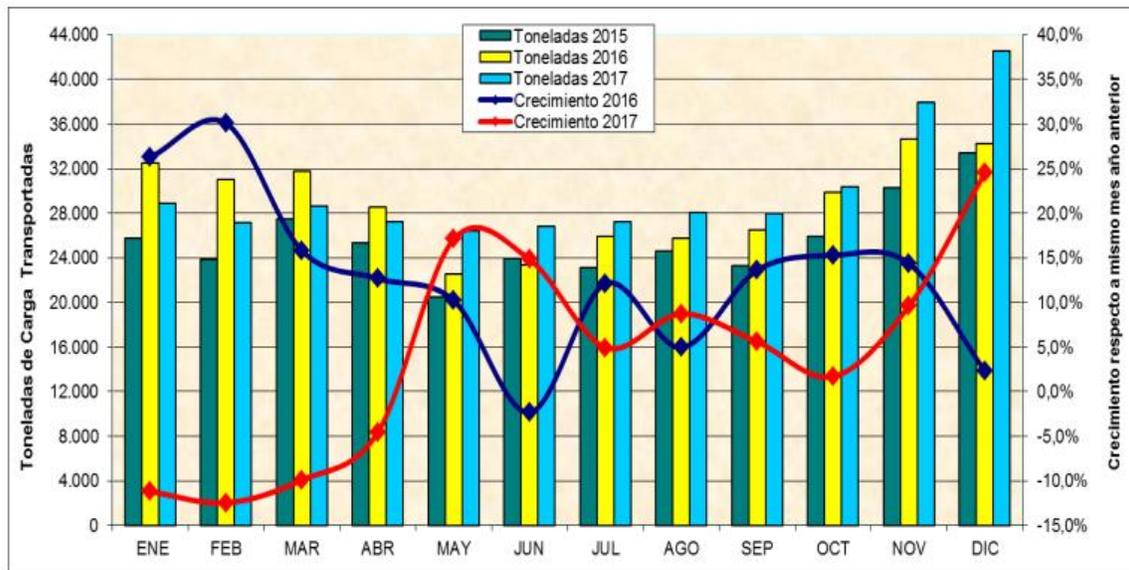


Gráfico 2: Crecimiento del tráfico aéreo de carga



Dentro de los objetivos estratégicos de la Junta de Aeronáutica Civil, se encuentra el desarrollar y gestionar instrumentos que midan el funcionamiento y calidad del transporte aéreo que opera en Chile, para generar información al mercado. Para ello, la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil elabora informes estadísticos los cuales son publicados regularmente en el sitio web institucional, los cuales entregan información, a los distintos actores y usuarios del transporte aéreo, acerca de la calidad de los servicios de las líneas aéreas que operan en nuestro país.

Entre los informes estadísticos se encuentran:

- a) **Informe estadísticos de tráfico aéreo:** estos informes son publicados mensualmente en el sitio web de la institución e incluyen:
 - **Resumen estadístico del tráfico aéreo:** despliega información de tráfico de líneas aéreas por pares de ciudades, tráfico de pares de ciudades por líneas aéreas, tráfico por aeropuertos, etc.; tanto para operaciones nacionales como internacionales de pasajeros y carga del mes y acumulado.
 - **Informe ejecutivo de estadísticas de tráfico aéreo:** se realiza un análisis de las cifras de pasajeros y carga en las operaciones nacionales como internacionales con despliegue de algunos gráficos.
- b) **Informe de operaciones en los aeropuertos y aeródromos de Chile:** Entrega el número de operaciones (aterrizajes y despegues) realizadas según tipo (nacional o internacional).
- c) **Informe de regularidad y puntualidad:** este informe se publica trimestralmente en la página web de nuestro servicio. Se incluye información de todos los aeródromos que cuenten con operación de aerolíneas regulares.

Índices de Regularidad y Puntualidad 2017

Aeropuerto	Regularidad	Puntualidad
Santiago (AMB)	99,2%	80,9%
Arica (Chacalluta)	99,5%	76,3%
Iquique (Diego Aracena)	99,7%	75,6%
Antofagasta (Andrés Sabella)	99,1%	72,5%
Calama (El Loa)	98,5%	77,2%
Copiapó (Desierto de Atacama)	99,3%	80,4%
La Serena (La Florida)	99,3%	79,9%
Isla de Pascua (Mataverí)	99,8%	83,9%
Concepción (Carriel Sur)	98,4%	72,4%
Temuco (La Araucanía)	99,7%	75,6%
Valdivia (Pichoy)	98,7%	74,8%
Osorno (Cañal Bajo)	98,5%	59,7%
Puerto Montt (El Tepual)	99,2%	76,7%
Castro (Mocopulli)	99,6%	83,5%
Balmaceda (Balmaceda)	99,2%	80,2%
Punta Arenas (Pdte. Carlos Ibáñez del C.)	98,7%	69,2%
Puerto Natales (Teniente Julio Gallardo) *	99,1%	74,6%

* Medición correspondiente a diciembre 2017, mes de inicio de operaciones regulares de Latam Airlines y Sky Airline al aeródromo.

d) Informe de uso de frecuencias restringidas: la frecuencia de publicación de este informe en el sitio web institucional es cuatrimestral.

Si bien Chile tiene una política de cielos abiertos, en algunos casos existe limitación de frecuencias aéreas en ciertas rutas, las que son impuestas por otros países. Para dichas rutas, y por constituirse como un potencial recurso escaso, es que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia recomendó a la JAC publicar el uso de ellas por parte de las aerolíneas chilenas.

Dicho seguimiento es importante, dado que si una frecuencia no es operada por la aerolínea titular por más de 6 meses, esta puede ser declarada abandonada, quedando así disponible para las aerolíneas chilenas interesadas en utilizarlas.

Cabe destacar, además, que en 2017:

- Se actualizó la proyección de demanda del transporte aéreo para mediano y largo plazo. Esta información es un insumo para decisiones de políticas públicas relacionadas con el transporte aéreo. Se utilizaron datos generados por la Junta de Aeronáutica Civil y se recopiló experiencias internacionales y de organismos internacionales relacionados con el transporte aéreo para desarrollar una metodología comparable.
- Se estimó el efecto generado por la firma de un acuerdo de transporte aéreo con las principales rutas internacionales, Argentina, Brasil y Perú. Para cada caso el aumento fue alrededor de 25% para la ruta que se firmó el acuerdo, además el efecto positivo mostró una duración mayor a 5 años, por lo cual se infiere que el crecimiento sería en promedio 25% para cada uno de los años siguientes a la firma del acuerdo y con una duración de al menos 5 años. Esta información es especialmente útil para las negociaciones bilaterales y multilaterales que frecuentemente participa la Junta de Aeronáutica Civil.
- Se comenzó a realizar, mensualmente, el Informe de Rutas y Frecuencias para rutas Nacionales. La información que contiene proviene de los itinerarios enviados por las aerolíneas que operan dentro del territorio nacional. Esta información aporta conocimiento de nuevas rutas y nuevas frecuencias, apoyando las decisiones para los distintos aeródromos del país.
- Fue modificado el Resumen de Tarifas, que se envía mensualmente a los representantes de cada aerolínea que opera en Chile, debido al aumento del registro de tarifas. Basados en los registros que realizan todas las aerolíneas, se envía un resumen que recopila las tarifas y rutas más representativas. Anteriormente, este resumen contenía la información relevante por día y por cada aerolínea, para cada acción (modificación, nueva, cancelación), lo que hacía que este informe resultara muy extenso. El nuevo resumen es simple para el lector, y se clasifica en 3 partes: cantidad de tarifas registradas para cada acción, por aerolínea, mensualmente; tarifas estructurales más representativas (más alta y más baja); y tarifas promocionales más representativas (más alta y más baja), con sus respectivas fechas de venta y vuelo (FN). Para el tema de las tarifas representativas, estructurales y promocionales, se agruparon por geografía, dejando 6 grupos: Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica, Caribe, Europa y Oceanía. Este informe nos da el panorama completo de cómo está aumentando la oferta, y competencia entre aerolíneas.
- Se elaboró Anuario Estadístico de Transporte Aéreo 2016.

3.2.6 Calidad de servicio

Debido al aumento sostenido de tráfico de pasajeros, Chile ha puesto especial énfasis en la entrega de información de los derechos que le asisten al pasajero aéreo y en el fomento de la cultura del reclamo. En este contexto, durante el año 2017:

- La JAC con un stand y personal participó en la Feria del Consumidor 2017, organizada por el SERNAC, la cual se realizó el 15 de marzo entre las 9:00 y las 17:30 horas, en la Plaza de la

Constitución, donde se distribuyeron folletos explicativos con los derechos y deberes del pasajero aéreo a lo largo de todo el país, a través de las oficinas del SERNAC.

- La JAC mantiene en su página web el sistema de consulta de “Atrasos y Cancelaciones por vuelo”, de acuerdo a la Ley N° 20.831 que modifica el Código Aeronáutico en materia de transporte de pasajeros y sus derechos.

3.2.7 Seguros aéreos

Dentro de los objetivos estratégicos de la JAC, se encuentra el mantener y perfeccionar el control de los seguros aéreos para la aprobación de las pólizas de las aeronaves comerciales.

Durante el año 2017, se perfeccionó el indicador de gestión asociado a este objetivo estratégico, midiendo el tiempo de aprobación de las pólizas de seguros de las líneas aéreas. Se definió una meta de 2,2 días y el tiempo efectivo fue de 1,7 días.

3.2.8 Estudio: Análisis de mercado y competencia en la ruta aérea Santiago – Osorno.

El objetivo del estudio fue analizar las posibles causas de la disminución de pasajeros y frecuencias en la ruta Santiago – Osorno, desde la perspectiva económica, operacional y de regulación. Además desarrollar un método de evaluación y diagnóstico del plan de autorregulación tarifaria y el impacto que puede generar mantenerlo o cambiarlo. Dado que existen más rutas involucradas en el plan de autorregulación tarifaria, es importante que el estudio pueda ser extrapolable a otras rutas domésticas sujetas al plan de autorregulación tarifaria, con esto anticipar las decisiones de abandonar una ruta según las características desarrolladas en el estudio.

3.2.7 Gestión interna.

La Secretaría General de la JAC dio cumplimiento al 100% de los indicadores de Gestión vinculados a las definiciones estratégicas del Servicio y al 100% de los indicadores vinculados al Convenio de Desempeño Colectivo.

En relación al Sistema de Gestión de la Calidad, la Secretaría General de la JAC en forma voluntaria comenzó la implementación este sistema. Durante 2017 se recertificaron los tres procesos operacionales: “Control y Gestión de Seguros Aéreos”, “Elaboración y Publicación de Informes Estadísticos” y “Negociaciones Aerocomerciales Bilaterales”.

Por último destacar que la ejecución presupuestaria de la JAC durante 2017 alcanzó un 99.98%

4 Desafíos para el período de Gobierno 2018 - 2022

La Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil en un proceso de fortalecimiento y consolidación institucional, ha planificado una serie de objetivos y desafíos para el año 2018. Entre ellos se encuentran:

4.1 Negociaciones de transporte aéreo.

Se pondrá énfasis en la relación aerocomercial con países de Sudamérica, con la intención de liberalizar completamente los derechos de tráfico entre estos países.

Adicionalmente, se continuará con las negociaciones bilaterales iniciadas en el ICAO Air Services Negotiation Event 2017 (ICAN), organizado por la Organización de Aviación Civil Internacional y se realizarán las tratativas con aquellos países que se encuentren interesados en la política aerocomercial de cielos abiertos de Chile, con el fin de concluir acuerdos de servicios aéreos que beneficien a los usuarios del transporte aéreo y al tráfico aéreo en general.

A nivel de latinoamericano, la República de Chile, a través de la JAC, tiene la Presidencia del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza por el periodo 2018, marco en el cual se buscará modernizar dicho estatuto para fomentar el tráfico interregional. Por último, se continuará con la promoción del “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” aprobado en el seno de la CLAC, para que sea suscrito por el mayor número de países de la región.

En esta misma línea se actualizará el modelo de acuerdo de servicios aéreos de Chile ajustándolo a las cláusulas recomendadas actualmente por la OACI y a las disposiciones de mayor uso en la comunidad aeronáutica internacional, con la intención de circunscribir las negociaciones a la concesión de derechos de tráfico entre los Estados.

La JAC continuará participando en el Grupo de Expertos en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) de la OACI para impulsar un acuerdo multilateral de cielos abiertos a nivel mundial y otras iniciativas que favorezcan los intereses del país.

4.2 Facilitación del Transporte Aéreo Internacional

En el ámbito de la facilitación aeroportuaria, se dará énfasis al desarrollo de las directrices, consensuadas técnicamente con los organismos competentes, que podrían formar parte de un nuevo programa nacional de facilitación. Las principales directrices o “ejes estratégicos” contemplan generar las condiciones necesarias para incorporar la facilitación como parte de los objetivos estratégicos de los servicios públicos con funciones en aeropuertos nacionales, desarrollando sus labores coordinadamente, además de expandir las posibilidades de facilitación mediante la cooperación internacional, así como, crear condiciones propicias para una gestión eficiente y oportuna de los recursos aeroportuarios.

A continuación, se describen medidas destacadas en las que se buscará avanzar:

- Desarrollar el control fronterizo integrado, por ejemplo, entre aeropuertos Chile – Argentina de manera similar al control en transporte terrestre,
- Continuar instando por la eliminación del cobro de tarjeta de turismo (o “cobro por reciprocidad”) a los turistas australianos y, en el intertanto, facilitar su actual cobro mediante la implementación de un pago electrónico. Pago electrónico que, adicionalmente, sirva de base para un pago electrónico de las visas de turismo.
- Propiciar reuniones de coordinación con actores relevantes para el funcionamiento del aeropuerto de Santiago para avanzar en la implementación de medidas de facilitación de manera planificada y coordinada, implementando las medidas oportunamente, con el objeto de ajustar la calidad del servicio hacia los niveles de servicio que se definan.

Además, como consecuencia de la entrada en vigencia de la enmienda 26 al Anexo 9, sobre facilitación, del Convenio de Chicago, se iniciará el proceso de modificación de la normativa reglamentaria de forma que esta se ajuste al nuevo estándar internacional en materias tales como documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), transporte de menores de edad, sistemas de intercambio de datos sobre pasajeros y manifiesto de pasajeros.

4.3 Estadística

En materia de estadísticas, se espera procesar mensualmente más información mediante la generación de una base de datos que contenga información detallada de los vuelos regulares realizados. Esto permitirá hacer análisis de la evolución de la oferta a través del tiempo, y estimar los factores de ocupación de la industria aérea.

Se elaborarán proyecciones de demanda del tráfico aéreo nacional e internacional siguiendo los lineamientos internacionales en esta materia, lo que permitirá contar con una metodología bottom up y top down confiable y oportuna. El objetivo es que dichas proyecciones se conviertan en insumo para los distintos Organismos Públicos relacionados con el quehacer aeronáutico, y se pueda medir el impacto que tendrá el crecimiento del tráfico aéreo en las distintas áreas y así adelantar decisiones que permitan el normal desarrollo de esta industria.

Se espera calcular el número de pasajeros embarcados por hora a partir de la información proporcionada por el sistema COPAE (Cobro Pasajero Embarcado) de la Dirección General de Aeronáutica Civil, lo cual permitirá identificar las horas de mayor congestión del aeropuerto. Dichos resultados permitirán promover la facilitación aeroportuaria entre los distintos organismos involucrados en los procesos de embarque y desembarque de pasajeros en los aeropuertos, como PDI, SAG, concesionarios de aeropuertos, AVSEC, entre otros. Además, permitirá realizar un monitoreo para estimar el momento en que los gatillos de inversión operarán, los cuales están relacionados al movimiento de pasajeros por hora, para así iniciar las gestiones en forma anticipada que permitan la ampliación de infraestructura en forma oportuna.

4.4 Gestión interna

Seguiremos consolidando el sistema de gestión de la calidad, durante 2018 iniciaremos el proceso de actualización de la Norma ISO:9001 en su versión 2015, reforzando los procesos de negocio institucional, y herramientas de control de gestión como lo son el Cuadro de Mando Integral, para seguir aspirando al cumplimiento cabal de los indicadores de gestión interna, orientados a cumplir la misión y objetivos organizacionales.

Adicionalmente, se seguirá trabajando en la implementación de las actividades contenidas en el Plan Trienal de Buenas Prácticas Laborales en Desarrollo de Personas en el Estado, ejecutando la planificación estratégica definida durante 2017 esta área. En esta misma línea, se continuará promoviendo la capacitación del personal de la Junta de Aeronáutica Civil.

Anexos

- Anexo 1: Identificación de la Institución.
- Anexo 2: Recursos Humanos.
- Anexo 3: Recursos Financieros.
- Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2014-2017.
- Anexo 5: Compromisos de Gobierno 2014 - 2017.
- Anexo 6: Informe Preliminar de Cumplimiento de los Compromisos de los Programas / Instituciones Evaluadas. Pendiente
- Anexo 7: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2017
- Anexo 8: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2014-2017
- Anexo 9. Resultados en materia de Implementación de medidas de Género y de descentralización / desconcentración 2014-2017
- Anexo 10: Oferta Programática identificadas del Servicio en su ejecución 2017.
- Anexo 11: Proyectos de Ley en Trámite en el Congreso Nacional y Leyes Promulgadas durante 2014-2018
- Anexo 12: Premios y Reconocimientos Institucionales 2014-2017

Anexo 1: Identificación de la Institución

a) Definiciones Estratégicas 2014-2018

- Leyes y Normativas que rigen el funcionamiento de la Institución

Decreto con Fuerza de Ley N° 241, del Ministerio de Hacienda. Fusiona y reorganiza diversos servicios relacionados con la Aviación Civil. (D.O. de 06/04/1960).

Ley N° 18.916. Código Aeronáutico. (D.O. de 08/02/1990).

Decreto Ley N° 2.564, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicta normas sobre aviación comercial. (D.O. de 22/06/1979).

Ley N° 16.752. Fija organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil. (D.O. de 17/02/1968).

Decreto con Fuerza de Ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas. Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley 15.840, de 1964 y del DFL N° 206, de 1960. (D.O. de 25/02/1998).

Decreto N° 102, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Reglamento licitación pública para asignar frecuencias internacionales a empresas aéreas nacionales. (D.O. de 17/06/1981).

Decreto N° 165, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Crea la Comisión Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional. (D.O. de 16/07/1980).- Misión Institucional.

- Misión Institucional

Ejercer la dirección superior de la aviación civil en Chile, gestionando políticas públicas que promuevan su desarrollo y, especialmente, el del transporte aéreo comercial nacional e internacional, con el fin de que exista la mayor cantidad de servicios aéreos accesibles, eficientes, competitivos, seguros y de calidad, en beneficio de los usuarios de este modo de transporte.

- Aspectos Relevantes contenidos en la Ley de Presupuestos año 2017

Número	Descripción
1	Estudio "Análisis de mercado y competencia en la ruta aérea Santiago – Osorno"

- Objetivos Estratégicos

Número	Descripción
1	Impulsar la conectividad y el transporte de personas y mercancías por vía aérea entre nuestro país y el resto del mundo, por medio de la negociación de nuevos acuerdos de transporte aéreo, y la adopción de las mejoras prácticas y recomendaciones internacionales.
2	Promover la facilitación del transporte aéreo internacional, a través de la coordinación de los servicios públicos competentes.
3	Mantener y perfeccionar el control de los seguros aéreos para la aprobación de las pólizas de las aeronaves comerciales.
4	Desarrollar y gestionar instrumentos que midan el funcionamiento y calidad del transporte aéreo que opera en Chile, para generar información al mercado.

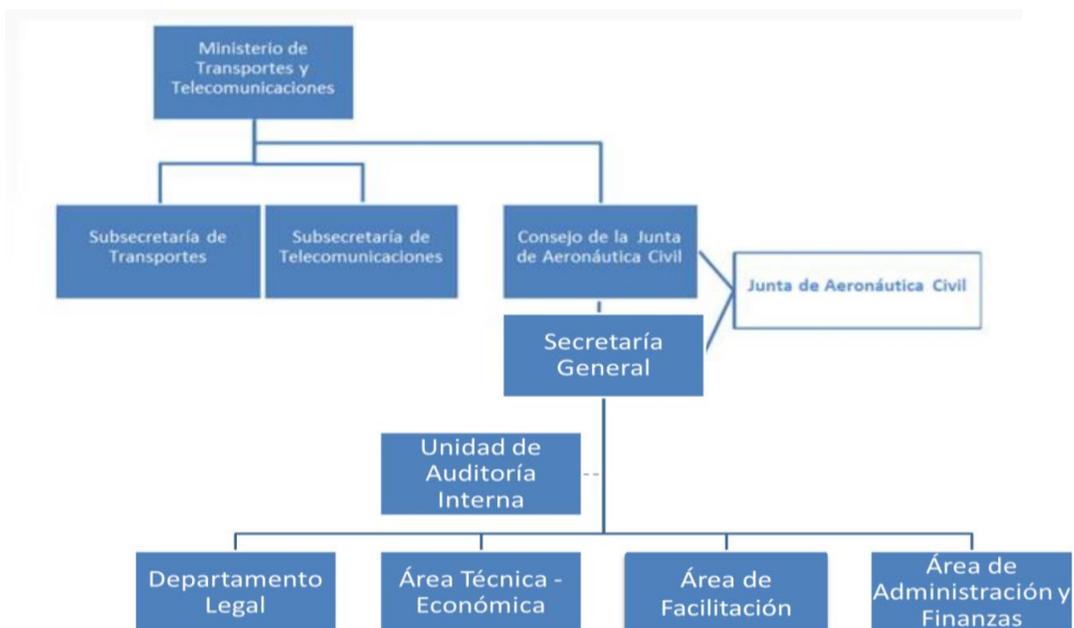
- Productos Estratégicos vinculados a Objetivos Estratégicos

Número	Nombre - Descripción	Objetivos Estratégicos a los cuales se vincula
1	Negociaciones de transporte aéreo. Las negociaciones de transporte aéreo tienen como finalidad conseguir el mayor grado posible de apertura de rutas aerocomerciales entre Chile y el resto del mundo, considerando la perspectiva de desarrollo del país.	1
2	Facilitación del transporte aéreo internacional. La facilitación del transporte aéreo internacional comprende la implementación sostenida de medidas tendientes a minimizar los tiempos asociados a los procesos de embarque, tránsito y desembarque de pasajeros, tripulación, aeronaves, carga, correo y suministros.	1, 2
3	Aprobación de las pólizas de seguros de las aeronaves comerciales que operan en Chile. Se evalúan y aprueban las solicitudes de seguros de las aeronaves para operar comercialmente en Chile, aplica tanto para empresas que prestan servicios de transporte aéreo regular como no regular.	1,3
4	Informes estadísticos de transporte aéreo. Corresponden a informes estadísticos vinculados al transporte aéreo, tanto de: i) tráfico aéreo, es decir, movimiento aéreo de pasajeros y carga en las rutas domésticas e internacionales de Chile; ii) regularidad y puntualidad de los vuelos de las líneas aéreas nacionales e internacionales que operan en los distintos aeropuertos y aeródromos de nuestro país; iii) reclamos de los usuarios del transporte aéreo.	1,4

- 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
7	Importadores y exportadores
8	Empresas asociadas al turismo
9	Terceros en superficie (en territorio chileno)
10	Tripulantes y ocupantes

b) Organigrama y ubicación en la Estructura del Ministerio



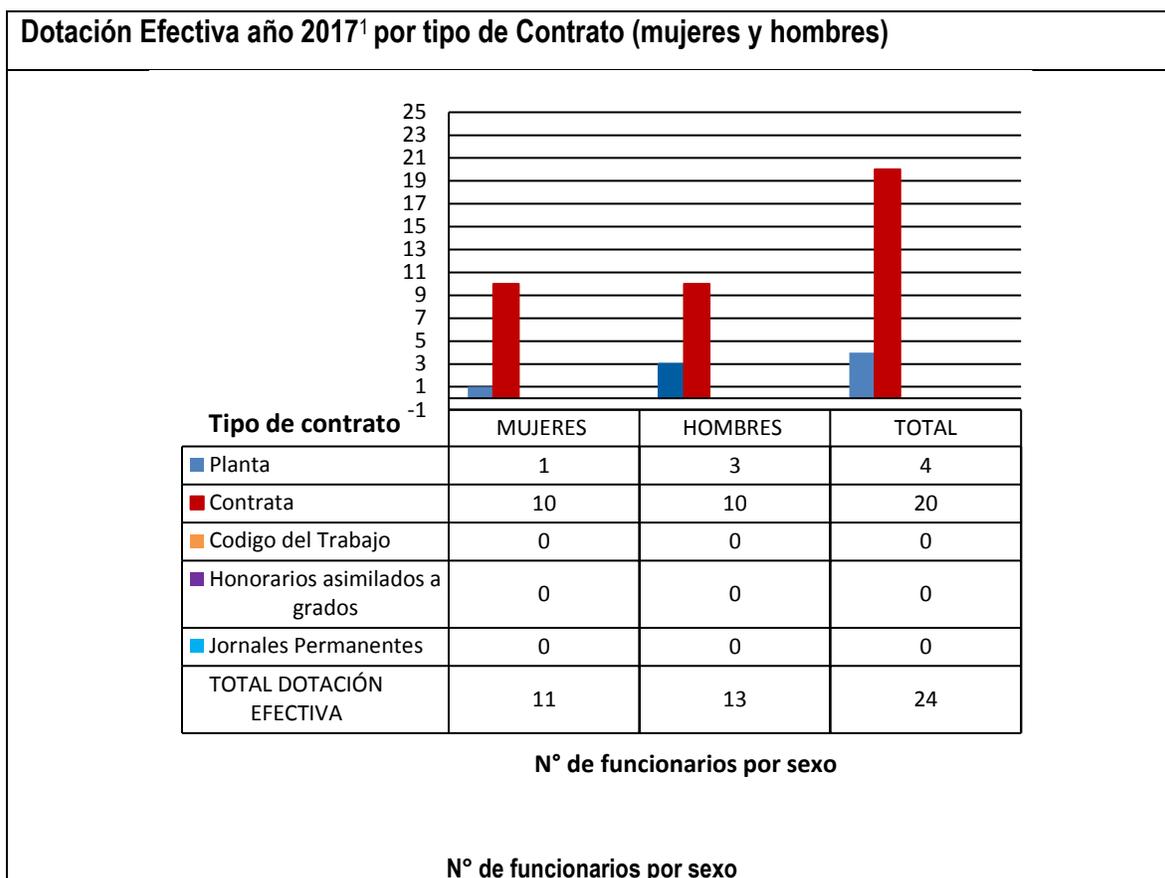
c) Principales Autoridades

Cargo	Nombre
Secretario General	Jaime Binder Rosas
Jefe Departamento Legal	David Dueñas Santander
Jefe Área Técnica-Económica	Eduardo Alvarado Cáceres
Coordinadora Área Administración y Finanzas	Johanna Luksic Lagos
Coordinadora Área de Facilitación	Pamela Barros Candia

Anexo 2: Recursos Humanos

Dotación de Personal

Dotación Efectiva año 2017 por tipo de contrato (mujeres y hombres), donde se informa por separado la dotación efectiva de mujeres y hombres al 31 de diciembre de 2017, según los siguientes tipos de contrato:



¹ Corresponde al personal permanente del servicio o institución, es decir: personal de planta, contrata, honorarios asimilado a grado, profesionales de las leyes N°15.076 y N°19.664, jornales permanentes y otro personal permanente afecto al código del trabajo, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2017. Cabe hacer presente que el personal contratado a honorarios a suma alzada no se contabiliza como personal permanente de la institución.

Dotación Efectiva año 2017 por estamento (mujeres y hombres), donde se informa la dotación efectiva de mujeres y hombres al 31 de diciembre de 2017, distribuida según la planta o escalafón al que pertenece o se encuentra asimilado el funcionario, según la siguiente relación:

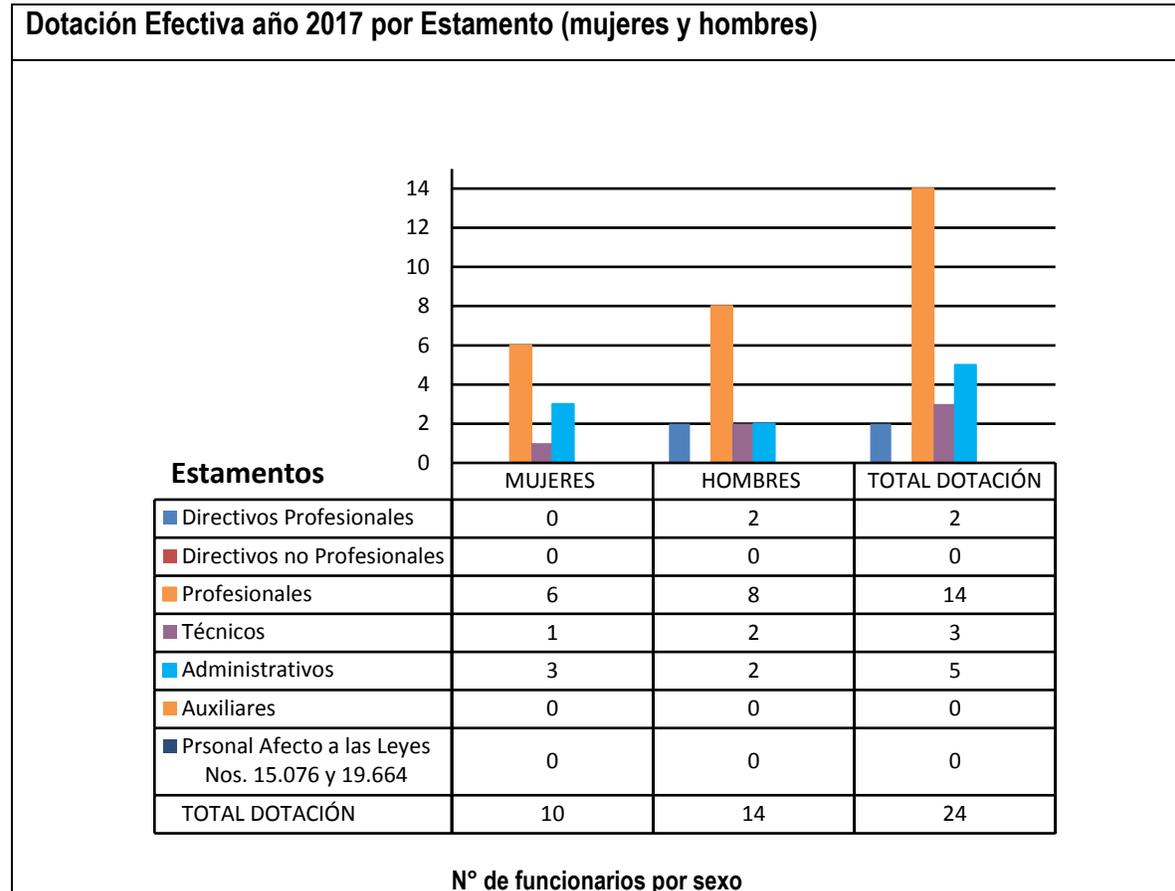
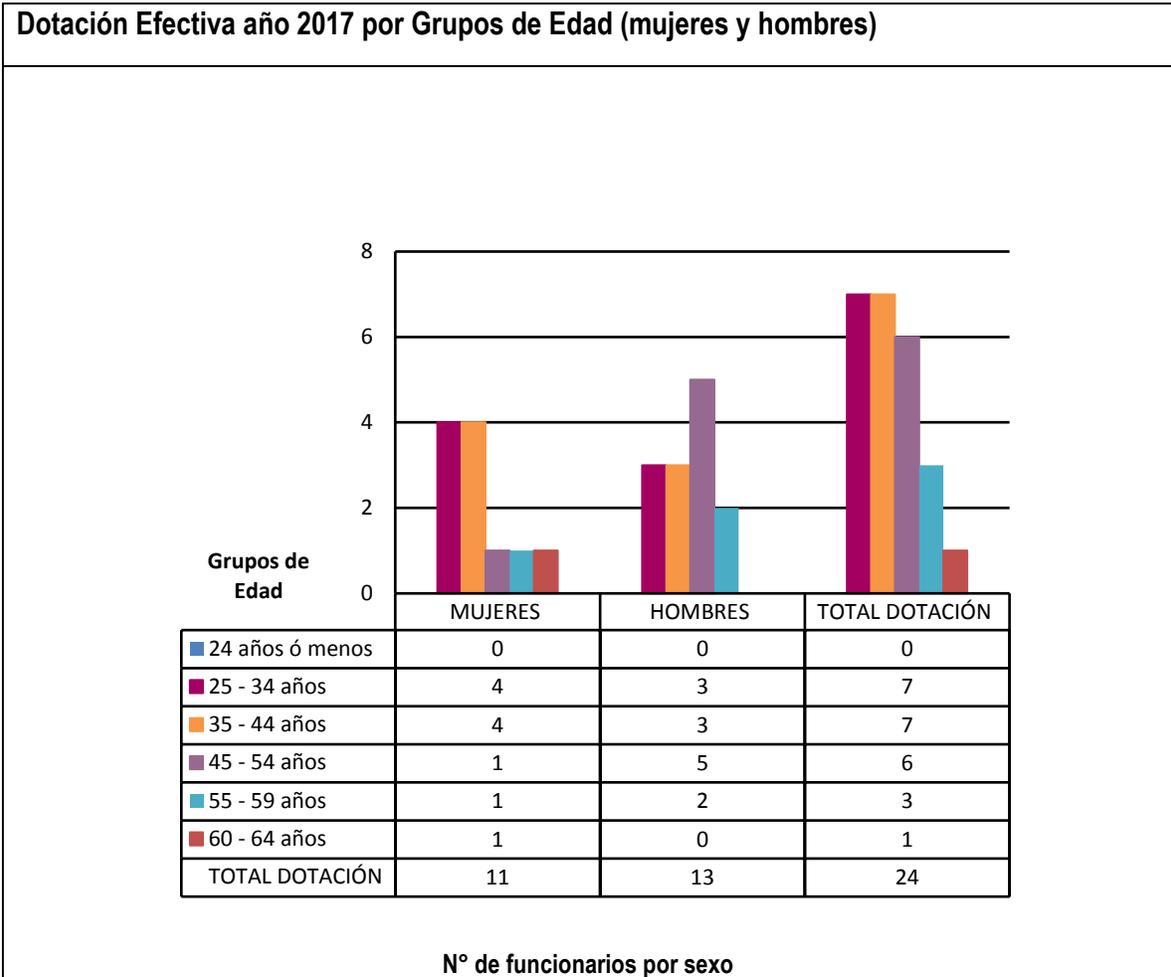
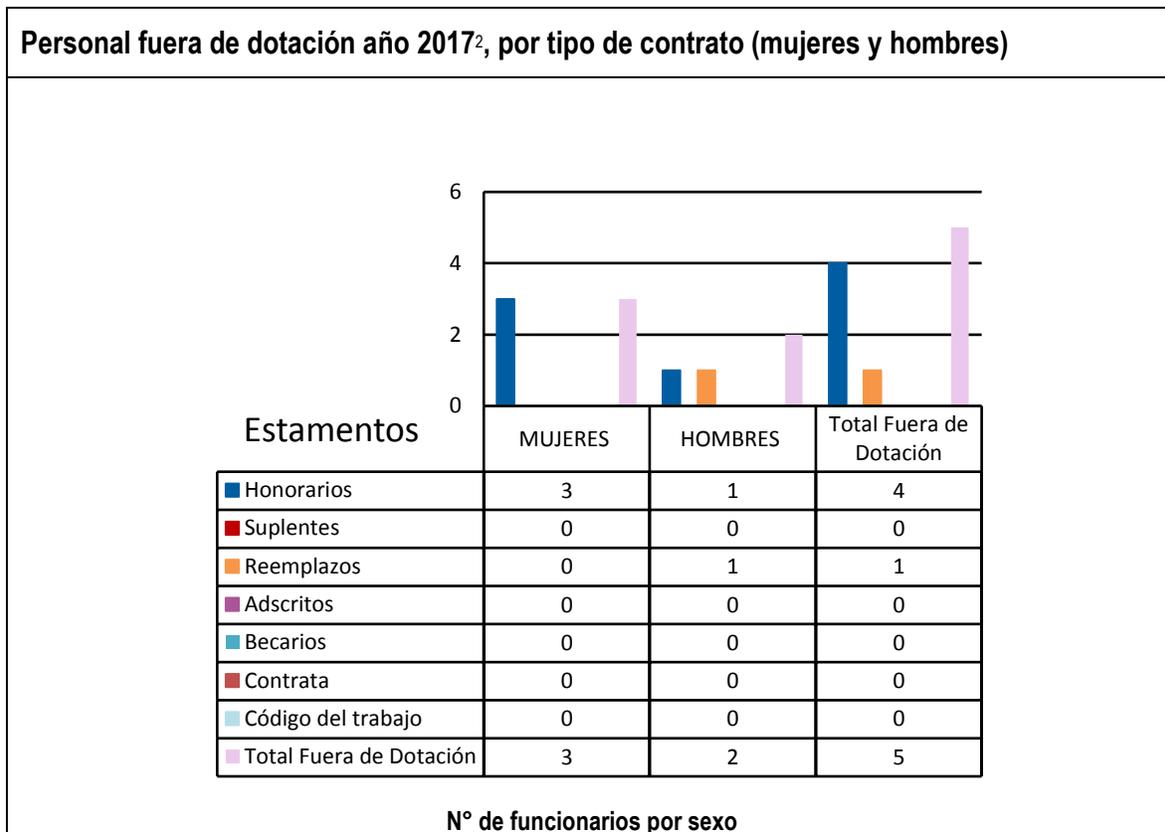


Gráfico con tabla de datos: Dotación Efectiva año 2017 distribuida por grupos de edad (mujeres y hombres). Los rangos de edad preestablecidos son los siguientes:



a) Personal fuera de dotación

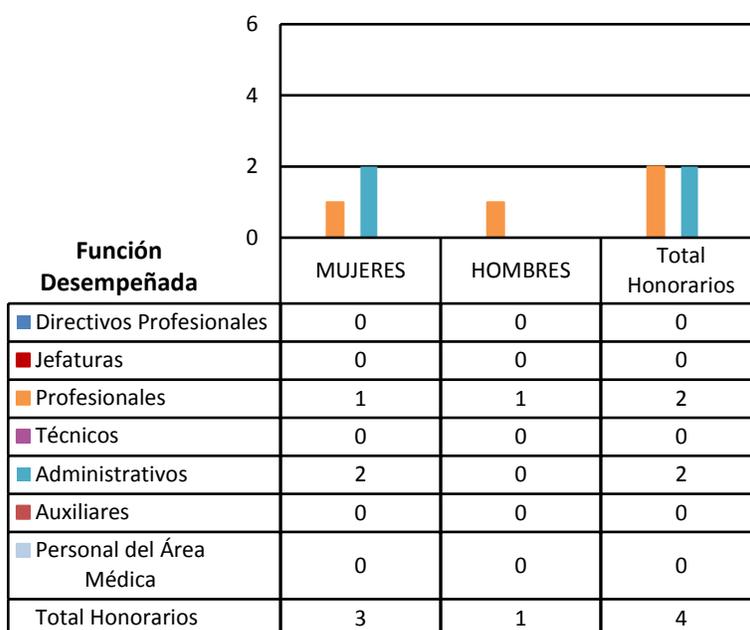
Personal fuera de dotación año 2017 por tipo de contrato (mujeres y hombres), donde se informa el personal fuera de dotación que se desempeñaba en la institución al 31 de diciembre de 2017, según sexo y los siguientes tipos de contrato:



² Corresponde a toda persona excluida del cálculo de la dotación efectiva, por desempeñar funciones transitorias en la institución, tales como cargos adscritos, honorarios a suma alzada o con cargo a algún proyecto o programa, vigilantes privado, becarios de los servicios de salud, personal suplente y de reemplazo, entre otros, que se encontraba ejerciendo funciones en la Institución al 31 de diciembre de 2017.

Personal contratado sobre la base de honorarios a suma alzada año 2017 según función y sexo, donde se informa el personal honorario a suma alzada que se desempeñaba en la institución en esta calidad al 31 de diciembre de 2017, según los siguientes tipos de funciones, aun cuando el servicio no contemple esta función en su ley de plantas, aun cuando la persona contratada a honorarios no cumpla con los requisitos contemplados en dicha ley, o aun cuando este personal ya no se encuentre en funciones en la institución.

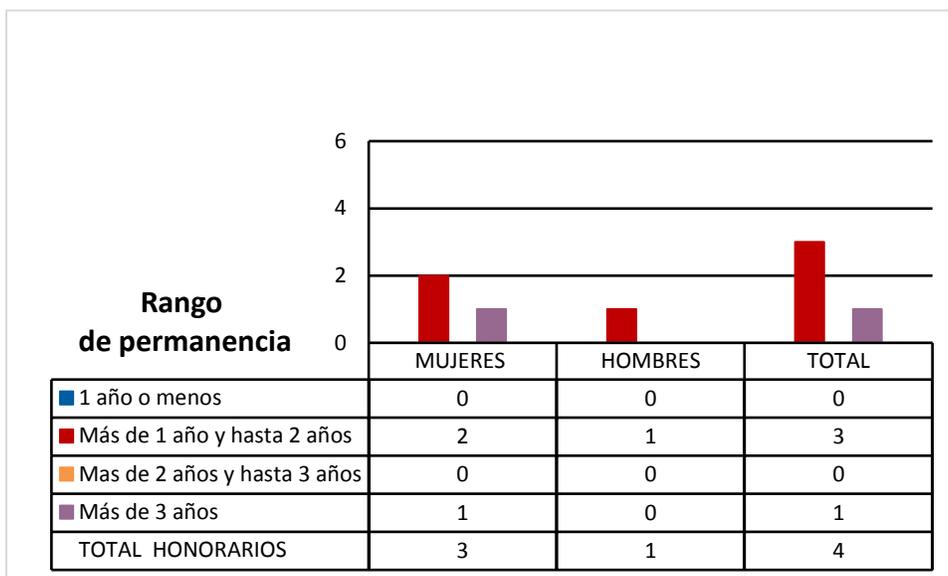
Personal a honorarios año 2017 según función desempeñada (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

Personal a honorarios año 2017 distribuido según permanencia (mujeres y hombres).

Personal a honorarios año 2017 según permanencia en el Servicio (mujeres y hombres)



N° de funcionarios por sexo

b) Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Cuadro 1					
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos					
Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2016	2017		
1. Reclutamiento y Selección					
1.1 Porcentaje de ingresos a la contrata ⁵ cubiertos por procesos de reclutamiento y selección ⁶	$(\text{N}^\circ \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección} / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	100	100	-	
1.2 Efectividad de la selección	$(\text{N}^\circ \text{ ingresos a la contrata vía proceso de reclutamiento y selección en año } t, \text{ con renovación de contrato para año } t+1 / \text{N}^\circ \text{ de ingresos a la contrata año } t \text{ vía proceso de reclutamiento y selección}) * 100$	100	100	-	
2. Rotación de Personal					
2.1 Porcentaje de egresos del servicio respecto de la dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios que han cesado en sus funciones o se han retirado del servicio por cualquier causal año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	4.16	8.3	50.1	
2.2 Porcentaje de egresos de la dotación efectiva por causal de cesación.					
- Funcionarios jubilados	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios Jubilados año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0	0	-	
• Funcionarios fallecidos	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios fallecidos año } t / \text{Dotación Efectiva año } t) * 100$	0	0	-	
- Retiros voluntarios					
o con incentivo al retiro	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros voluntarios que acceden a incentivos al retiro año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0	0	-	
o otros retiros voluntarios	$(\text{N}^\circ \text{ de retiros otros retiros voluntarios año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	0	0	-	
• Otros	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios retirados por otras causales año } t / \text{Dotación efectiva año } t) * 100$	1	2	--	
2.3 Índice de recuperación de funcionarios	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios ingresados año } t / \text{N}^\circ \text{ de funcionarios en egreso año } t) * 100$	100	0	-	

3 La información corresponde al período Enero 2017 - Diciembre 2017 y Enero 2016 - Diciembre 2016, según corresponda.

4 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.

5 Ingreso a la contrata: No considera el personal a contrata por reemplazo, contratado conforme al artículo 9 de la ley de presupuestos 2016.

6 Proceso de reclutamiento y selección: Conjunto de procedimientos establecidos, tanto para atraer candidatos/as potencialmente calificados y capaces de ocupar cargos dentro de la organización, como también para escoger al candidato más cercano al perfil del cargo que se quiere proveer.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2016	2017		
3. Grado de Movilidad en el servicio					
3.1 Porcentaje de funcionarios de planta ascendidos y promovidos respecto de la Planta Efectiva de Personal.	$(\text{N}^\circ \text{ de Funcionarios Ascendidos o Promovidos}) / (\text{N}^\circ \text{ de funcionarios de la Planta Efectiva}) * 100$	25	0	-	
3.2 Porcentaje de funcionarios recontractados en grado superior respecto del N° efectivo de funcionarios contratados.	$(\text{N}^\circ \text{ de funcionarios recontractados en grado superior, año t}) / (\text{Total contratos efectivos año t}) * 100$	0	0	-	
4. Capacitación y Perfeccionamiento del Personal					
4.1 Porcentaje de Funcionarios Capacitados en el año respecto de la Dotación efectiva.	$(\text{N}^\circ \text{ funcionarios Capacitados año t} / \text{Dotación efectiva año t}) * 100$	100	100	-	
4.2 Promedio anual de horas contratadas para capacitación por funcionario.	$\frac{\sum (\text{N}^\circ \text{ de horas contratadas en act. de capacitación año t} * \text{N}^\circ \text{ participantes en act. de capacitación año t})}{\text{N}^\circ \text{ de participantes capacitados año t}}$	14	15.69	112.07%	
4.3 Porcentaje de actividades de capacitación con evaluación de transferencia ⁷	$(\text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación con evaluación de transferencia en el puesto de trabajo año t} / \text{N}^\circ \text{ de actividades de capacitación en año t}) * 100$	2	2	-	
4.4 Porcentaje de becas ⁸ otorgadas respecto a la Dotación Efectiva.	$\text{N}^\circ \text{ de becas otorgadas año t} / \text{Dotación efectiva año t} * 100$	0	0	-	
5. Días No Trabajados					
5.1 Promedio mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de licencias médicas, según tipo.					
• Licencias médicas por enfermedad o accidente común (tipo 1).	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas tipo 1, año t} / 12) / \text{Dotación Efectiva año t}$	4.41	0.85	19.82%	
• Licencias médicas de otro tipo ⁹	$(\text{N}^\circ \text{ de días de licencias médicas de tipo diferente al 1, año t} / 12) / \text{Dotación Efectiva año t}$	13.6	0.90	6.61%	

7 Evaluación de transferencia: Procedimiento técnico que mide el grado en que los conocimientos, las habilidades y actitudes aprendidos en la capacitación han sido transferidos a un mejor desempeño en el trabajo. Esta metodología puede incluir evidencia conductual en el puesto de trabajo, evaluación de clientes internos o externos, evaluación de expertos, entre otras.

No se considera evaluación de transferencia a la mera aplicación de una encuesta a la jefatura del capacitado, o al mismo capacitado, sobre su percepción de la medida en que un contenido ha sido aplicado al puesto de trabajo.

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

9 No considerar como licencia médica el permiso postnatal parental.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2016	2017		
5.2 Promedio Mensual de días no trabajados por funcionario, por concepto de permisos sin goce de remuneraciones.	$(\text{N}^\circ \text{ de días de permisos sin sueldo año } t/12)/\text{Dotación Efectiva año } t$	0.3	0.04	13.6%	
6. Grado de Extensión de la Jornada					
Promedio mensual de horas extraordinarias realizadas por funcionario.	$(\text{N}^\circ \text{ de horas extraordinarias diurnas y nocturnas año } t/12)/\text{Dotación efectiva año } t$	5.4	4.6	85.18%	
7. Evaluación del Desempeño¹⁰					
7.1 Distribución del personal de acuerdo a los resultados de sus calificaciones.	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 1 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	100	92.8	92.8%	
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 2 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	-	7.14	-7.2%	
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 3 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	--	-	-	
	$\text{N}^\circ \text{ de funcionarios en lista 4 año } t / \text{Total funcionarios evaluados en el proceso año } t$	-	-	-	
7.2 Sistema formal de retroalimentación del desempeño ¹¹ implementado	SI: Se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño. NO: Aún no se ha implementado un sistema formal de retroalimentación del desempeño.	Si	Si	-	
8. Política de Gestión de Personas					
Política de Gestión de Personas ¹² formalizada vía Resolución Exenta	SI: Existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta. NO: Aún no existe una Política de Gestión de Personas formalizada vía Resolución Exenta.	Si	Si	-	
9. Regularización de Honorarios					
9.1 Representación en el ingreso a la contrata	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{Total de ingresos a la contrata año } t) * 100$	0	0	-	

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

11 Sistema de Retroalimentación: Se considera como un espacio permanente de diálogo entre jefatura y colaborador/a para definir metas, monitorear el proceso, y revisar los resultados obtenidos en un período específico. Su propósito es generar aprendizajes que permitan la mejora del rendimiento individual y entreguen elementos relevantes para el rendimiento colectivo.

12 Política de Gestión de Personas: Consiste en la declaración formal, documentada y difundida al interior de la organización, de los principios, criterios y principales herramientas y procedimientos que orientan y guían la gestión de personas en la institución.

Cuadro 1
Avance Indicadores de Gestión de Recursos Humanos

Indicadores	Fórmula de Cálculo	Resultados ³		Avance ⁴	Notas
		2016	2017		
9.2 Efectividad proceso regularización	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios traspasadas a la contrata año } t / \text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	0	0	-	
9.3 Índice honorarios regularizables	$(\text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t / \text{N}^\circ \text{ de personas a honorarios regularizables año } t-1) * 100$	0	0	-	

El objetivo de esta sección es presentar los resultados efectivos de los indicadores de Recursos Humanos. Para esto, se requiere completar el cuadro que se presenta en la sección “Indicadores de Gestión de Recursos Humanos” del Formato BGI 2017. Estos indicadores hacen referencia, en su mayoría, al personal de la dotación, a menos que se indique expresamente lo contrario.

Los resultados 2014, 2015 y 2016 de cada indicador, deben corresponder a los señalados por el Servicio en los documentos BGI 2014, BGI 2015 y BGI 2016. En caso que así no sea, el servicio deberá indicar en una nota la razón de la modificación del indicador. En caso de indicadores que sean medidos por primera vez para 2017, los indicadores para 2014, 2015 y 2016 deberían generarse con los datos disponibles para dichos años; si el servicio no cuenta con información suficiente para su elaboración, señalar “---”.

Anexo 3: Recursos Financieros

a) Resultados de la Gestión Financiera

Cuadro 2			
Ingresos y Gastos devengados año 2016 – 2017			
Denominación	Monto Año 2016	Monto Año 2017	Notas
	M\$¹³	M\$	
INGRESOS	1.145.875	1.150.623	
OTROS INGRESOS CORRIENTES	14.365	27.548	
APORTE FISCAL	1.131.510	1.123.075	
GASTOS	1.176.040	1.179.695	
GASTOS EN PERSONAL	917.776	942.224	
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	204.918	202.583	
TRANSFERENCIAS CORRIENTES	21.213	21.384	
ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	32.133	13.504	
RESULTADO	-30.165	-29.072	

¹³ La cifras están expresadas en M\$ del año 2017. El factor de actualización de las cifras del año 2016 es 1,0

b) Comportamiento Presupuestario año 2017

Cuadro 3								
Análisis de Comportamiento Presupuestario año 2017								
Subt.	Item	Asig.	Denominación	Presupuesto Inicial ¹⁴ (M\$)	Presupuesto Final ¹⁵ (M\$)	Ingresos y Gastos Devengados (M\$)	Diferencia ¹⁶ (M\$)	Notas ¹⁷
INGRESOS				1.128.528	1.138.804	1.150.623	-11.819	
08			OTROS INGRESOS CORRIENTES	5.453	15.729	27.548	-11.819	
	01		Recuperaciones y Reembolsos por Licencias Médicas	5.346	15.622	26.978	-11.356	
	99		Otros	107	107	570	-463	
09			APORTE FISCAL	1.123.075	1.123.075	1.123.075		
	01		Libre	1.123.075	1.123.075	1.123.075		
GASTOS				1.128.528	1.182.833	1.179.695	3.138	
21			GASTOS EN PERSONAL	887.745	942.050	942.224	-174	
22			BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	203.004	203.004	202.583	421	
24			TRANSFERENCIAS CORRIENTES	21.383	21.383	21.384	-1	
	02		Al Gobierno Central	21.383	21.383	21.384	-1	
	001		Convenio de Atención de Usuarios	21.383	21.383	21.384	-1	
29			ADQUISICIÓN DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	15.396	15.396	13.504	1.892	
	04		Mobiliario y Otros	535	535	508	27	
	05		Máquinas y Equipos	1.604	1.604	1.092	512	
	06		Equipos Informáticos	1.604	1.604	1.539	65	
	07		Programas Informáticos	11.653	11.653	10.365	1.288	
34			SERVICIO DE LA DEUDA	1.000	1.000		1.000	
	07		Deuda Flotante	1.000	1.000		1.000	
RESULTADO					-44.029	-29.072	-14.957	

14 Presupuesto Inicial: corresponde al aprobado en el Congreso.

15 Presupuesto Final: es el vigente al 31.12.2017.

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

17 En los casos en que las diferencias sean relevantes se deberá explicar qué las produjo.

c) Indicadores Financieros

Cuadro 4 Indicadores de Gestión Financiera							
Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Efectivo ¹⁸			Avance ¹⁹ 2017/ 2016	Notas
			2015	2016	2017		
Comportamiento del Aporte Fiscal (AF)	AF Ley inicial / (AF Ley vigente – Políticas Presidenciales ²⁰)	%	104	100	100	100	
Comportamiento de los Ingresos Propios (IP)	[IP Ley inicial / IP devengados]	%	129	38	20	53	
	[IP percibidos / IP devengados]	%	104	100	100	100	
	[IP percibidos / Ley inicial]	%	83	266	505	190	
Comportamiento de la Deuda Flotante (DF)	[DF/ Saldo final de caja] (DF + compromisos cierto no devengados) / (Saldo final de caja + ingresos devengados no percibidos)	%	0	0	0	0	

d) Fuente y Uso de Fondos

Cuadro 5 Análisis del Resultado Presupuestario 2017 ²¹				
Código	Descripción	Saldo Inicial	Flujo Neto	Saldo Final
FUENTES Y USOS		49.072	-29.071	20.001
Carteras Netas			3	3
115	Deudores Presupuestarios			
215	Acreedores Presupuestarios		3	3
Disponibilidad Neta		51.657	-29.075	22.582
111	Disponibilidades en Moneda Nacional	51.657	-29.075	22.582
Extrapresupuestario neto		-2.585	1	-2.584
114	Anticipo y Aplicación de Fondos		1	1
116	Ajustes a Disponibilidades			
119	Traspasos Interdependencias			
214	Depósitos a Terceros	-830		-830
216	Ajustes a Disponibilidades	-1755		-1755
219	Traspasos Interdependencias			

18 Las cifras están expresadas en M\$ del año 2017. Los factores de actualización de las cifras de los años 2015 y 2016 son 1,048 y 1,019 respectivamente. (pendiente)

19 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.

20 Corresponde a Plan Fiscal, leyes especiales, y otras acciones instruidas por decisión presidencial.

21 Corresponde a ingresos devengados – gastos devengados.

e) Transferencias²²

Cuadro 7					
Transferencias Corrientes					
Descripción	Presupuesto Inicial 2017 ²³ (M\$)	Presupuesto Final 2017 ²⁴ (M\$)	Gasto Devengado (M\$)	Diferencia ²⁵	Notas
TRANSFERENCIAS AL SECTOR PRIVADO					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros					
TRANSFERENCIAS A OTRAS ENTIDADES PÚBLICAS					
Gastos en Personal					
Bienes y Servicios de Consumo					
Inversión Real					
Otros ²⁶					
TOTAL TRANSFERENCIAS	21.383	21.383	21.383	0	

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

23 Corresponde al aprobado en el Congreso.

24 Corresponde al vigente al 31.12.2017

25 Corresponde al Presupuesto Final menos el Gasto Devengado.

26 Corresponde a Aplicación de la Transferencia.

Anexo 4: Indicadores de Desempeño año 2014 -2017

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta 2017	Porcentaje de Logro 2017	Notas
				2014	2015	2016	2017			
Informes estadísticos de transporte aéreo.	Tiempo promedio de envío de informes estadísticos de tráfico aéreo doméstico e internacional a usuarios permanentes Enfoque de Género: No	Suma de los días transcurridos entre el fin de mes y la fecha de envío de los informes a los usuarios en año t/Total informes estadísticos de tráfico aéreo doméstico e internacional enviados a usuarios permanentes en año t	días	24.7 296.0/1 2.0	24.3 291.0/1 2.0	24.2 290.0/1 2.0	24,17 290.0/1 2.0	24.2 290.0/1 2.0	100,0%	1
Facilitación del transporte aéreo internacional.	Tiempo medio de atención de los pasajeros internacionales en los controles de embarque del Aeropuerto de Santiago Enfoque de Género: No	Sumatoria del tiempo medio en Policía Internacional de salida día i-ésimo + tiempo medio en AVSEC día i-ésimo año t/Total de días del año t con información completa	minutos	6.5 2358.9/ 361.0	7.4 2670.5/ 363.0	0.0 0.0/0.0	8.2 2235.2/ 273.0	6.3 1478.4/ 235.0	130,0%	3
Informes estadísticos de transporte aéreo.	Tiempo promedio de publicación en la web institucional de informe trimestral de puntualidad y regularidad de las líneas aéreas que operan en Chile. Enfoque de Género: No	(Suma de los días transcurridos entre el fin del trimestre y la fecha de publicación de informe trimestral de regularidad y puntualidad en el periodo t/Número de informes trimestrales publicados en el periodo t)	días	30.0 (120.0/ 4.0)	29.3 (117.0/ 4.0)	27.8 (111.0/ 4.0)	26.25 (105.0/ 4.0)	27.0 108.0/4 .0	97,0%	4

Producto Estratégico	Nombre Indicador	Fórmula Indicador	Unidad de medida	Valores Efectivo				Meta 2017	Porcentaje de Logro 2017	Notas
				2014	2015	2016	2017			
Aprobación de las pólizas de seguros de las aeronaves comerciales que operan en Chile.	Tiempo promedio de aprobación de pólizas de seguros de las líneas aéreas que prestan servicios de transporte aéreo regular como no regular Enfoque de Género: No	Sumatoria diferencia días hábiles transcurridos entre la fecha de aprobación y la fecha de solicitud de aprobación de cada solicitud de pólizas de seguros de las líneas aéreas que prestan servicios de transporte aéreo regular como no regular aprobada año /Número de solicitudes de pólizas de seguros de las líneas aéreas que prestan servicio de transporte aéreo regular como no regular aprobadas año t	días	2.2 962.0/4 34.0	2.2 983.0/4 37.0	2.1 1049.0/ 508.0	1.70 1113.0/ 656.0	2.2 1592.0/ 708.0	77,0%	5
Negociaciones de transporte aéreo.	Tasa de variación anual del tráfico de pasajeros nacionales e internacionales con respecto a año base (2010) Enfoque de Género: No	((Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año t/Tráfico de pasajeros nacionales e internacionales año base (2010))-1)*100	%	55.8 ((17241 208.0/1 106448 7.0)- 1)*100	64.1 ((18153 542.0/1 106447 7.0)- 1)*100	81.1 ((20039 440.0/1 106448 7.0)- 1)*100	101.7 ((22313 290.0/1 106448 7.0)- 1)*100	94.9 215700 00.0/11 064487 .0	107,0%	6

Porcentaje de Logro del Servicio	100
---	------------

Resultado Global Año 2017:

Notas:

1 Estos informes se elaboran mensualmente y presenta movimiento del mes y del acumulado del año. Se encuentran en forma agregada y en detalle, por cada una de las rutas domésticas e internacionales, por cada una de las aerolíneas regulares domésticas y extranjeras, e incluyen además índices de participación de mercado y de crecimiento.

Estos informes se separan en dos categorías: Operación doméstica y operación internacional, incluyendo los siguientes tipos: i) Totales por líneas aéreas; ii) Tráfico por línea aérea por pares de ciudades; iii) Tráfico entre pares de ciudades; iv) Tráfico entre pares de ciudades por líneas aéreas; v) Tráfico por países entre Chile y el resto del mundo; vi) Tráfico por países entre Chile y el resto del mundo por líneas aéreas.

Usuarios permanentes de las estadísticas: i) Medios de comunicación; ii) Empresas aéreas; iii) Agencias de carga; iv) Organismos gubernamentales; v) Organismos internacionales de transporte aéreo.

El fin de mes se considera como el último día del mes. La fecha de envío corresponde a la fecha en que se incorporan las estadísticas de tráfico a la página web de la JAC.

2 Metodología de medición de los datos para el indicador:

Diariamente, en horario peak de la mañana, la empresa contratada por el Concesionario del Aeropuerto AMB, realiza mediciones para determinar el tiempo promedio de espera en fila de los pasajeros, tanto en el control de Policía Internacional-Immigración como en el control conjunto SAG/ADUANA. En cada uno de estos controles se realizan mediciones durante 30 minutos corridos o hasta que la fila queda vacía. El cálculo del tiempo promedio de atención se basa en stock inicial y stock final en fila, número de atenciones realizadas y se registra el tiempo efectivo que duró la medición, aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Tpo.promedio de espera} = (\text{stock inicial}) / (\text{tasa salida}) + (\text{N}^\circ \text{ atenciones} - \text{stock inicial} + \text{stock final}) / 2 \times (1 / (\text{tasa salida}) - 1 / (\text{tasa llegada}))$$
 En donde:

Tasa de salida = $\text{N}^\circ \text{ atenciones} / \text{Minutos efectivos medición}$

Tasa de llegada = $(\text{N}^\circ \text{ atenciones} - \text{Stock inicial} + \text{Stock final}) / \text{Minutos efectivos medición}$

Estos valores son publicados mensualmente por la empresa, a través de su página web a la cual tiene acceso la JAC.

Para la fórmula del indicador se considera como año t, el período comprendido entre mayo y diciembre, respecto de aquellos días que cuenten con información completa, es decir, que para un mismo día exista medición en los controles SAG/ADUANA y Policía Internacional.

3 Metodología de medición de los datos para el indicador:

Diariamente, en horario peak de la mañana, la empresa contratada por el Concesionario del Aeropuerto AMB, realiza mediciones para determinar el tiempo promedio de espera en fila de los pasajeros, tanto en el control de Policía Internacional-Emigración como en el control AVSEC. En cada uno de estos controles se realizan mediciones durante 30 minutos corridos o hasta que la fila queda vacía. El cálculo del tiempo promedio de atención se basa en stock inicial y stock final en fila, número de atenciones realizadas y se registra el tiempo efectivo que duró la medición, aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Tpo.promedio de espera} = (\text{stock inicial}) / (\text{tasa salida}) + (\text{N}^\circ \text{ atenciones} - \text{stock inicial} + \text{stock final}) / 2 \times (1 / (\text{tasa salida}) - 1 / (\text{tasa llegada}))$$
 En donde:

Tasa de salida = $\text{N}^\circ \text{ atenciones} / \text{Minutos efectivos medición}$

Tasa de llegada = $(\text{N}^\circ \text{ atenciones} - \text{Stock inicial} + \text{Stock final}) / \text{Minutos efectivos medición}$

Estos valores son publicados mensualmente por la empresa, a través de su página web, a la cual tiene acceso la JAC.

Para la fórmula del indicador se considera como año t, el período comprendido entre mayo y diciembre, respecto de aquellos días que cuenten con información completa, es decir, que para un mismo día exista medición en los controles AVSEC y Policía Internacional.

4 En el año se publicarán 4 informes trimestrales correspondientes a: octubre - diciembre (año anterior), enero - marzo, abril - junio y julio - septiembre. Estos informes son publicados en la página web del servicio.

5 Para la aprobación de un seguro aéreo se revisan los siguientes antecedentes: el operador, aeronaves aseguradas, compañía aseguradora, si el seguro cubre a pasajeros/ocupantes, tripulantes y terceros en la superficie, actividad comercial que desarrolla la aeronave, pilotos autorizados, restricciones que tenga el seguro, zonas autorizadas y excluidas, vigencia del seguro, monto de la cobertura y las distintas condiciones generales acordadas entre las partes.

Cuando los antecedentes estén incompletos se solicita al requirente que los complete, en estas circunstancias se considerará como fecha de ingreso de la solicitud aquella en la cual la empresa aérea o aseguradora cumpla con todos los requisitos para autorizar el seguro. La fecha de ingreso de la solicitud, corresponderá a la fecha del timbre de recepción de la Oficina de Partes.

Para efecto de recepción de la Oficina de Partes se considerarán las siguientes reglas:

- Si los documentos con la solicitud de aprobación de seguros se reciben en forma presencial en la Oficina de Partes en el siguiente horario: de 9.00 a 16.30 hrs. de lunes a jueves, y viernes de 9.00 a 15.30 hrs., se considerará que han ingresado ese día (día 0). Si se reciben fuera de los horarios referidos, se considerará que han ingresado al día siguiente hábil (día 0).

- Si los documentos con la solicitud de aprobación de seguros se reciben por correo electrónico hasta las 13:00 horas de un determinado día, se considerará que ha ingresado ese día (día 0). Si se recibe después de las 13:00 horas, se considerará que ha ingresado al día siguiente hábil (día 0).

Para estos efectos, se entenderá por transporte aéreo los servicios de pasajeros, carga y trabajos aéreos.

- 5 Se utilizan las estadísticas de tráfico de pasajeros recopiladas a través del Sistema COPAE (cobro de tasas de los pasajeros embarcados) de la Dirección General de Aeronáutica Civil y estadística de pasajeros directa de las aerolíneas (Decreto con Fuerza de Ley 241, artículo 12), que son almacenadas en las bases de datos de la JAC. Se elaboran los distintos listados estadísticos anuales desagregados por mes y total anual. Se estableció un año base correspondiente al año 2010 para poder tener un indicador que se compare y pueda mostrar los resultados en el tiempo. La recopilación estadística incluye a todos los pasajeros transportados entre los aeropuertos y aeródromos de Chile y hacia y desde el extranjero. En concordancia con lo que estipula la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se excluyen de las estadísticas a los pasajeros liberados y a los infantes menores de 2 años que no ocupan asientos.

Anexo 5: Cumplimiento de Sistemas de Incentivos Institucionales 2017

INFORME DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AÑO 2017

IDENTIFICACIÓN

MINISTERIO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	PARTIDA PRESUPUESTARIA	19
SERVICIO	JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL	CAPÍTULO PRESUPUESTARIO	03

FORMULACIÓN PMG

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Objetivos de	Prioridad	Ponderación Comprometida	Ponderación obtenida
			Etapas de Desarrollo o Estados			
			I			
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional	O	Alta	100%	100.00%
Porcentaje Total de Cumplimiento :						100.00%

SISTEMAS EXIMIDOS/MODIFICACIÓN DE CONTENIDO DE ETAPA

Marco	Área de Mejoramiento	Sistemas	Tipo	Etapa	Justificación
Marco Básico	Planificación y Control de Gestión	Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Descentralización	Modificar	1	El servicio compromete objetivo N°2 excepto el indicador Porcentaje de iniciativas de descentralización y desconcentración implementadas en el año t
		Sistema de Monitoreo del Desempeño	Modificar	1	El servicio compromete los inmuebles que dispongan de las boletas de electricidad y/o gas

		Institucional Eficiencia Energética			natural, asociadas a medidores que consideren consumos de cargo del Servicio. La información se conocerá a más tardar en abril del 2017, como está señalado en el Decreto N° 290 que aprueba el Programa Marco PMG 2017.
		Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Equidad de Género	Modificar	1	El servicio compromete objetivo N°2 excepto el indicador Porcentaje de medidas para la igualdad de género del Programa de Trabajo implementadas en el año t
		Sistema de Monitoreo del Desempeño Institucional Gobierno Digital	Modificar	1	El servicio compromete objetivo N°2 excepto el indicador Porcentaje de trámites digitalizados al año t respecto del total de trámites identificados en el catastro de trámites del año t-1

DETALLE EVALUACIÓN SISTEMA DE MONITOREO DEL DESEMPEÑO INSTITUCIONAL

RESUMEN RESULTADOS POR OBJETIVO DE GESTIÓN

N°	Objetivos de Gestión	Compromiso		Resultado Evaluación		N° Indicadores Descuento por error
		Ponderación	N° Indicadores / Mecanismos Comprometidos	Ponderación	N° Indicadores Cumplidos	
1	Cumplir Meta de Indicadores de Productos Estratégicos	45%	3	45.00%	3	0
2	Medir e informar correctamente los Indicadores Transversales	30%	7	30.00%	7	No aplica
3	Cumplir Meta de Indicadores Transversales	20%	1	20.00%	1	No aplica
4	Publicar Mecanismos de Incentivo	5%	4	5.00%	No aplica	No aplica
	Total	100%	15	100.00%	11	0

**OBJETIVO DE GESTIÓN N°1 - INDICADORES DE DESEMPEÑO ASOCIADOS A PRODUCTOS ESTRATÉGICOS
(Cumplimiento Metas)**

N°	Indicador	Meta 2017	Efectivo 2017 (resultado evaluación final)	% Cumplimiento meta(resultado evaluación final)	Descuento por error	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida (resultado evaluación final)
1	Tiempo promedio de envío de informes estadísticos de tráfico aéreo doméstico e internacional a usuarios permanentes	24,2	24,2	100,00	No	20,00	20,00
2	Tiempo promedio de publicación en la web institucional de informe trimestral de puntualidad y regularidad de las líneas aéreas que operan en Chile.	27,0	26,3	102,66	No	20,00	20,00
3	Tiempo promedio de aprobación de pólizas de seguros de las líneas aéreas que prestan servicios de transporte aéreo regular como no regular	2,2	1,7	129,41	No	5,00	5,00
	Total:					45,00	45,00

OBJETIVO DE GESTIÓN N°2 - INDICADORES TRANSVERSALES (Medir, informar a las respectivas redes de expertos y publicar sus resultados)

N°	Indicador	Efectivo 2017 (resultado evaluación final)	Cumplimiento Medir e Informar correctamente
1	Porcentaje de compromisos de Auditorías implementados en el año t.	89	Si
2	Porcentaje de controles de seguridad de la información implementados respecto del total definido en la Norma NCh-ISO 27001, al año t.	39	Si
3	Porcentaje de licitaciones sin oferente en el año t.	0,00	Si
4	Porcentaje de actividades de capacitación con compromiso de evaluación de transferencia en el puesto de trabajo realizadas en el año t	100,00	Si
5	Tasa de accidentabilidad por accidentes del trabajo en el año t.	0,00	Si
6	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	87	Si
7	Índice de eficiencia energética.	66,31	Si

OBJETIVO DE GESTIÓN N°3 - INDICADORES TRANSVERSALES (Cumplimiento Metas)

N°	Indicador	Meta 2017	Efectivo 2017 (resultado evaluación final)	% Cumplimiento meta (resultado evaluación final)	% Ponderación Comprometida	% Ponderación obtenida (resultado evaluación final)
1	Porcentaje de solicitudes de acceso a la información pública respondidas en un plazo menor o igual a 15 días hábiles en el año t.	80	87	108,75	20,00	20,0
	Total:				20.00	20.00

Estado Aplicativo Web Cumplimiento [PMG/ME]:	ENVIADO A COMITÉ PMG
Fecha de emisión:	15-02-2018 17:41

Anexo 6: Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo 2014-2017

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2017				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
Administración y Finanzas	9	7	100%	8
Técnico Económico, Jurídico y de Facilitación	14	5	100%	8

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2016				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
Administración y Finanzas	9	7	100%	8
Técnico Económico, Jurídico y de Facilitación	14	5	100%	8

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2015				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
Administración y Finanzas	11	7	100%	8
Técnico Económico, Jurídico y de Facilitación	12	4	100%	8

Cumplimiento Convenio de Desempeño Colectivo año 2014				
Equipos de Trabajo	Número de personas por Equipo de Trabajo	Nº de metas de gestión comprometidas por Equipo de Trabajo	Porcentaje de Cumplimiento de Metas	Incremento por Desempeño Colectivo
Administración y Finanzas	12	7	100%	8
Técnico Económico, Jurídico y de Facilitación	12	4	100%	8