

PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013

TOMO I

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013**



CONTENIDOS

Presentación	2
ASPECTOS GENERALES	5
Base Legal	5
Estructura Organizacional	6
A. MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN INSTITUCIONAL (MAPI)	21
B. ASPECTOS ESTRATEGICOS INSTITUCIONALES	23
Matriz de Aspectos Estratégicos Institucionales	24
C. PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA	29
PEP programa N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea	30
PEP programa N° 3 Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	30
ANEXOS	48
1. Oficio Aval de la MAPI.	49
2. Comunicado Gasto Presupuestario Máximo 2013.	52
3. Programación Estratégica Programa N° 2, Servicios Administrativos.	54
4. Acuerdo Aprobación POI Consejo Técnico de Aviación Civil.	61
5. Priorización Proyectos de inversión a ejecutarse en 2013.	63
6. Certificación Verificación Requisitos Contraloría General de la República.	66

PRESENTACIÓN

De conformidad con el documento Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento Cumplimiento de Metas del Plan Nacional de Desarrollo y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público en Costa Rica, definidos para el año 2013, emitidos por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Ministerio de Hacienda; el Plan Operativo Institucional (POI) es definido como: el instrumento que tiene como marco de referencia el Plan Nacional de Desarrollo y las políticas institucionales, en el cual las instituciones definen los objetivos, acciones, indicadores y metas que deben ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y se estiman los recursos financieros necesarios para obtener los resultados esperados.

*La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, así como mostrar la articulación de la gestión Institucional en términos de sus líneas de acción y financieras, considerando las prioridades y objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, presenta el **Plan Operativo Institucional (POI) correspondiente al período 2013.***

Con las tendencias del Gobierno se conoce el interés especial en mantener una visión coherente e integral de sus prioridades y metas por alcanzar, a su vez, se pretende que gracias a la realización de actividades de monitoreo y evaluación se logre obtener una fuente de información para la retroalimentación continua del accionar del Gobierno. Las directrices Gubernamentales contemplan acciones para avanzar hacia un desarrollo seguro liderado por la innovación, la ciencia y la tecnología, fortalecido por la solidaridad y comprometido con la sostenibilidad ambiental. La ruta para este desarrollo, se articula mediante propuestas nacionales y sectoriales de objetivos y metas por alcanzar.

Así mismo, la Ley N° 8131 Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, ha buscado propiciar mecanismos que permitan que la obtención y aplicación de los recursos públicos se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia, y que se puedan desarrollar sistemas que faciliten información oportuna y confiable sobre el comportamiento financiero del sector público nacional, como apoyo a los procesos de toma de decisiones y evaluación de la gestión, contribuyendo a la vez a la definición del marco de responsabilidad de los participantes en los sistemas regulados de esa normativa. Dicha Ley constituye un instrumento que ha permitido modernizar el marco regulatorio en materia financiera y de presupuestos públicos, estableciendo importantes cambios, entre los cuales se destaca la necesidad de establecer mecanismos que permitan mayor transparencia en la gestión pública asociada a la obligatoriedad de la rendición de cuentas y evitar la duplicidad de funciones. En congruencia con lo señalado, en el Artículo Cuatro de ésta Ley, se establece - en lo que interesa - lo siguiente:

"Artículo 4 - ... Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jefes respectivos, así como a los principios presupuestarios generalmente aceptados; además, deberá contener el financiamiento asegurado para el año fiscal correspondiente, conforme a los criterios definidos en la presente (...)".

Por tanto, todo Presupuesto Público y Planes Anuales Operativos Institucionales deben estar sujetos al Plan Nacional de Desarrollo, según el nivel de autonomía de cada Institución, de igual manera los recursos públicos deben ser presupuestados según una programación macroeconómica, reflejando las prioridades y actividades estratégicas del Gobierno, así como los objetivos y las metas del Plan Nacional de Desarrollo.

Así, se presenta éste documento, el cual comprende primeramente un desglose denominado **Aspectos Generales** donde se citan la base legal y estructura organizacional, posteriormente se presenta la **Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI)** la cual muestra la programación anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de las

acciones estratégicas sectoriales programadas para ejecutarse en el año 2013 y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución.

Posteriormente, el documento consta de dos apartados fundamentales: el primero se refiere a la los **Aspectos Estratégicos Institucionales**, donde se definen los programas presupuestarios, las prioridades institucionales, la misión y visión institucional, los objetivos estratégicos y los indicadores de resultados. En el siguiente apartado se desarrolla la **Programación Estratégica a Nivel de Programas (PEP)**, la cual contempla los dos programas sustantivos de la Institución y detalla para cada uno de ellos aspectos como la misión, los productos, usuarios y beneficiarios, los objetivos estratégicos por programa, los indicadores de gestión y resultado, así como la estimación de los recursos presupuestarios.

Finalmente se presentan los **Anexos**, los cuales detallan primeramente el aval de la MAPI, seguido por el comunicado del gasto presupuestario máximo para el periodo 2013, posteriormente se adjunta la programación estratégica del Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos, mismo que es considerado de apoyo para los programas sustantivos institucionales, lo anterior con el afán de proporcionar un seguimiento detallado del mismo. Sin embargo, este programa no es evaluado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, por ser de índole administrativo. Por último se adjunta el acuerdo de aprobación del POI y la certificación de verificación de requisitos según la Contraloría General de la República.

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan las estrategias institucionales, que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por programa presupuestario y por Dependencias, en la Institución se realiza en forma paralela el Plan Anual Operativo Interno (PAO), que incorpora en una forma más específica las metas operativas por Unidad de trabajo, recomendación efectuada los entes Contralores, para determinar la evaluación específica operativa de la gestión institucional.

ASPECTOS GENERALES

Se detalla un perfil global de la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, quienes asumen como objetivo primordial garantizar la seguridad del transporte y la navegación aérea de Costa Rica. El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la Aviación Civil dentro del territorio de la República costarricense. Lo anterior de conformidad con la Ley 5150 "Ley General de Aviación Civil".

Base Legal

La Dirección General y el Consejo Técnico de Aviación Civil tienen como Base Legal la **Ley General de Aviación Civil**, que es la **Ley N° 5150** del 14 de mayo de 1973, publicada en el Alcance 66 de la Gaceta N° 106 del 06 de junio de 1973, modificada mediante las leyes: N° 7864 publicada en la gaceta del 9 de marzo de 1999, N° 8038 de 12 de octubre de 2000, publicada en la gaceta N° 198 de 17 de octubre de 2000 y N° 8419 de 28 de junio de 2004, publicada en la gaceta N° 140 de 19 de julio de 2004, creadas para el funcionamiento ordenado del transporte aéreo en nuestro país.

Además de las leyes y reglamentos nacionales sobre la Aviación Civil de nuestro país, se ha consolidado un amplio marco jurídico internacional, el mismo norma las relaciones internacionales en áreas con una problemática técnica, política, socio - económica y comercial específica.

Instituciones como la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Agencia de Aviación Federal (FAA), tienen entre su principal función brindar asesoramiento en materia técnica aeronáutica para contribuir a un desarrollo óptimo de la Aviación Civil Internacional.

Estructura Organizacional

Se presentan las principales funciones que de conformidad con el mandato legal que cumple la Dirección General de Aviación Civil.¹

Consejo Técnico de Aviación Civil

El Consejo Técnico de Aviación Civil basa su constitución en la Ley General de Aviación Civil N° 5150, del 14 de mayo de 1973 y sus Reformas.

Principales Funciones

- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.
- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aérea navegación.
- Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.
- Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
- Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean nacionales o internacionales, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquier otra actividad relacionada con la Aviación Civil.
- Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil.
- Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de Aviación Civil.

¹ Ley N° 5150, Ley General de Aviación Civil, Capítulo IV, Artículo 18, Manual de Organización y Funciones, 2004. Proceso de Análisis Administrativo, Unidad de Planificación.

-
- Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificado de aeronavegabilidad.
 - Nombrar, cuando sea del caso, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
 - Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la Aviación Civil.
 - Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país.
 - El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense.

Relaciones Internas

Mantiene relaciones internas de autoridad formal que fluye de arriba hacia abajo con la Dirección y Subdirección General y a través de ésta con todas las Unidades Organizacionales.

Relaciones Externas

Mantiene relaciones externas con el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Instituto Costarricense de Turismo, los Organismos Internacionales relacionados con la Aviación Civil como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.), Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA), Agencia de Aviación Federal (F.A.A.), entre otros.

Dirección General

La Dirección General tiene como Base Legal la Ley General de Aviación Civil, (Ley No. 5150), del 14 de mayo de 1973, publicada en el alcance 66 a la Gaceta N° 106 del 06 de junio de 1973, en su Título Primero, Capítulo IV, Artículos del 16 al 21.

Esta Ley ha sido reformada por:

Ley N° 5437 del 17 de diciembre de 1973, Ley N° 56021 del 15 de diciembre de 1976, Ley N° 6963 del 30 de julio de 1984, Ley N° 7018 del 20 de diciembre de 1985, Ley N° 7040 del 25 de abril de 1986, Ley N° 7055 del 18 de diciembre de 1986, Ley N° 7251 del 13 de agosto de 1991 La Gaceta N° 166, 03 de setiembre 1991. Ley N° 7864 del 22 de febrero de 1999, Alcance N° 16 a la Gaceta N° 47 de 09 de marzo de 1999. Ley N° 8038 de 12 de octubre de 2000, Alcance N° 67-A la Gaceta N° 198 del 17 de octubre del 2000. Ley N° 8419 del 28 de junio del 2004, La Gaceta N° 140 del 19 de julio del 2004. Además, se fundamenta en el Decreto 26865-MOPT del 03 de abril de 1998, publicado en la Gaceta N° 82 del 29 de abril del mismo año.

Principales Funciones

- Velar por el cumplimiento estricto de la Ley General de Aviación Civil, sus reglamentos, los convenios o las convenciones internacionales sobre aviación civil que el Estado suscriba y ratifique constitucionalmente.
- Actualización y revisión de los reglamentos de aviación civil promulgados conforme a las normas y recomendaciones internacionales dictadas regularmente por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Otorgar, refrendar, revalidar, convalidar, suspender temporalmente o cancelar licencias y certificados de aptitud del personal técnico aeronáutico y llevar el registro correspondiente de tales licencias y certificados.
- Llevar los registros nacionales de matrícula de aeronavegabilidad de las aeronaves y otorgar las copias y certificados legales.
- Otorgar, refrendar, revalidar, suspender y cancelar matriculas y certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves nacionales; así como otorgar, suspender, revocar o cancelar, total o parcialmente los certificados operativos o certificados de operador aéreo (COA).
- Supervisar la construcción de aeródromos y aeropuertos, sean públicos o particulares, fijando sus condiciones técnicas de funcionamiento.
- Fiscalizar los aeródromos y aeropuertos nacionales o particulares y administrar, mediante la creación del organismo correspondiente los primeros.
- Autorizar las construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas de servidumbre aeronáutica.
- Otorgar permisos para vuelos en tránsito o vuelos especiales de aeronaves civiles extranjeras que ingresen al territorio nacional o vuelen dentro de él.
- Autorizar vuelos de aeronaves civiles costarricenses al extranjero y su reingreso al país.

-
- Autorizar las construcciones de hangares, talleres, oficinas o instalaciones dentro de los aeródromos y aeropuertos, fijando sus condiciones de acuerdo con los planos reguladores y las disposiciones reglamentarias respectivas.
 - Fomentar el desarrollo de la Aviación Civil, facilitar el establecimiento de clubes aéreos, servicios aeronáuticos, talleres de mantenimiento y supervisar las actividades técnicas de las mismas.
 - Fiscalizar los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos civiles de enseñanza aeronáutica.
 - Fomentar y apoyar el adiestramiento y la capacitación de técnicos costarricenses en todas las ramas de aeronáutica. Con este fin otorgará becas de adiestramiento y se propondrán candidatos idóneos al Poder Ejecutivo, para el aprovechamiento de becas ofrecidas por organismos internacionales o por gobiernos extranjeros, para el mejor adiestramiento del personal técnico aeronáutico.
 - Supervisar e inspeccionar las operaciones aeronáuticas por medio de sus inspectores, quienes ejercerán la potestad plena de examinar y calificar la documentación, disponer la inspección y prueba de aeronaves civiles, motores, hélices e instrumentos, también instalaciones y servicios aeronáuticos.
 - Investigar los accidentes aéreos que ocurran en el país, aplicando las sanciones administrativas, e informar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con el fin de establecer causas.
 - Resolver sobre los permisos que soliciten, para llevar a cabo trabajos aéreos de acuerdo con los reglamentos establecidos.
 - Velar por la seguridad de la navegación aérea y del transporte aéreo, para lo cual prescribirá y revisará periódicamente:
 - Regulaciones de tránsito aéreo concerniente a:
 - Navegación aérea
 - Identificación de las aeronaves civiles.
 - Régimen de vuelo de las aeronaves, incluyendo las actitudes de vuelos y cruzamiento, mínimos meteorológicos, reglas para vuelo visual e instrumentos y todo relacionado con el control de tránsito aéreo dentro del territorio nacional.
 - Requisitos relativos al otorgamiento, revalidación, convalidación, suspensión o cancelación de licencias al personal técnico aeronáutico, así como lo concerniente al máximo de horas o periodos de trabajo de los aeronautas.
 - Disposiciones reglamentarias y normas que rijan en relación con:
 - Equipo y facilidades que se necesiten para lo indicado en el inciso anterior.
 - Término y sistema para hacer las tareas de inspección, mantenimiento y reparación.
 - Normas y procedimientos aplicables al tránsito de aeronaves, en rutas aéreas, aeropuertos y aeródromos del país.
 - Normas y procedimientos aplicables a los servicios auxiliares de la navegación aérea comprendiendo telecomunicaciones, radionavegación, meteorología aeronáutica, señalamiento de rutas y aeródromos, aerovías, así como los trabajos de búsqueda y salvamento.
-

Relaciones Internas

Mantiene relaciones internas de autoridad y responsabilidad aceptadas que fluye de abajo hacia arriba con el Consejo Técnico de Aviación Civil y de autoridad legítima que fluye de arriba hacia abajo con todas las Unidades, Grupos de Trabajo y Procesos Operativos que conforman la Dirección General de Aviación Civil.

Relaciones Externas

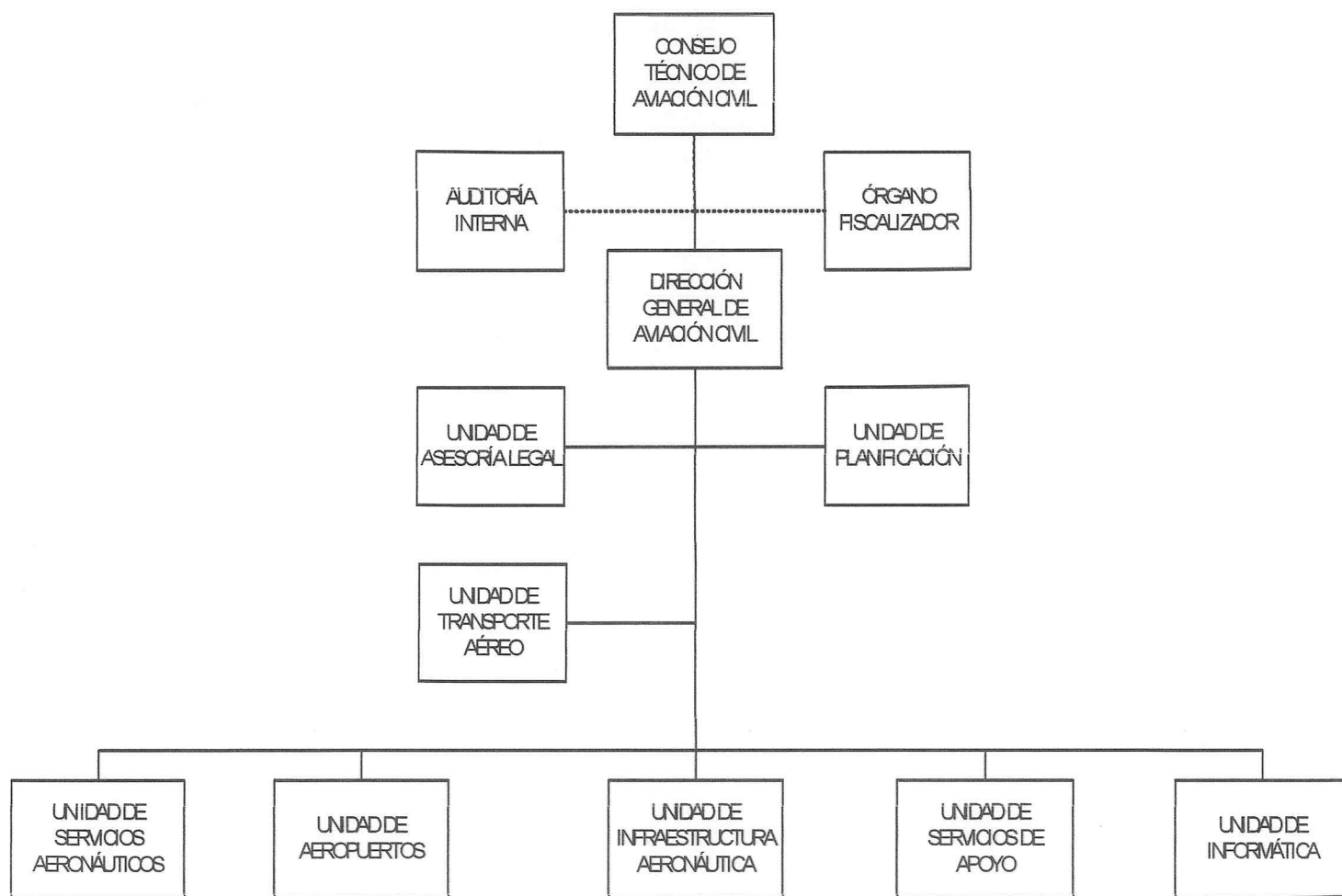
Debe mantener relaciones externas constantes con Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ministerio de Planificación, Ministerio de Hacienda, Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, Dirección General del Servicio Civil, Contraloría General de la República, así como con los Operadores de Servicios Aeronáuticos y otros organismos nacionales. A nivel internacional con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Administración Federal de Aviación (FAA), y otros organismos que están relacionados con el ámbito de su competencia.

Modernización Institucional

Es de suma importancia destacar que en virtud de lograr una mejora continua en la planificación institucional y con el fin de delimitar los horizontes a seguir, la Institución ha logrado por medio de la contratación de la empresa consultora española INECO, la consolidación del “Diagnóstico Institucional, Formulación del Plan Estratégico y Propuesta de Modernización Estructural del Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica”; propuestas que fueron conocidas y avaladas por el CETAC en la sesión ordinaria 24-2012 del día 26 de marzo de 2012, (comunicado en oficio CETAC-AC-0394-2012 con fecha 29 de marzo de 2012).

Como parte de los productos obtenidos con dichas propuestas, se presenta la consolidación del nuevo “marco estratégico”, en donde se consolidan la nueva misión,

visión, principios y valores, lineamientos estratégicos, cambios estructurales, áreas a desarrollar y prioridades institucionales. Dado que se cuenta con propuestas para modificar los aspectos estratégicos institucionales más relevantes, se ha planteado la transformación de la estructura actual, en busca de propiciar la separación de roles de Estado Regulador y Prestador de servicios, propuesta que ha sido presentada ante el MIDEPLAN y se encuentra en proceso de análisis y modificaciones. Se presenta el organigrama vigente:



Fuente: Unidad de Planificación, Según Decreto No. 26865-MOPT y 29455-MOPT.

Adicionalmente, se considera importante mencionar la propuesta de otros aspectos estratégicos de suma importancia, como lo son la visión institucional, los valores y los lineamientos estratégicos generales presentados en el documento de modernización institucional:

La Visión propuesta para ser adoptada por la nueva Institución es la siguiente:

“Brindar a la sociedad una Administración Aeronáutica reconocida internacionalmente por ofrecer elevados estándares de calidad e innovación en sus servicios, capaz de garantizar la seguridad y promover el desarrollo sostenible de la aviación civil de Costa Rica.”

Respecto a la actual Visión de la DGAC, se presentan significativos cambio con los que se pretende reflejar el papel internacional que se quiere otorgar a la Institución. Asimismo, se introduce la orientación hacia la “sociedad”, respondiendo de esta forma a la mayor vinculación con el usuario. La Visión planteada mantiene los términos de “calidad” y “seguridad”, ya contemplados en la definición actual. Por otro lado, se introduce el concepto de “innovación en sus servicios”, ampliamente utilizado por otras organizaciones, tanto nacionales como internacionales. Ello también responde a la nueva cultura corporativa, donde la innovación supone uno de los cinco bloques principales de los valores institucionales.

La definición de Visión concluye con la idea de promover el “desarrollo sostenible”, en su amplio concepto de económico, social y medioambiental, actividad que se desea impulsar, y que, por lo tanto, supone un compromiso para la Institución. El término “Aviación Civil” es ya empleado en la definición actual, sin embargo, se le añade la identificación del país, considerado oportuno, al referirse a una Institución de carácter público que influye en toda la sociedad.

Principios y Valores:

Los principios y valores planteados para la nueva Institución quedan agrupados en cinco bloques principales, a saber:

- **Innovación.**
- **Profesionalidad.**
- **Servicio al usuario.**
- **Integridad.**
- **Compromiso social-ambiental.**

El orden de los referidos bloques no es influyente, pues se considera que todos y cada uno de ellos cuentan con la misma relevancia. Asimismo, todos ellos permanecen relacionados, proporcionando una Cultura Institucional íntegra. De igual forma, todos los principios y valores presentados guardan una estrecha relación con los Lineamientos Estratégicos Generales.

El bloque de **Innovación** engloba los siguientes aspectos:

- Modernización tecnológica: incorporar la innovación tecnológica a todos los procesos operativos de la Institución con el fin de aumentar la productividad.
- Creatividad: fomentar la iniciativa y creatividad constante en todos los niveles del organigrama institucional.
- Anticipación al futuro: capacidad para visualizar escenarios futuros y detectar necesidades adelantándose a las exigencias futuras.
- Flexibilidad: aceptar la innovación e implementación de nuevas ideas, productos, normas, prácticas y tecnologías.
- Formación continua: renovación tanto a nivel intelectual como personal de la plantilla y aprendizaje continuo por parte del personal.

El bloque de **Profesionalidad** engloba cuatro valores fundamentales:

- Alto nivel de desempeño y disciplina: responsabilidad para cumplir tareas asignadas por la Institución.
- Eficiencia y eficacia: Búsqueda constante de eficiencia y eficacia en la labor encomendada y en uso de los recursos asignados.
- Trabajo en equipo: Espíritu de colaboración y coordinación sumando esfuerzos en busca de objetivos comunes de la Institución. Debe prevalecer el interés general a los intereses individuales.
- Compromiso y liderazgo: personal altamente motivado, con espíritu de liderazgo, que actúa con disposición permanente y comprometiéndose con los objetivos institucionales.

Por su parte, el bloque de **Servicio al usuario** se compone de los siguientes cuatro aspectos:

- Disponibilidad: disposición permanente a colaborar por el bien de la ciudadanía siendo ésta la función primordial de la Institución Pública.
- Nivel alto de calidad: ofrecer elevados estándares de calidad cumpliendo con la normativa nacional e internacional que rige a la Institución.
- Satisfacción de los usuarios: satisfacer las necesidades y expectativas de los usuarios.
- Seguridad: valorar la gravedad o urgencia de las tareas que se presentan y establecer una serie de prioridades buscando en todo momento la seguridad de los usuarios.

La **Integridad** abarca cinco aspectos básicos:

- Honestidad: el comportamiento del personal será un reflejo de honestidad.
- Compromiso ético y personal: promover un compromiso leal con el bien común de la Institución y sus Principios: Visión, Misión y Valores.
- Imparcialidad y transparencia: no debe existir intención anticipada a favor o en contra de personas permita juzgar y regular con total imparcialidad. La administración de recursos públicos implica que exista transparencia y, por lo

tanto, la obligación de rendir cuentas a la sociedad sobre los usos y los resultados de la gestión.

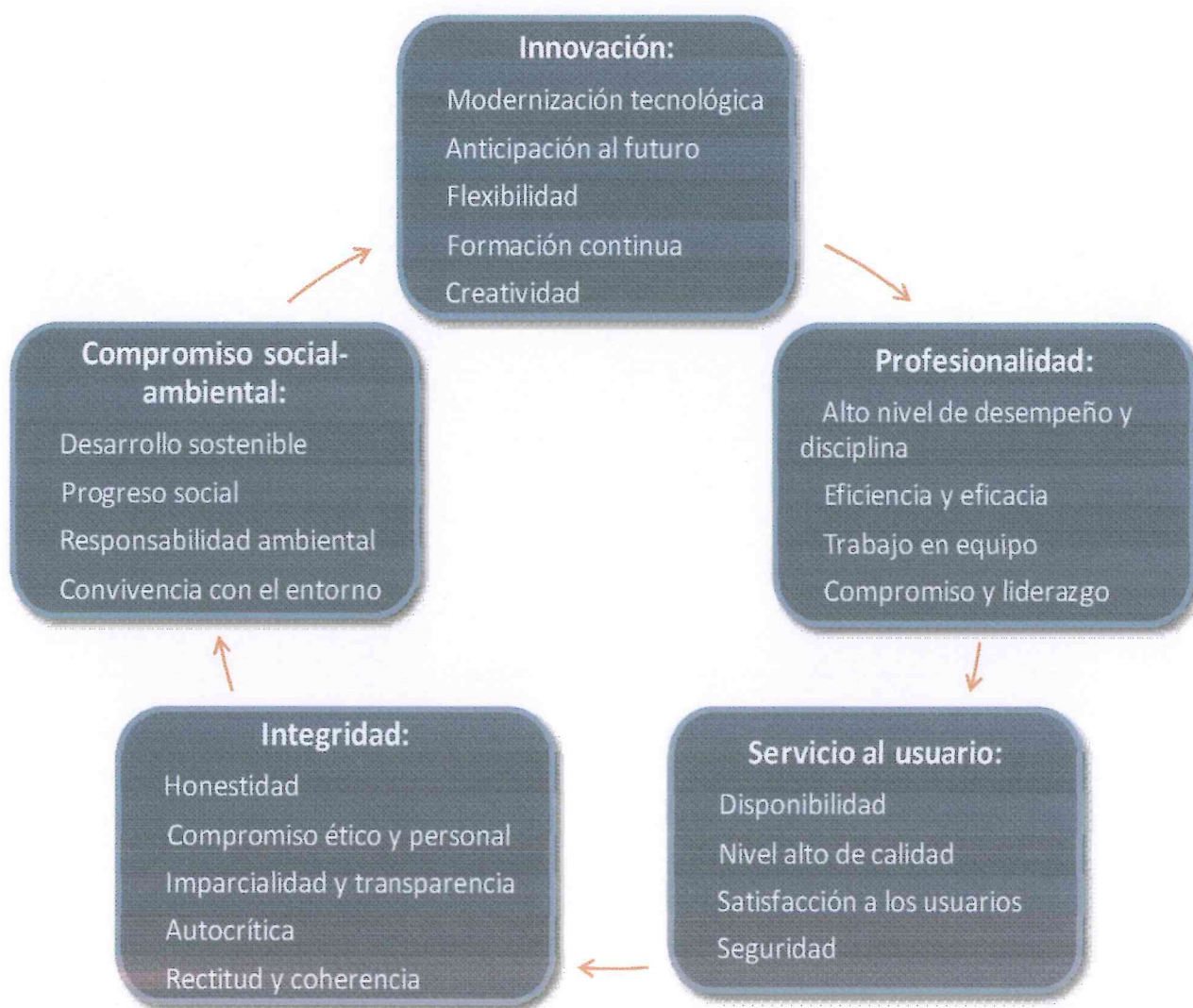
- Autocrítica: fomentar una cultura de mejora continua realizando autocrítica y detectando las carencias y errores propios con una actitud positiva constante.
- Rectitud y coherencia: promover la rectitud y coherencia de los funcionarios en las actividades propias de sus funciones.

Por último, pero no menos importante, el bloque de **Compromiso social-ambiental** se divide en cuatro valores:

- Desarrollo sostenible: Impulsar un desarrollo de la actividad aeronáutica sostenible en los ámbitos económico, social y medioambiental.
- Progreso social: fomentar el progreso social de la comunidad y el desarrollo nacional.
- Responsabilidad ambiental: Fomentar tanto a nivel interno de la Institución como externo a los diferentes usuarios una conciencia comprometida y responsable con el medio ambiente.
- Convivencia con el entorno: Convivencia respetuosa entre la Institución y la comunidad, evaluando conjuntamente aquellos problemas que puedan derivarse de la interacción actividad aeronáutica-comunidad y que puedan ocasionar afecciones o riesgos.

A continuación se presentan los Principios y Valores de la Institución de una forma gráfica, pues se entiende que ello facilita su comprensión y asimilación. Como puede observarse en la siguiente figura, los cinco bloques referidos se mantienen relacionados entre sí, implicando un ciclo de relación.

Principios y Valores:



Lineamientos Estratégicos Generales

Los Lineamientos Estratégicos constituyen orientaciones o directrices que deben regir la actuación de la Institución y, por ende, de sus directivos y funcionarios, para el progreso de la misma en los diferentes ámbitos del quehacer institucional. Surgen de la búsqueda de respuestas a las principales causas de los problemas o carencias identificadas en el Modelo Institucional actual, y comprenden acciones orientadas al desarrollo y fortalecimiento del sector costarricense.

Los Lineamientos propuestos se encuentran vinculados al Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Plan Nacional de Transportes, Plan de Aeródromos Locales y Plan Nacional de Turismo Sostenible 2010-2016. Se considera que la relación de estas directrices con los planes referidos, ya aprobados oficialmente, debe ser necesaria con la idea de facilitar y contribuir al alcance de las políticas y acciones perseguidas.

Seguidamente los lineamientos generales:

1. Garantizar altos estándares de seguridad
2. Promover el desarrollo de la Aviación Civil y la apertura internacional
3. Modernizar y ampliar medios e infraestructuras
4. Garantizar el desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente
5. Lograr presencia internacional en condiciones de liderazgo
6. Captación y retención del talento
7. Incrementar los niveles de calidad

Los Lineamientos 3, 5 y 6, orientan al desarrollo de la Institución mediante: la implantación de sistemas tecnológicos; el desarrollo adecuado de la planificación, permitiendo anticiparse al futuro; promoviendo, aceptando el principio de flexibilidad, el desarrollo organizativo que permita adaptarse a la realidad cambiante; potenciando la capacitación y formación de una forma planificada. Considerando los Lineamientos 5, 6 y 7, se denota que constituyen orientaciones o directrices que deben regir la actuación de la Institución en relación a: alcanzar el liderazgo de la organización mediante, entre otros, una estructura organizativa eficiente y eficaz; la identificación óptima entre puesto de trabajo-personal, persiguiendo con ello un mayor nivel de desempeño y profesionalidad por parte del recurso humano; brindar productos de un alto nivel de excelencia y calidad, así como garantizar la eficacia y eficiencia en los servicios prestados.

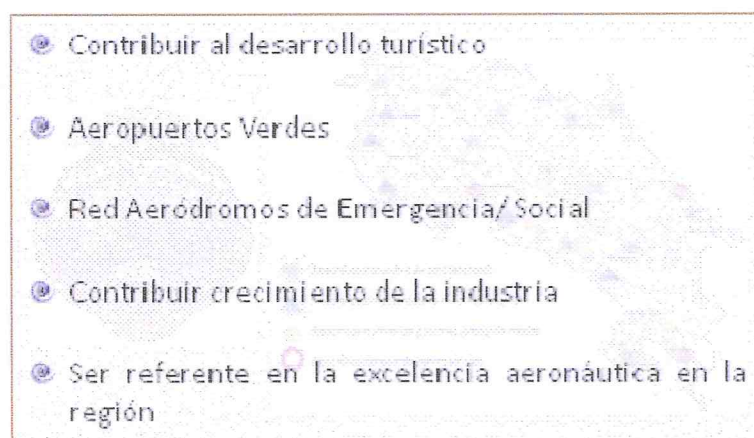
En cuanto a los Lineamientos 1 y 7, estos son atinentes al servicio al usuario, se persigue que la Institución alcance: una cultura corporativa que fomente las prácticas seguras en todas sus actividades; mejora continua de los estándares de seguridad; fortalecimiento de la calidad de los servicios y la gestión. Por su parte los Lineamientos 1, 4 y 7 están más vinculados en la integridad, se refieren a: la rectitud e imparcialidad en el desarrollo de funciones de supervisión, fiscalización; el uso racional de los diferentes recursos (económicos, materiales y humanos); la iniciativa de enmarcar todas las actuaciones administrativas dentro de los principios de transparencia, equidad e imparcialidad; impulsar la cultura de la autoevaluación-autocrítica.

Los Lineamientos 2 y 4, se relacionan más con el compromiso social-ambiental, se identifican con impulsar el desarrollo del sector de la Aviación Civil en coordinación con el propio desarrollo económico-social del país; garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los ámbitos económico, social y medioambiental.

Adicionalmente como parte de los aportes del Plan Estratégico Institucional, se cuenta con los Objetivos de Valor, los cuales se detallan:

Objetivos de Valor

Se plantean asimismo una serie de Objetivos capaces de generar valor añadido a la actividad de la DGAC. Se persigue con ello el desarrollar actividades cuyo alcance esté por encima de lo que se le exige a una administración aeronáutica de carácter público.



¡Generando valor añadido a nuestra actividad!

✓ Contribuir al desarrollo turístico.

En este sentido, no sólo debe pensarse en Aeropuertos Internacionales como el del área metropolitana de San José o Liberia, sino en nuevas zonas aún no asistidas por infraestructuras aeroportuarias, como puede ser el Pacífico Sur o Puerto Viejo del Atlántico.

✓ Aeropuertos Verdes.

Es un Objetivo de Valor el desarrollar un auténtico aeropuerto bajo el concepto de "Verde". Este estaría ubicado en la región del Pacífico Sur. El concepto medioambiental deberá tenerse en cuenta durante todas las fases del proyecto: planificación, diseño, construcción y operación. En este sentido, el diseño deberá tener en cuenta los materiales de la zona, la fauna y flora, podrá plantearse un edificio terminal cuya altura no sea excesiva, incluyendo posibles materiales como cristalerías y agua. Asimismo, el

aeropuerto deberá caracterizarse por una adecuada gestión de residuos y el reciclaje de materiales, además de por el uso de energías verdes (fotovoltaica, eólica, etc.).

✓ **Red de Aeródromos de Emergencia/ Social.**

La red de aeródromos de Emergencia/ Social es un concepto ya planteado en el “Plan de Aeródromos Locales”. Habida cuenta de la dispersión territorial del país, así como de la dificultad de acceso a numerosas poblaciones (según el Banco Mundial sólo el 25% de las carreteras de Costa Rica se encuentran asfaltadas) se considera necesario cubrir este objetivo de desarrollo de una red de infraestructuras aeroportuarias de carácter social.

✓ **Contribuir crecimiento de la industria.**

Se trata de que el sector de Aviación Civil contribuya al desarrollo de la industria, tanto directa como indirecta. En este sentido, podrá enfocarse el objetivo en la aparición de una nueva industria relacionada con aspectos medioambientales, en relación a los Aeropuertos Verdes, industria relacionada con el turismo o con la explotación y distribución de productos.

✓ **Ser referente en la excelencia aeronáutica en la región.**

Ciertos países de la región centroamericana, así como muchos de Sudamérica, cuentan con una organización aeronáutica y un desarrollo de las actividades propias, que se encuentran muy alejados de los estándares de otros países más avanzados en el sector. Es una oportunidad para Costa Rica el convertirse en un referente a nivel regional en cuanto a implantar un modelo de gestión y al desarrollo de actividades y procedimientos óptimos.

A. MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN INSTITUCIONAL (MAPI)

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es el marco de referencia fundamental para la gestión del sector público (Gobierno Central, entes descentralizados y otros entes públicos no estatales) y la asignación de recursos, así como la construcción de agendas regionales, sectoriales, institucionales, programas de inversión pública y de cooperación internacional. Por esa razón, el PND es un instrumento que, al definir objetivos, metas e indicadores de seguimiento, posibilita el monitoreo y la retroalimentación de la gestión institucional, la evolución y la rendición de cuentas, mecanismo esencial de un Gobierno democrático.

En este contexto, la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), es definida como el instrumento que permite a las instituciones, programar para cada año y por región (cobertura geográfica), las metas de los programas o proyectos establecidos en el PND.

La MAPI tiene como objetivo primordial de acuerdo con los lineamientos técnicos y metodológicos para la programación y evaluación emitidos por MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, “obtener información anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de las acciones estratégicas sectoriales anuales establecidas en la MAPSEI para el 2013 y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución”.

El aval de la MAPI correspondiente al periodo 2013 de ésta Institución, fue otorgado por la Rectoría del Sector Transportes y comunicado mediante el Oficio CIRCULAR DMOPT-0039-2012, del cual se adjunta copia en el Anexo N° 1 de este documento.

Se presenta seguidamente la **Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI)**:

MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN INSTITUCIONAL MAPI 2013

Institución: Dirección General de Aviación Civil
Año: 2013
Sector: Infraestructura y Transportes

Planeación Sectorial PND 2011-2014			Programación Institucional 2012		
1 Acción Estratégica	2 Meta	3 Indicador	4 Meta	5 Presupuesto Estimado (Millones)	Fuentes de Verificación
5- MODERNIZACIÓN DE AERODROMOS	5.1 Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.	Porcentaje de Avance del Proyecto	80% de Avance del Proyecto Código Proyecto BPIP MIDEPLAN: 9.6.001169	Región Central (Cantón Alajuela)	Responsable Ing. Miguel Cerdas, Proyectos OACI, DGAC. Se le asignaron recursos por medio del levantamiento del límite de gasto, \$9.400.000.000 millones (recursos internos), aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 36677-H, presupuesto del período 2011, este proyecto se gestiona por medio del programa de "Cooperación Técnica" de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El proyecto fue adjudicado a la empresa MECO S.A., se encuentra en proceso de firma del contrato por parte de OACI, para posteriormente dar inicio a la ejecución de las obras, iniciando en 2012 y finalizando en el período 2013.
	5.2 Construcción del 100% de la Calle de Rodaje y Plataforma para la Reubicación de Coopesa en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.	Porcentaje de Avance del Proyecto	80% de Avance del Proyecto Código Proyecto BPIP MIDEPLAN: 9.6.001191	Región Central (Cantón Alajuela)	Responsable Ing. Miguel Cerdas, Proyectos OACI, DGAC. Costo Proyecto estimado: \$32.000.000,00, se asignaron \$20.000.000,00 para el proyecto principal y por medio del levantamiento de límite de gasto tramitado en 2012, para el período 2013, se presupuesta la asignación de \$12.000.000,00, vía levantamiento del límite. Se espera concluir las etapas de preinversión y licitación, dando inicio con las obras a finales del año 2012.
	5.3 Pasar del nivel de servicio de D a B en la terminal del AIDOQ ² de acuerdo con las Normas IATA.	Rango de Clasificación	Se programa para el 2014 la evaluación de los niveles de servicio.	Región Chorotega (Cantón Liberia)	Responsable: Ing. Sidney Castellón Camacho, Infraestructura Aeronáutica DGAC. Los cambios en el nivel de servicio que se brinda en la terminal serán evaluados en el período 2014, se trabaja en confeccionar la metodología de evaluación misma que deberá ser conocida y avalada por el CETAC.
Total presupuesto MAPI estimado				\$12.000.000,00	
Total presupuesto institucional estimado				\$22.555.920.294,00	El Presupuesto real institucional estimado sin el rubro asignaciones globales es de \$13.717,60 millones. El Límite de gasto presupuestario fijado por la STAP es de \$11.770,8 millones.

¹ La regionalización adoptada se sustenta en el Decreto Ejecutivo 16068-Plan y sus modificaciones que establece las regiones de planificación: Central, Brunca, Chorotega, Huetar Atlántica, Pacífico Central y Huetar Norte. Cuando la meta no corresponde a la totalidad de la región se procede a citar los cantones de la región en los que se desagrega la meta.

² Para pasar del nivel D a B se construirá la Terminal de pasajeros del aeropuerto, por medio de un concesionario privado. Los niveles de servicio se definen: Nivel D: Flujos de pasajeros inestables, retrasos aceptables durante periodos cortos. Nivel B: Flujos estacionarios, retrasos pequeños. Manual de la IATA: Airport Planning and Terminal Design, Strategic Airport Management Programme.

B. ASPECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

La Planificación Estratégica es el proceso de desarrollo e implementación de planes para alcanzar propósitos y objetivos, lo cual permite a las instituciones identificar aspectos relevantes para proporcionar la dirección hacia la cual debe alinearse la Institución.

Los aspectos estratégicos institucionales persiguen la formulación y establecimiento de objetivos de carácter prioritario y a su vez son herramientas clave para la toma de decisiones de las instituciones públicas.

La definición de aspectos como la misión, visión, objetivos estratégicos, prioridades e indicadores de resultado, permite establecer el marco referencial para la elaboración de la programación anual institucional, así como su vinculación con el presupuesto requerido para su ejecución.

Así, la Dirección General de Aviación Civil es una organización ubicada dentro del Sector Transportes, específicamente es el Ente Regulador del transporte aéreo en el país, por tanto sus estrategias se enfocan al desarrollo eficiente y seguro del mismo.

A continuación se presenta la matriz que contiene los **“Aspectos Estratégicos Institucionales”**, donde se citan los programas presupuestarios definidos por la Institución, se detalla la misión, así como los objetivos estratégicos y los indicadores de resultado, los cuales permiten medir el grado de cumplimiento al evaluar los objetivos.

ASPECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

Institución: *Dirección General de Aviación Civil*

Misión: *Se expone la Misión resultante de la propuesta de Plan Estratégico Institucional:*

"Planificar, regular y proveer los servicios de la aviación civil de Costa Rica de forma ágil y transparente para garantizar y promover una actividad aeronáutica ordenada, eficiente, respetuosa con el medio ambiente, de calidad y segura que garantice la satisfacción de los usuarios y los intereses de la sociedad."

La nueva definición de Misión comprende la referencia a los tres estados propios de la aviación civil: planificación, regulación y operación. Se hace referencia explícita a la actuación "ágil y transparente" de la nueva Institución, manifestando de este modo el compromiso por evitar el conflicto de intereses entre los referidos estados. Se incluyen también los adjetivos de "ordenada, eficiente, respetuosa con el medio ambiente, calidad y segura". Se pretende con ello reflejar el compromiso con la profesionalidad, el usuario y el medioambiente.

El desarrollo sostenible de la aviación civil es una de las responsabilidades que se quiere otorgar a la Institución. La orientación al usuario y en general a toda la sociedad, tal y como se desprende del último término de la definición, son conceptos que se siguen manteniendo. Se considera oportuno nombrar a Costa Rica, por tratarse de una Institución de carácter público y que en gran medida compete a toda la Nación.

Programas presupuestarios:

Nombre del programa	Monto presupuestario (en millones de colones) *	Participación relativa de c/u
1. Servicios de Dirección y Regulación Aérea	¢8.547.445.694,19	37,9%
2. Servicios Administrativos	¢13.386.689.974,43	59.35%**
3. Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	¢621.784.625,38	2,75%***
TOTAL	¢22.555.920.294,00	100%

Notas:

1. El límite de gasto presupuestario fijado según **STAP -0904-2012** es de **¢11.770.8 millones**.
2. *El cuadro anterior representa una proyección del presupuesto para el año **2013**.
3. ** El programa N° 2 contempla el rubro de Sumas libres sin asignación presupuestaria Por la suma de **¢8.838.32 millones**.
4. El presupuesto real del programa N° 2 es de **¢4.548,36 millones**, por tanto el presupuesto real institucional sin asignaciones presupuestarias es de **¢13.717.60 millones**.

Objetivos Estratégicos Institucionales:

1. Ampliar el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de manera que se permita atender el crecimiento de la demanda de pasajeros, carga y número de vuelos, para lo cual se reubicarán las instalaciones de COOPESA y se reconstruirán 91.157,70m² de la plataforma remota.

2. Mejorar la infraestructura del Aeródromo de La Managua Quepos, con el propósito de ampliar y rehabilitar su pista de aterrizaje y efectuar otras obras que permitan un mejoramiento en la seguridad operacional.

3. Concluir el proyecto de Mejoramiento de las acometidas eléctrica y telefónica del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.
4. Contribuir al desarrollo socio-económico y turístico de la Zona Sur del país por medio de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional del Sur.
5. Proveer al país de un nuevo Aeropuerto Metropolitano que satisfaga la demanda de pasajeros pronosticada para el año 2025.
6. Modernizar la estructura organizativa e implementar el Plan Estratégico Institucional y las tecnologías informáticas, a fin de mejorar el desarrollo de la gestión institucional para brindar servicios de calidad a los usuarios de la aviación civil.
7. Implementar el plan de vigilancia operacional para garantizar la seguridad en las instalaciones aeroportuarias, mediante la aplicación de la normativa y regulaciones a fin de minimizar las posibilidades de ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

Indicadores de resultado (intermedio y/o final) a nivel Institucional:

En relación a los indicadores que permiten medir bienes y servicios finales que se entregan al usuario externo y tomando en consideración las diferentes dimensiones de desempeño: economía, eficacia, eficiencia y calidad; cabe señalar que los indicadores que se citan tanto a nivel institucional como los programáticos, se presentan tomando en consideración las fuentes de información con que cuenta la Institución.

De conformidad con el oficio DGAC-DG-OF-756-2012 dirigido al Ingeniero Ronald Flores Vega Director Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y del cual en su momento se remitió copia a la Licda. Mayra Calvo Cascante Directora de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, ésta Institución informó sobre las reprogramaciones de los objetivos, metas e indicadores institucionales, que tienen relación con las acciones estratégicas contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente.

Lo anterior a fin de dar cumplimiento al oficio DPS-2012-236, mediante el cual se informó que debido a los atrasos que se han experimentado en algunos de los proyectos contemplados en el PND, el Señor Ministro del MOPT (en ejercicio en ese entonces), Ing. Francisco Jiménez solicitó elaborar una propuesta de modificación integral del Plan, en el sentido de incluir como **indicador "Porcentaje de avance de la etapa de proyecto"** con el propósito

de cuantificar los avances alcanzados por las Dependencias del Sector Transportes, mostrando así el AVANCE REAL de las diferentes etapas que involucra el desarrollo de los proyectos de inversión.

Cabe señalar que la Rectoría del Sector Transportes, mediante los oficios DMOPT-2634-12 y DMOPT-34-88-12 del 27 de abril y 30 de mayo respectivamente, gestionó ante el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), las modificaciones requeridas, enfocadas en reflejar los avances de los proyectos por medio de las etapas asociadas a la ejecución de las obras de infraestructura; por su parte mediante los oficios DM-283-12 y DM-342-12 del 18 de mayo y 08 de junio de 2012 respectivamente, MIDEPLAN ha comunicado la aprobación de las modificaciones solicitadas.

En virtud de que algunos los objetivos incorporados en el POI específicamente en la PEP del Programa Presupuestario N° 3, son trascendentales y estratégicos para el país por cuanto se han vinculado directamente al PND, es necesario propiciar la ejecución y medición correcta de los mismos, por lo tanto se consideró importante cambiar los indicadores de medición, así mismo se adecuan los objetivos y la metas propuestas para el periodo 2013, lo anterior para poder considerar el **avance real** que se ha alcanzado hasta el momento, considerando las etapas de pre-inversión, proceso licitatorio y ejecución de obras, siendo la ponderación a evaluar la siguiente:

ETAPAS	PONDERACIÓN
1. Pre-inversión	10%
Diseño y Estudios	8%
Temas Sociales y Ambientales	2%
2. Proceso Licitatorio	30%
Elaboración y Publicación del Cartel	20%
Análisis de Ofertas	5%
Adjudicación	2,5%
Apelaciones y Refrendo	2,5%
3. Ejecución de Obras	60%

Así mismo, haciendo referencia al proyecto de Rampa Remota del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, cabe señalar que la plataforma es el área destinada a dar cabida a las aeronaves mientras se llevan a cabo las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, mercancías u otras

operaciones de atención a la aeronave como reposición de combustible o limpieza; una vez que se cuente con los proyectos desarrollados, se estaría midiendo la **calidad** de los servicios, en cuanto a la disminución de los tiempos de espera en la utilización de los espacios por parte de las aeronaves en la plataforma, mejoramiento en los flujos de tránsito de pasajeros, así como la atención oportuna que se les brinde y en general la capacidad de operación del Aeropuerto.

Cuadro Resumen
Indicadores de resultado (intermedio y/o final) a nivel Institucional

INDICADOR	FORMULA
Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	$\text{Porcentaje de avance alcanzado} / \text{Porcentaje de avance programado}$
Inversión Pública Anual en el Sector Transportes dirigida al Transporte Aéreo.	$\text{Inversión Pública Anual en Transporte Aéreo} / \text{Total de Inversión Pública del Sector Transportes}$
Total de Aeródromos en Servicio (Aeródromos Públicos y Privados)	$(\text{Total de Pistas en Buen Estado} / \text{Total de Pistas Públicas y Privadas})$
Índice de Evolución del Presupuesto	$(\text{Monto de Presupuesto Ejecutado al Periodo} / \text{Presupuesto Programado al Periodo}) * 100 =$
Porcentaje del Presupuesto Institucional Anual Invertido en Mejorar la Infraestructura Aeroportuaria	$\text{Inversión en Proyectos Aeroportuarios} / \text{Total del Presupuesto Institucional} * 100$

C. PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMAS

La Matriz de Programación Estratégica a Nivel de Programas (PEP) tiene como objetivo reflejar la programación presupuestaria y las acciones definidas por la Institución reflejando las mejoras a desarrollar en el proceso de producción de los programas durante el ejercicio presupuestario.

Así, la Matriz de Programación Estratégica a Nivel de Programas es un instrumento que contempla información sobre la misión de cada programa presupuestario, los productos, los usuarios y beneficiarios de los mismos, objetivos estratégicos por programa, los indicadores de gestión y de resultados y la estimación presupuestaria por Programa Presupuestario Institucional.

Para la Dirección General de Aviación Civil es importante realizar inversiones en tecnologías de información, infraestructura aeroportuaria, y desarrollo de la actividad aeronáutica en general, para garantizar la seguridad operacional por lo tanto requiere un constante incremento en la asignación presupuestaria, para no afectar el accionar institucional.

Para el año 2013, la Dirección General de Aviación Civil cuenta con un **límite de gasto máximo presupuestario de ₡11.770,8 millones**, según fue comunicado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) mediante el oficio STAP-0904-2012 del 26 de Abril de 2012. (Anexo N°2).

Seguidamente se presenta la distribución objetivo-presupuestaria conformada por áreas de interés, en el entendido de que la Dirección General de Aviación Civil distribuye su presupuesto y objetivos estratégicos enfocados en tres programas presupuestarios, para los cuales se presentará una Matriz PEP para los programas sustantivos a saber: Programa N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea y Programa N° 3 Desarrollo de la Infraestructura y Sistemas.

Adicionalmente, con el fin de propiciar un seguimiento al Programa Presupuestario N° 2 “Servicios Administrativos”, considerado de apoyo para las gestiones de los programas sustantivos; la matriz PEP correspondiente al mismo, será remitida como parte de los adjuntos de éste documento. (Anexo N° 3).

Cabe resaltar que para la formulación de los objetivos estratégicos programáticos, se retoman algunos objetivos que iniciaron su proceso de implementación en el periodo 2012 o anteriores y concluyen en el año 2013.

A pesar de contar con un Plan Estratégico Institucional y la propuesta de Modernización de la Estructura Institucional, ésta aún no ha sido oficializada por parte de MIDEPLAN, por lo cual para efectos de este apartado, se mantiene la estructura programática institucional que ha regido desde años anteriores, a saber:

Programa Presupuestario N° 1:
Servicios de Dirección y Regulación Aérea

Características del Programa

Este programa constituye el área sustantiva de Aviación Civil, su principal objetivo consiste en brindar y regular los servicios de navegación aérea, operaciones, aeronavegabilidad y el otorgamiento de licencias, así como evaluar su cumplimiento. A su vez tiene la responsabilidad de armonizar los reglamentos y la coordinación entre las diversas secciones encargadas de fiscalizar la aplicación de las mismas.

Principales Productos

El producto estratégico del Programa N° 1, es la **Seguridad Operacional Aeronáutica** que se brinda a los usuarios y entrelaza variados servicios que generan a su vez productos como: Certificados de Matrículas y Aeronavegabilidad, Certificados de Operador Aéreo (COA), Certificados Operativos (CO), Licencias al personal aeronáutico,

Normas, Reglamentos Aeronáuticos y Procedimientos que garanticen la seguridad de la Aviación Civil nacional de conformidad con los estándares internacionales. Así mismo, se gestionan acciones enfocadas a la prevención y disminución de accidentes e incidentes, se elaboran Mapas y Cartas Aeronáuticas, así mismo se brindan los servicios de Navegación Aérea, en cuanto al control de tránsito aéreo y la información de vuelos.

Este programa está compuesto presupuestariamente por “**Direcciones a nivel funcional**” denominadas: Dirección de Navegación Aérea, Dirección de Seguridad de Vuelos y la Dirección de Aeródromos, los cuales se detallan a continuación:

Dirección de Navegación Aérea: Dedicada a la prestación de Servicios Aeronáuticos. Comprende los procesos de:

- Tránsito Aéreo
- Meteorología Aeronáutica
- Búsqueda y Salvamento
- Diseño de Procedimientos de Vuelos
- AIS

Dirección de Seguridad de Vuelos: Dedicada a la prestación de servicios en Operaciones Aeronáuticas, Seguridad, Inspecciones y Facilitaciones. Comprende los procesos de:

- Aeronavegabilidad
- Licencias
- Operaciones Aeronáuticas
- Registro Aeronáutico
- Biblioteca Técnica

Dirección de Aeródromos: Comprende:

• **Mantenimiento Aeroportuario:** Se dedica al Mantenimiento en Obras Civiles, Electromecánicas, Pistas y Zonas Verdes. Se brinda mantenimiento en:

- Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños.
- Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
- Aeropuerto Internacional de Limón.
- Aeródromos Locales.
- Oficinas Centrales.

• **Coordinación de Aeropuertos:** Comprende los procesos de:

- Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma
- Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
- Aeropuerto Internacional de Limón
- Aeródromos Locales

Además, es la actividad sustancial de la institución, los funcionarios que laboran en estas dependencias están conscientes de la responsabilidad que tienen en cuanto a la fiscalización y regulación, siendo esta la razón de ser de la Institución, como entidad y responsabilidad estatal, además del cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual nuestro país es signatario.

Los principales **usuarios y beneficiarios** de éste Programa son: los operadores aéreos comerciales nacionales e internacionales (aerolíneas, despachadores de combustible, empresas de asistencia en tierra, escuelas de aviación, mecánicos de aeronaves, etc.), los pilotos de aeronaves, el personal técnico de la Institución, pasajeros y usuarios nacionales e internacionales que utilizan los servicios en las terminales aéreas.

Para el año 2013, los objetivos estratégicos de este programa se avocan el seguimiento del Plan de Vigilancia a Operadores Aéreos y la protección de la aviación contra actos de interferencia ilícita. Se detallan los objetivos:

1. Aplicar vigilancia a los operadores aéreos de acuerdo a Normas y Estándares nacionales e Internacionales en aviación, para propiciar la seguridad aérea.
2. Implementar un programa de auditorias para minimizar las posibilidades de ocurrencia de actos de interferencia ilícita en los aeropuertos internacionales del país.

(La Organización de Aviación Civil Internacional OACI define como acto de interferencia ilícita a cualquier acto o intento de introducir al avión o al aeropuerto, un arma o material peligroso con fines criminales).

En cuanto a los recursos presupuestarios, se proyecta que el presupuesto global del programa se consignará en ₡8.547.445.694,19 millones aproximadamente.

Se presenta seguidamente la Matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 1, Servicios de Dirección y Regulación Aérea, para el año 2013.

PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMA



INSTITUCIÓN: Dirección General de Aviación Civil

Programa N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea

MISIÓN: Regular y fiscalizar la actividad aeronáutica del país garantizando un ambiente óptimo de seguridad operacional, prestando servicios de manera eficaz para la satisfacción de la población nacional e internacional.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES:

7. Implementar el plan de vigilancia operacional para garantizar la seguridad en las instalaciones aeroportuarias, mediante la aplicación de la normativa y regulaciones a fin de minimizar las posibilidades de ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador					Estimación de Recursos Presupuestarios		Fuente de datos del Indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado					(en millones de colones)			
					t	t+1	t+2	t+3	Monto	Monto (millones €)			
Producto: Seguridad Operacional Aeronáutica	Aplicar vigilancia a los operadores aéreos de acuerdo a Normas y Estándares nacionales e Internacionales en aviación, para propiciar la seguridad aérea.	Inspecciones aplicadas a los operadores aéreos	Inspecciones Realizadas / Inspecciones Programadas	Cumplimiento del plan de vigilancia período 2012	Effectuar 122 auditorías de vigilancia a nivel nacional y 19 auditorías de vigilancia en el exterior para el año 2013						Interna	Sistema SIAR, expedientes de operadores	La meta se incorpora con la finalidad de evitar el incumplimiento de obligaciones Internacionales, convenios, Leyes, Reglamentos, en busca de aplicar el plan de vigilancia, con el fin de fomentar la seguridad operacional.
Usuarios: Operadores aéreos, Pilotos, Personal Técnico, Pasajeros, usuarios nacionales e internacionales en aeropuertos y Oficinas Centrales	Implementar un programa de auditorías para minimizar las posibilidades de ocurrencia de actos de interferencia ilícita en los aeropuertos internacionales del país. (La Organización de Aviación Civil Internacional OACI define como acto de interferencia ilícita a cualquier acto o intento de introducir al avión o al aeropuerto, un arma o material peligroso con fines criminales).	Cantidad de inspecciones y pruebas de seguridad y protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita	Inspecciones de seguridad y protección realizadas / Total de Inspecciones de seguridad y protección programadas	En el período 2012 se programó la realización de 6 inspecciones	12 inspecciones a explotadores aéreos para el 2013						Interna	Inspectores AVSEC-FAL, reportes e informes sobre las auditorías y pruebas de simulacro realizadas.	Probabilidad de que ocurra un acto de interferencia ilícita que atente contra la seguridad de la aviación civil, que como consecuencia pudiese suscitar la pérdida de vidas humanas y materiales en detrimento de la imagen de seguridad de nuestro país.
			Cantidad de pruebas simulacro realizadas / Total de pruebas simulacro programadas	En el período 2011 la programación de simulacros fue establecida en 3, en el período 2012 se realizan 6 pruebas simulacro de interferencia ilícita.	6 pruebas simulacro de para mejorar la seguridad y evitar actos de interferencia ilícita.						Interna		
Total de Recursos Presupuestarios										€8.547.445.694,19			



[Firma]

Sr. Alvaro Vargas Segura
Sub Director General
Teléfono: 22 42 80 35
Correo electrónico: avargas@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivos Programa Presupuestario N° 1

[Firma]

Sr. Miller Rodríguez Ramírez
Coordinador AVSEC-FAL
Teléfono: 24 41 80 08
Correo electrónico: millero1cr@gmail.com
Ejecutor Objetivos Programa Presupuestario N° 1



[Firma]

Sr. Rolando Sánchez Rojas
Encargado a.i. Aeronavegabilidad
Teléfono: 22 42 80 10
Correo: amorales@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivos Programa Presupuestario N° 1

PROGRAMA N° 3:
Desarrollo de Infraestructura y Sistemas

Características del Programa:

Este programa está encargado del desarrollo aeroportuario, así como de programar y llevar a cabo el proceso de contratación administrativa, mediante la preparación de carteles de licitación y la fiscalización de obras que realice la administración en aras de que la actividad aeronáutica se despliegue con el máximo de seguridad en tierra y que cuente con los servicios básicos de alta calidad para los usuarios nacionales e internacionales. La Unidad de Infraestructura Aeronáutica, ejerce la dirección del programa, trabaja en coordinación con la Unidad de Informática en lo que se refiere a la aplicación de las necesidades de tecnologías de información (hardware y software).

Corresponde al programa de modernización aeroportuaria de conformidad con las normas internacionales de aviación civil, para garantizar la seguridad operacional y el crecimiento armónico de las actividades aeronáuticas en el país, abarca las inversiones para fomentar el desarrollo aeroportuario y los sistemas informáticos, así como la compra de bienes tangibles, buscando obtener óptimos resultados en la gestión institucional; realizando actividades como: diseñar, administrar y evaluar los proyectos de inversión para proveer la infraestructura aeroportuaria del país, así como el fortalecimiento del sistema de administración aeroportuaria utilizando la figura de concesión.

Este programa se desarrolla en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y las acciones estratégicas formuladas a nivel sectorial, a saber:

Como parte de las metas sectoriales y acciones estratégicas incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, se resalta la Acción Estratégica N° 5:

“Modernización de Aeródromos” con el objetivo: **Mejorar la infraestructura aeroportuaria y los servicios para que los usuarios se trasladen en forma segura, oportuna y confortable**, vinculada directamente con esta Institución y la cual comprende tres metas a saber:

- ✚ Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el AIJS ².
- ✚ Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el AIJS.
- ✚ Pasar del nivel de servicio de D a B en la terminal del AIDOQ, ³ de acuerdo con los estándares aeronáuticos internacionales ⁴.

Cabe resaltar que posteriormente, para los subsiguientes años, una vez que se cuente con la aprobación del plan de inversiones referente al Plan de Modernización de Aeródromos Locales, aprobado por el CETAC en su oportunidad y de conformidad con los recursos disponibles, se definirán las prioridades a incorporarse en el Plan Nacional de Desarrollo.

Principales Productos

Los principales productos estratégicos del Programa N° 3, están enfocados hacia las “Obras de Infraestructura Aeroportuaria” para fomentar la seguridad operacional y la modernización de servicios aeroportuarios, lo cual involucra:

² Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

³ Para pasar del nivel D a B se construirá la terminal de pasajeros del aeropuerto, por medio de un concesionario privado. Los niveles de servicio se definen: Nivel D: Flujos de pasajeros inestables, retrasos aceptables durante periodos cortos. Nivel B: Flujos estacionarios, retrasos pequeños.

⁴ Manual de la IATA: Airport Planning and Terminal Design, Strategic Airport Management Programme.

anteproyectos, diseños estructurales, eléctricos, arquitectónicos y mecánicos, obras de infraestructura de mejoras, recarpeteos y ampliaciones en pistas, edificios y plataformas, entre otros.

Los principales usuarios y beneficiarios de éste programa son: los operadores aéreos comerciales nacionales e internacionales (aerolíneas, despachadores de combustible, empresas de asistencia en tierra, escuelas de aviación, mecánicos, ramperos, etc.), los pilotos de aeronaves, el personal técnico de la institución, concesionarios pasajeros y usuarios nacionales e internacionales que utilizan las pistas, rampas, plataformas y los servicios en las terminales aéreas de nuestro país.

Es de suma importancia destacar que en el programa N° 3 se están contemplando los proyectos de inversión pública de la Institución, sin embargo la propuesta de Presupuesto Ordinario 2013 se restringió al límite de gasto autorizado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, el cual no permite incluir los proyectos de inversión. Sin embargo se ha planteado la ejecución de varios proyectos, los cuales se estarían canalizando vía incremento del límite de gasto, gestiones que se estarían realizando durante el periodo 2012-2013. Adicionalmente, los proyectos enunciados en la PEP se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

De acuerdo con las acciones estratégicas incorporadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, para el año 2011, 2012 y 2013 la Institución ha propuesto la programación y desarrollo de dos proyectos de inversión prioritarios a desarrollarse en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, los cuales forman parte de los compromisos contractuales que debe desarrollar el CETAC.

Se detallan los objetivos que conforman la PEP de este programa:

- 1. Reconstruir 91157,70m² de Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para aumentar la capacidad de soporte para el estacionamiento para aeronaves tipo C y E, disminuyendo la pendiente para lograr la continuidad de la rampa.*

El proyecto tiene un costo de: ¢9.400,000,000,00 millones, que se le asignaron por medio del levantamiento del límite de gasto, aprobado mediante Decreto Ejecutivo N° 36677-H, se desarrolla por medio del programa de “Cooperación Técnica” de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),

Durante el periodo 2011-2012 se desarrolló la preinversión del proyecto, se desarrolló el proceso licitatorio por medio del Convenio OACI-CETAC, se desarrollarán los diseños y planos en 2012, se estima girar la orden de inicio de la etapa de construcción de las obras para el primer trimestre del año 2013.

El presupuesto estimado para el desarrollo integral de este proyecto deberá aumentarse por medio de la solicitud de levantamiento del límite de gasto institucional ante la STAP, lo anterior por cuanto se requiere realizar la desinstalación del Hangar de la NASA, ubicado en dicha plataforma y que imposibilita el desarrollo del proyecto, para lo cual se han solicitado \$259.538,86, mismos que se gestionan en el periodo 2012.

Con este proyecto se pretende disminuir la pendiente de la plataforma remota existente, la cual es de 2% y se pretende reducir al 1,5%, para alcanzar la continuidad y desarrollo de la plataforma.

2. *Modernizar la infraestructura aeroportuaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría mediante la reubicación de COOPESA para llevar a cabo el proyecto de Construcción de Plataforma, Calle de Rodaje y edificaciones, para el mantenimiento de aeronaves.*

Por medio del convenio de Cooperación Técnica con la OACI, se desarrollaron las etapas de preinversión y licitación, una vez recibidas y analizadas las ofertas, la Gestión de Proyectos OACI recomendó que se declarara infructuosa, por los elevados costos licitados, actualmente se preparan ajustes para definir un nuevo cartel.

Los recursos deben asignarse por medio del levantamiento de límite de gasto: \$20.000.000 (Levantamiento de límite de gasto 2012), \$12.000.000 (Levantamiento de límite de gasto 2013), se requiere adicionalmente costear la Perforación de Pozo (\$1.283.050) y la Demolición Hangar COOPESA (\$565.003,57).

Este proyecto permitirá aumentar la capacidad de desarrollo del AIJS, en aproximadamente 60.000 m², espacio requerido para la construcción de la Nueva Terminal Doméstica, expansión de las salas de abordaje (Sala G) y la continuidad de la plataforma para aeronaves de conformidad con el Plan Maestro del AIJS.

3. *Elaborar los estudios de impacto ambiental, peligro aviario y evaluación económica-social para determinar la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Zona Sur del país.*

Se designaron ¢765.000.000 millones por medio del levantamiento límite de gasto durante el periodo 2011, recursos transferidos a la OACI para que se iniciaran dichos estudios, la firma del contrato se llevó a cabo el día 16 de Mayo 2012, iniciando las labores de ejecución a partir del 16 de junio del 2012 por lo cual se estima que en el primer semestre del próximo 2013 se contará con la Evaluación de Impacto Ambiental y Peligro Aviario, estudios indispensables para poder continuar con la Fase A de Desarrollo del Plan Maestro.

La empresa Acciona Ingeniería – Inforest (adjudicada) deberá de entregar la EIA en el mes de febrero del año 2013 y el estudio de peligro aviario para el mes de julio del 2013.

Adicionalmente, dado que se cuenta con los terrenos bajo la propiedad de la DGAC, se requiere realizar el Cercado Perimetral del mismo, el cual tiene un costo aproximado de \$800.000 y el Movimiento de tierra, cuyo costo ronda los \$1.700.000, rubros que se están gestionando por medio de solicitud de levantamiento de límite de gasto, presentada en el periodo 2012.

4. *Elaborar los estudios preliminares de Espacio Aéreo, Estudio de Dimensión de la Parcela para dos pistas de Vuelo, Estudio sobre la Huella de Ruido y Estudio de la Rosa de los Vientos para el Nuevo Aeropuerto Metropolitano 2025.*

Estos estudios resultan indispensables para lograr determinar la mejor ubicación del futuro Aeropuerto Metropolitano 2025, mismo que emplazará al Aeropuerto Juan Santamaría.

Actualmente este proyecto se encuentra en la fase de preinversión, se gestiona la documentación para firma de convenio con Cooperación Técnica con la OACI, para su posterior refrendo por parte de Contraloría General de la Republica, con el fin de proseguir con la tramitación de la contratación de los estudios preliminares, también se gestiona el contenido presupuestario por medio del levantamiento de límite de gasto 2012, el cual ronda los \$933.100.

5. *Mejorar la infraestructura del Aeródromo de la Managua Quepos, con el propósito de ampliar y rehabilitar su pista de aterrizaje y efectuar otras obras que permitan un mejoramiento en la seguridad operacional.*

Se trabaja en la determinación de los estudios requeridos, se estima para el periodo 2013 desarrollar la etapa de preinversión del proyecto, licitándose en el año 2014 y dando inicio a la ejecución de las obras.

Para gestionar la etapa de preinversión y todos sus alcances, se ha determinado la necesidad de gestionar una solicitud de levantamiento del límite de gasto, la cual se presentará en el periodo 2013, por un monto de \$3.000.000.

6. *Concluir el mejoramiento de las Acometidas eléctrica y telefónica subterránea en calle de rodaje Charlie y continuación para habilitar los futuros hangares del lado sur del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma.*

Este proyecto inició su ejecución por medio de la Licitación Pública 2009LN-000004-99999, se encuentra actualmente suspendido, experimenta un proceso de rediseño de la parte de potencia, telecomunicaciones y agua potable; se espera retomar las obras en el periodo 2013. Se coordina con el AyA y la CNFL para la aprobación del diseño planteado para la definición final del proyecto.

El Avance global de la obra al mes de agosto 2012, se estima en 25% aproximado, es un objetivo considerado prioritario por cuanto ostenta un compromiso contractual. El presupuesto estimado para el desarrollo integral de este proyecto deberá gestionarse por medio de la solicitud de levantamiento del límite de gasto institucional ante la STAP (Presupuesto aproximado requerido para el año 2013: \$644.155.304 millones).

7. Elaborar los estudios preliminares a fin de identificar las Zonas Idóneas para la construcción de un Nuevo Aeropuerto en Limón.

Con el fin de desarrollar la Zona de Limón y en virtud de los estudios realizados por la firma INECO (Plan de Modernización de Aeródromos Nacionales en Costa Rica), así mismo, tomando en consideración cuatro zonas de la Región, se requiere preliminarmente efectuar los estudios para definir la zona idónea para la construcción de un nuevo Aeropuerto en la Zona Atlántica, estudios que se realizarán con el apoyo de funcionarios de la DGAC de las Unidades de Infraestructura Aeronáutica, Navegación Aérea, Operaciones Aeronáuticas.

Cabe rescatar que el hecho de que en la actualidad el Aeropuerto de Limón registre un tráfico internacional mínimo (menos del 0,1%), no significa que la provincia en la que se ubica no sea considerada como potencial foco de atracción turística.

La costa caribeña de Costa Rica ofrece, al igual que otras zonas del país, grandes oportunidades para el ecoturismo pero también para el turismo de sol y playa. Se caracteriza por poseer numerosos bosques lluviosos de abundante fauna silvestre, extensas playas e importantes refugios naturales de coral.

Los turistas que se trasladan a la costa Atlántica principalmente son atraídos por dos zonas de interés:

- Atlántico Norte, siendo los focos de atracción el Parque Nacional de Tortuguero y Barra del Colorado.
- Atlántico Sur, comprendiendo los pueblos de Cahuita, Puerto Viejo, Punta Uva y Manzanillo, al igual que los Parques Nacionales entre ellas comprendidos.

La estrategia de contar con un Aeropuerto Internacional en la región atlántica no debe, a priori, relacionarse con el actual Aeropuerto de Limón. Es manifiesto que dicho aeropuerto, ubicado en la zona intermedia de la costa caribeña, no desarrolla actualmente la función de puerta de entrada al país.

En base a los estudios realizados por INECO, se identifican como causas principales para ello: el desarrollo de las comunicaciones terrestres con San José; la división geográfica de la costa atlántica, debido a la presencia en el Norte de numerosos canales; las características de las comunicaciones terrestres dentro de la región; el potencial económico-social de la ciudad de Limón; las características propias del turismo en la zona sur; los problemas de operatividad del Aeropuerto.



El aeropuerto internacional de la costa atlántica centraría su mercado potencial en las regiones de Centroamérica y El Caribe, ubicadas en un radio no muy extenso. Esta estrategia determinaría las dimensiones del aeropuerto, al igual que influiría en su ubicación, teniendo presente la distribución del turismo; por ello la necesidad de realizar los estudios preliminares para el mismo.

Cabe rescatar que el Consejo Técnico de Aviación Civil, ha valorado las necesidades presupuestarias institucionales, por lo cual ha realizado una **Priorización de los proyectos de inversión a ejecutarse en la Institución durante el periodo 2013**, misma que fue comunicada mediante el oficio CETAC-AC-1142-2012, del cual se adjunta copia en el Anexo N° 5 de este documento.

Seguidamente, se presenta la Matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de Infraestructura y Sistemas, para el año 2013; la cual contempla los proyectos indicados anteriormente y que se están gestando en dos periodos presupuestarios y por medio de levantamiento del límite de gasto institucional.



PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMA

INSTITUCIÓN: Dirección General de Aviación Civil
Programa N° 3 Desarrollo de la Infraestructura y Sistemas

MISIÓN: Planificar y Desarrollar los proyectos de inversión para la Infraestructura Aeroportuaria garantizando los estándares de seguridad operacional a nivel nacional e internacional.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES:

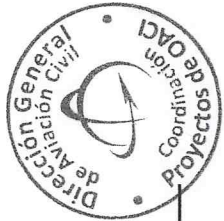
1. Ampliar el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de manera que se permita atender el crecimiento de la demanda de pasajeros, carga y número de vuelos, para lo cual se reubicarán las instalaciones de COOPESA y se reconstruirán 91.157,70m2 de la plataforma remota.
2. Mejorar la infraestructura del Aeródromo de La Managua Quepos, con el propósito de ampliar y rehabilitar su pista de aterrizaje y efectuar otras obras que permitan un mejoramiento en la seguridad operacional.
3. Concluir el proyecto de Mejoramiento de las acometidas eléctrica y telefónica del Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma.
4. Contribuir al desarrollo socio-económico y turístico de la Zona Sur del país por medio de la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional del Sur.
5. Proveer al país de un nuevo Aeropuerto Metropolitano que satisfaga la demanda de pasajeros pronosticada para el año 2025.

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)	Fuente de datos del Indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado	t-1	t+1	t+2	t+3		
					anual (2013)	2014	2015	2016	Monto		
Producto: Obras de Infraestructura Aeroportuaria	Reconstruir 91.157,70m2 de Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para aumentar la capacidad de soporte para el estacionamiento para aeronaves tipo C y E, disminuyendo la pendiente para lograr la continuidad de la rampa.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto alcanzado / Porcentaje de avance programado	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Concluidas las etapas de Preinversión: 10% de ejecución de las obras del proyecto de reconstrucción de la plataforma remota del AUJS. MECCO S.A., Avance Global del Proyecto estimado 2012: 40%.	Desarrollar la etapa de ejecución de las obras del proyecto de reconstrucción de la plataforma remota del AUJS. Meta 2013: 60%.				\$8.400.000.000 (presupuesto asignado 2011) Levantamiento de límite de gasto 2012: \$259.538,88 (Desinstalación Hangar NASA)	Gestionado por medio del Convenio OAI-DGAC. Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, proyectos. Responsable de Seguimiento y Ejecución del proyecto: Gestión de Proyectos OACI.	Durante el periodo 2011-2012 se desarrolló la preinversión del proyecto, se desarrolló el proceso licitatorio por medio del Convenio OAI-DGAC. Se desarrollaron los diseños y planos en 2012, se estima girar la orden de inicio de la etapa de construcción de las obras para el primer trimestre del año 2013. El presupuesto estimado para el desarrollo integral de este proyecto deberá gestionarse por medio de la solicitud de levantamiento del límite de gasto institucional ante la STAP.
Usuarios: Operadores, pilotos, pasajeros, concesionarios, ramperos, usuarios en general	Modernizar la infraestructura aeroportuaria en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría mediante la reubicación de COOPESA para llevar a cabo el proyecto de Construcción de Plataforma, Calle de Rodaje y edificaciones, para el mantenimiento de aeronaves.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto alcanzado / Porcentaje de avance programado	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Concluida la etapa de Preinversión: 10% y en desarrollo el Proceso Licitatorio, (30%). Avance Global del Proyecto estimado 2012: 40%.	Desarrollar el 50% de la etapa de ejecución de las obras del proyecto de Traslado de COOPESA AUJS. Meta 2013: Ejecución 30%.				\$20.000.000 (Levantamiento de límite de gasto 2012) Levantamiento de límite de gasto 2012: \$1.283.050 (Perforación de Pozo) \$565.003,57 (Demolición Hangar COOPESA) \$12.000.000 (Levantamiento de límite de gasto 2013)	Gestionado por medio del Convenio OAI-DGAC. Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, proyectos. Responsable de Seguimiento y Ejecución del proyecto: Gestión de Proyectos OACI.	Licitación: Por medio del convenio de Cooperación Técnica con la OACI, se desarrollaron las etapas de preinversión y licitación, una vez recibidas y analizadas las ofertas, la Gestión de Proyectos OACI recomendó que se declarara infructuosa, por los elevados costos licitados, actualmente se preparan ajustes para definir un nuevo cartel. Se está a la espera de un criterio solicitado ante OACI e Infraestructura Aeroportuaria (Ing. Allen Vargas Planificación Aeroportuaria), sobre la estimación presupuestaria del proyecto. Los recursos deben asignarse por medio del levantamiento de límite de gasto.

Elaborar los estudios de impacto ambiental, peligro aviarío y evaluación económica-social para determinar la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Zona Sur del país.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Concluidas las etapas de Preinversión: 10% (30%), en el mes de junio de 2012 se iniciaron las obras Avance Final estimado 2012: 50%.	Desarrollar la etapa de la etapa de ejecución del estudio de impacto ambiental, peligro aviarío y evaluación económica-social.	Gestionar los diseños, planos constructivos y dar inicio a la construcción de la pista de aterrizaje del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Zona Sur del país.		Levantamiento de límite de gasto 2011) Levantamiento de límite de gasto 2012: \$800.000 (Cercado Perimetral) \$1.700.000 (Movimiento de tierra)	Interna (levantamiento del límite de gasto)	Gestionado por medio del Convenio OAI-DGAC. Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos. Responsable de Seguimiento y Ejecución del proyecto: Gestión de Proyectos OACI.	La firma del contrato se llevó a cabo el día 16 de Mayo 2012, iniciando las labores de ejecución a partir del 16 de junio del 2012 por lo cual se estima que en el primer semestre del próximo 2013 se contará con la Evaluación de Impacto Ambiental y Peligro Aviarío, estudios indispensables para poder continuar con la Fase A de Desarrollo del Plan Maestro. La empresa Ascona Ingeniería – Infotest deberá de entregar la EIA en el mes de febrero del año 2013 y el estudio de peligro aviarío para el mes de julio del 2013.
Elaborar los estudios preliminares de Espacio Aéreo, Estudio de Dimensión de la Parcela para dos pistas de Vuelo, Estudio sobre la Huella de Ruido y Estudio de la Rosa de los Vientos para el Nuevo Aeropuerto Metropolitano 2025.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Concluidas las etapas de Preinversión: 10% (30%)	Desarrollar la etapa de ejecución de los estudios preliminares. Meta 2013: Elección 60%.	Desarrollar la Evaluación de Impacto Ambiental y el Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto Metropolitano 2025.		\$833.100 (Levantamiento de límite de gasto 2012)		Gestionado por medio del Convenio OAI-DGAC. Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos. Responsable de Seguimiento y Ejecución del proyecto: Gestión de Proyectos OACI.	Actualmente este proyecto está en la fase de preinversión, se gestiona la documentación para firma de convenio con Cooperación Técnica con la OACI y su posterior refrendo por parte de Contraloría General de la República, para proseguir con la tramitación de la contratación de los estudios preliminares, también se gestiona el contenido presupuestario por medio del levantamiento de límite de gasto 2012.
Mejorar la infraestructura del Aeródromo de la Managua Quepos, con el propósito de ampliar y rehabilitar su pista de aterrizaje y efectuar otras obras que permitan un mejoramiento en la seguridad operacional.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Se trabaja en la etapa de Preinversión (estudios, cálculo de expropiación).	Desarrollar la etapa de preinversión y los estudios preliminares. Meta 2013: Preinversión 10%.	Desarrollar la etapa de Licitación e iniciar la ejecución de las obras.		\$3.000.000 (Levantamiento de límite de gasto 2013)	Interna (levantamiento del límite de gasto)	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	Se trabaja en la determinación de los estudios requeridos, se estima para el periodo 2013 desarrollar la etapa de preinversión del proyecto, licitándose en el año 2014 y dando inicio a la ejecución de las obras.
Concluir el mejoramiento de las Acometidas eléctrica y telefónica subterránea en calle de rodaje charité y continuar para habilitar los futuros hangares del lado sur del Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Desarrolladas las etapas de Preinversión, las obras se suspenden por necesidad de rediseño. Avance global 2012: 25%	Concluir la etapa de ejecución de obras Meta 2013: 75%.			\$158.600.000 (Levantamiento de límite de gasto 2012) Presupuesto requerido \$644.155.304 Se gestionará por medio de Levantamiento Límite de gasto 2013	Interna (levantamiento del límite de gasto)	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos. Responsable de Seguimiento y Ejecución del proyecto: Infraestructura Aeronáutica	Este proyecto inició su ejecución por medio de la Licitación Pública 2009/LN-000004-99899, se encuentra actualmente suspendido, experimenta un proceso de rediseño de la parte de potencia, telecomunicaciones y agua potable. Reanuda su construcción en octubre de 2011, sin embargo, las obras son suspendidas en marzo de 2012, debido a la necesidad de un rediseño del proyecto, condición que se mantiene en la actualidad. Se espera retomar las obras en el periodo 2013. Se coordina con el AYA y la CNFL para la aprobación del diseño planteado para la definición final del proyecto. Avance global de la obra: 25% aproximado con fecha de corte del 20/08/2012. Compromiso contractual. El presupuesto estimado para el desarrollo integral de este proyecto deberá gestionarse por medio de la solicitud de levantamiento del límite de gasto institucional ante la STAP.
Elaborar los estudios preliminares a fin de identificar las Zonas idóneas para la construcción de un Nuevo Aeropuerto en Limón.	Porcentaje de Avance de la Etapa de Proyecto	Porcentaje de avance alcanzado / Porcentaje de avance programado	Se trabaja en la etapa de Preinversión (estudios, cálculo de recursos requeridos).	Desarrollar la etapa de preinversión y los estudios preliminares. Meta 2013: Preinversión 10%.	Desarrollar la etapa de Licitación e iniciar la ejecución de las obras.				Documentación como Informes del requerimiento, avances de los estudios para este proyecto.	Actualmente este proyecto inicia la fase de preinversión, se gestiona con apoyo logístico de personal de la DGAC (Unidad de Infraestructura Aeronáutica, Navegación Aérea, Operaciones Aeronáuticas), en caso de requerirse contenido presupuestario para otros estudios estos se gestionarán por medio del levantamiento de límite de gasto.
Total de Recursos Presupuestarios							\$621.784.825,38	(Presupuesto Programa N° 3, No se contemplan los proyectos de inversión)		

AMPLIANDO LA INFORMACIÓN:

ETAPA DE PROYECTO	PONDERACIÓN
1. Preinversión	10%
Diseño y Estudios Ambientales y Sociales	8%
Temas Sociales y Ambientales	2%
2. Proceso	30%
Elaboración y Publicación del Cartel	20%
Análisis de Ofertas	5%
Adjudicación	2,5%
Apelaciones y Refrendo	2,5%
3. Ejecución de Obras	60%



Miguel

Lic. Miguel Cerdas Hidalgo
Coordinador de Proyectos OACI
Correo electrónico: mcerdas@dgac.go.cr
Teléfono: 24 35 76 81



Allen

Lic. Allen Vargas Rodríguez
Coordinador de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica
Correo electrónico: avargas@dgac.go.cr
Teléfono: 22 32 73 61



Lic. Jorge Fernández Chacón
Director General DGAC
Correo electrónico: jfernandez@dgac.go.cr
Teléfono: 22 90 00 90

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA
DIRECCIÓN GENERAL



Anexos

**Anexo N°1
Aval de la MAPI de la DGAC
Oficio CIRCULAR DMOPT-0039-2012**

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

CIRCULAR DMOPT-0039-2012
3 SETIEMBRE 2012

Ing. Urias Ugalde Varela
Presidente Ejecutivo, INCOP

Máster. Allan Hidalgo Campos
Presidente Ejecutivo JAPDEVA

Ing. Miguel Carabaguíaz Murillo
Presidente Ejecutivo, INCOFER

Lic. Jorge Fernández Chacón
Director General de Aviación Civil

Ing. Edwin Rodríguez Aguilera
Secretario Técnico Consejo Nacional de Concesiones

Ing. José Luis Salas Quesada
Director Ejecutivo Consejo Nacional de Vialidad

Lic. Mario Francisco Badilla Apuy
Director Ejecutivo Consejo de Transporte Público

Licda. Silvia Bolaños Barrantes
Directora Ejecutiva Consejo de Seguridad Vial

Ing. Alejandro Molina Solís
Director División de Obras Públicas

Lic. Luis Fernando Coronado Salazar
Director División Marítimo Portuario

Lic. Rafael Chan Jaén
Director División de Transportes

Licda. Emelina Pérez Castillo
Directora Financiera Proyecto Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper



Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

DMOPT-0039-12

Pág.2

De:

Rodrigo Rivera Fournier
Ministro a.i



Estimados señores (as):

Reciban un cordial saludo. De conformidad con lo estipulado en el Artículo 15 de los "Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento, Cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público en Costa Rica", para la Programación Sectorial 2013 en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, esta Rectoría emite el aval de la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) 2013 de su Representada, la cual está acorde con las metas de las acciones estratégicas formuladas en el Plan Nacional de Desarrollo vigente. Lo anterior, con base en el análisis técnico y ajustes efectuados por la Dirección de Planificación Sectorial en coordinación con el enlace de su Institución.

Cc:

Lic. Roberto Gallardo Niñez, Ministro MIDEPLAN
Licda. Natalia Alvarado, Área de Análisis Acciones Institucionales, MIDEPLAN
Licda. Natalia Alvarez, Directora de Planificación, INCOP
Licda. Karla Piedra, Directora de Planificación, JAPDEVA
Lic. Miguel Madrigal Gutiérrez, Director Financiero, INCOFER
Licda. Vilma López Viquez, Directora de Planificación Aviación Civil
Ing. Mario Barboza, Jefe de Planificación Consejo Nacional de Concesiones
Ing. Mónica Moreira Sandoval, Directora Planeamiento y Control, CONAVI
Lic. Marco Caravaca Reyes, Director de Planificación Consejo de Transporte Público
Licda. Jeannett Masís, Directora de Proyectos, COSEVI
Lic. Manuel Pool Araya, División de Transportes
Lic. Jorge Vargas Lobo, División de Obras públicas
Ing. Ronald Flores Vega, Director Planificación Sectorial
Lic. Luis Carlos Martínez Zúñiga, Jefe Planes y Proyectos
Licda. Ibis San Lee Q., Dirección de Planificación Sectorial
Archivo / copiadador.

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica

Tel: (506) 2222-2025 / 2222-9467 / 2222-8681

Fax: (506) 2255-0242 Apto. Postal 10176-1000



Anexo N°2
Comunicado del gasto presupuestario máximo 2013
Oficio STAP-0904-2012

San José, 26 de abril de 2012
STAP-0904-2012

DIRECCION GENERAL
7 MAY 2012 AM 8:4
-1-

Licenciado
Jorge Fernández Chacón
Director General
Dirección General de Aviación Civil

Ref.: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el 2013

Estimado señor:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5° de las Directrices Generales de Política Presupuestaria para el 2013, Decreto Ejecutivo No. 37042-H, publicado en el Alcance Digital No. 35 a La Gaceta No. 59, del 22 de marzo del 2012, me permito comunicarle que el gasto presupuestario máximo para el 2013 de la entidad a su cargo, se fija en ¢11.770.8 millones.

Este gasto surge de aplicar la metodología establecida en el artículo 5° de las Directrices Generales de Política Presupuestaria para el 2013; de dicha cifra están rebajados los montos de las exclusiones generales y específicas detalladas en el artículo 6° de las mencionadas Directrices.

Cualquier consulta sobre el particular, favor comunicarse con esta Secretaría Técnica.

Sin otro particular, muy atentamente.

Mayra Calvo
Mayra Calvo Cascante
Directora Ejecutiva



CMR/mcm

CC: Auditoría Interna, DGAC
Contraloría General de la República

Anexo N°3
Programación Estratégica Programa N° 2
Servicios Administrativos

Programa Presupuestario N° 2:
Servicios Administrativos

Características del Programa

El Programa Presupuestario N° 2 denominado **Servicios Administrativos** tiene por finalidad dentro de la misión institucional ser apoyo para la gestión sustantiva de la Institución, se encarga de articular las Áreas: Administrativa, Técnica, Financiera e Informática de la Institución. Además, engloba los Procesos a partir de las siguientes categorías Funcionales:

Nivel Político:

- Consejo Técnico de Aviación Civil
- Unidad de Auditoria Interna
- Órgano Fiscalizador
- Accidentes e Incidentes

Nivel Gerencial:

- Dirección General, con los Procesos de:
 - AVSEC-FAL
 - Contraloría de Servicios
 - Control Interno – SAGEC
 - Certificación de Aeródromos

Unidades Asesoras:

- Unidad de Asesoría Legal
- Unidad de Transporte Aéreo
- Unidad de Planificación

Unidades Funcionales:

- Unidad de Informática
- Unidad Servicios de Apoyo, que incluye los Grupos de Trabajo de:
 - Recursos Materiales
Procesos: Proveeduría y Abastecimiento de Bienes y Servicios, Archivo Institucional, Administración y Control de Bienes.
 - Recursos Financieros
Procesos: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad
 - Recursos Humanos
Procesos: Documentación y Trámite, Dotación de Personal, Capacitación y Desarrollo del Recurso Humano.

Principales Productos

El producto estratégico del Programa N° 2, son las **Gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica**, las mismas abarcan: instrucciones operativas y administrativas en materia de aviación civil de acuerdo con la Ley General, los reglamentos y anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional. Además, resoluciones y contratos administrativos, proyectos de ley y reglamentos, registro aeronáutico debidamente actualizado, estados financieros auditados, evaluaciones sobre el funcionamiento administrativo, financiero e informático. Fiscalizaciones del contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Así como la vinculación institucional con el Plan Nacional de Desarrollo, elaboración de los Planes Anuales Operativos (Internos) y Planes Operativos Institucionales (Externos), Evaluaciones Institucionales, Plan Estratégico Institucional, análisis administrativo de procesos y procedimientos para la gestión

institucional, distribución oportuna de los recursos, recaudación efectiva, sistemas de información automatizados, asistencia técnica ágil y oportuna, manuales técnicos y operacionales. Además, el planteamiento de Políticas de transporte aéreo, establecimiento de convenios de transporte aéreo. Autorizaciones para certificados de explotación, estudios de tarifas y coordinación de itinerarios.

Es importante destacar que para el año 2013 el programa N° 2, se enfoca estratégicamente hacia el desarrollo de la Informática en la Institución, gestión que ha venido desarrollando en cuanto a la implementación del Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI), de conformidad con los componentes a desarrollar y poder contar con la adquisición de Hardware y Software, buscando obtener óptimos resultados en la gestión institucional y cumplir con las normas TI, así como dar cumplimiento a las disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República sobre este tema en particular.

Se ha determinado prioritaria la implementación de un “Sistema Integral Administrativo Financiero” (SAF), el cual surge ante la necesidad de dotar a la Organización de nuevas tecnologías que permitan acceder remotamente los sistemas de información y por lo tanto aumentar la productividad de los distintos usuarios de los sistemas.

El principal objetivo de este proyecto es el desarrollo de una aplicación informática integrada administrativa y financiera, que permita la integración de la información de las áreas citadas y la creación de aplicación en ambiente Web, que propicien el trabajo a distancia; se asigna un incremento presupuestario a este objetivo, por cuanto la Dependencia de Informática define para el año 2013 el desarrollo del Sistema Administrativo-Financiero (SAF), sistema integral que interrelacionará las Dependencias de Recursos Humanos y Financiero, implicando

las consultorías para el diseño del sistema, capacitación para su uso y adquisición de equipos.

También se ha programado nuevamente el objetivo: “Implementar el Plan Estratégico Institucional (PEI) y la modernización estructural para contar con una organización acorde a los requerimientos y realidad institucional.”

La propuesta de PEI y Modernización de la Estructura Organizacional, fue desarrollada por los Consultores INECO, iniciando con un diagnóstico institucional y posteriormente presentando la propuesta a implementar, misma que tiene como objetivo final mejorar el desarrollo de la gestión institucional para brindar servicios de calidad a los usuarios de la aviación civil.

En cuanto al avance en la implementación de los estudios de Modernización de la Estructura Organizativa del CETAC y la DGAC, de conformidad con la “Guía para la elaboración del Documento de Organización o Reorganización Institucional”, del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica MIDEPLAN; se trabaja en la elaboración del informe que será remitido como documento oficial a la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes por ser el Rector, para su posterior remisión al MIDEPLAN.

Se realiza además a nivel institucional un estudio de clima laboral, se recopila la información requerida para presentar ante la dependencia de Reforma del Estado – MIDEPLAN, se trabaja en la actualización de los procesos institucionales, una vez que se cuente con la información solicitada se concluirá el documento final a presentar ante las Instituciones Gubernamentales involucradas en el aprobación.

El tercer objetivo de este programa es: “ Promover a nivel institucional que se establezca una política de trabajo que incluya la perspectiva de género y se oriente a garantizar la igualdad de oportunidades para mujeres, hombres y las personas con discapacidad en todos los aspectos de su vida laboral.”

Lo anterior busca dar seguimiento a la solicitud planteada por el Ministro a.i. Lic. Rodrigo Rivera Fournier, mediante el oficio DMOPT-5220-12, en donde se hace alusión a la responsabilidad institucional de incorporar en la programación objetivos que se avoquen a dar cumplimiento con la Ley 7600: Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad y la Aprobación del Protocolo Facultativo de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer; que para estos efectos cabe resaltar que se ha nombrado a nivel institucional la persona que servirá de enlace a nivel sectorial para establecer las políticas a seguir, lo anterior buscando un desarrollo inclusivo según la perspectiva de género. Así mismo, cabe resaltar que en la Institución se ha integrado la "Comisión 7600", para propiciar condiciones de accesibilidad universal a las personas con discapacidad.

Los principales usuarios y beneficiarios de éste Programa son: los clientes internos (funcionarios de las diferentes dependencias técnicas o administrativas que conforman la Institución) y externos (estudiantes, operadores aéreos comerciales, Instituciones Públicas, etc. solicitantes de información o estadísticas) y usuarios en general tanto nacionales como internacionales de los servicios que se brindan en Oficinas Centrales.

A continuación, se presenta la matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos, para el año 2013, con la finalidad de otorgar seguimiento a la misma.

INSTITUCIÓN: Dirección General de Aviación Civil

Programa N° 2: Servicios Administrativos

MISIÓN: Contribuir con el ambiente óptimo de seguridad operacional aeronáutica, mediante la gestión de servicios administrativos, aplicación de normativa y política del transporte aéreo nacional e internacional.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES:

6. Modernizar la estructura organizativa e implementar el Plan Estratégico Institucional y las tecnologías informáticas, a fin de mejorar el desarrollo de la gestión institucional para brindar servicios de calidad a los usuarios de la aviación civil.

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)	Fuente de datos del Indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado	t-1	t+1	t+2	t+3		
					anual (2013)	2014	2015	2016	Montos		
Producto: Gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica	Implementar el Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI) para mejorar la gestión institucional.	Porcentaje de implementación de acciones del PETI	Cantidad de acciones cumplidas / Total de acciones programadas (61) ¹	2010: 12 acciones cumplidas del PETI (24%), 2011: 17 Acciones del PETI implementadas (33%), 2012: 12 Acciones del PETI implementadas (24%)	3 Acciones del PETI implementadas (5%)	7 Acciones del PETI implementadas (14%)			\$401.655.304	Interna	Responsables Informática y Comisión TI, se asigna un incremento presupuestario a este objetivo, por cuanto la Dependencia de Informática define para el año 2013 el desarrollo del Sistema Administrativo Financiero (SAF), sistema integral que interrelacionará las Dependencias de Recursos Humanos y financiero, implicando las consultorías para el diseño del sistema, capacitación para su uso y adquisición de equipos.
Usuarios: Clientes internos y externos, usuarios de la DGAC en general, nacionales e internacionales	Implementar el Plan Estratégico Institucional (PEI) y la modernización estructural para contar con una organización acorde a los requerimientos y realidad institucional.	Porcentaje de las acciones del PEI incorporadas en la gestión institucional	Cantidad de acciones implementadas en la gestión / Total de acciones del PEI	Desarrollo del proceso licitatorio por parte de COCESNA, para contratar el desarrollo del PEI de la DGAC, empresa consultora: INECO. Desarrollo de un diagnóstico institucional previo a la Propuesta de PEI y Modernización de la Estructura Organizativa. Avance del Plan: Actualización de procesos 5% de las Acciones del PEI implementadas	Acciones del PEI implementadas (10%)					Interna	Responsables: Equipo Director, Unidad de Planificación, eventualmente se puede afectar la implementación del plan y la modernización de la estructura institucional por las aprobaciones que deben realizarse entre dependencias.
	Promover a nivel institucional que se establezca una política de trabajo que incluya la perspectiva de género y se oriente a garantizar la igualdad de oportunidades para mujeres, hombres y las personas con discapacidad en todos los aspectos de su vida laboral.	Propuesta de Política de igualdad de género e igualdad de oportunidades	Política establecida / política programada	Se determina en los lineamientos técnicos y metodológicos la necesidad de programar acciones para erradicar la discriminación por género o discapacidad.	Desarrollar una Propuesta de Política de igualdad de género e igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad					Interna	Se ha establecido a nivel institucional el enlace a nivel sectorial para establecer las políticas a seguir buscando un desarrollo inclusivo para dar atención a las personas con algún grado de discapacidad y según la perspectiva de género. A nivel institucional se ha integrado la "Comisión 7800", para propiciar condiciones de accesibilidad universal.
Total de Recursos Presupuestarios									\$13.386.689.974,43	El presupuesto real del programa N° 2 es de \$4.548,36 millones.	

**** Ampliando la información cabe señalar:**

La implementación del Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI) se ha programado en 51 acciones a desarrollar en total, distribuidas entre los años 2010 y 2014.

Para elaboración del PETI, primeramente se realizó en el año 2008 el levantamiento del Diagnóstico de las necesidades informáticas, en el 2009: la aprobación por parte del CETAC (Agosto 2009) del Plan Estratégico Institucional de Tecnologías Informáticas (PETI), 2010: se alcanzó la implementación de 12 Acciones, lo cual se estima en un 24%. Durante el período 2011 se desarrollaron 17 acciones las cuales representan un 33% de implementación del PETI. En el año 2012 el avance se estima en 12 acciones, considerando un 24% de implementación. Se programa para el período 2013 la ejecución de 3 Acciones (5%), así como el desarrollo del Sistema Administrativo Financiero (SAF).

** El programa N° 2 contempla el rubro de Sumas libres sin asignación presupuestaria. Por la suma de \$8.838,32 millones.


Ing. Luis Fernando Camacho Quesada
Coordinador Unidad de Informática


DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Msc. Olmán Durán Arias
Ejecutor Programa Presupuestario N° 2



ANEXO N° 4
Acuerdo de Aprobación
Oficio CETAC-AC-1198-2012

13 de setiembre, 2012

Señora
Vilma López Víquez
UNIDAD DE PLANIFICACION

Estimado señor:



Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo décimo séptimo de la sesión ordinaria 74-2012 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 10 de setiembre del 2012.

ARTÍCULO.- 17 “La Dirección General de Aviación Civil mediante oficio DGAC-DG-OF-1878-2012 de fecha 05 de setiembre del 2012 presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil el oficio UPLA- 211-2012 de fecha 05 de setiembre del 2012, suscrito por la señora Vilma López Víquez de la Unidad de Planificación, mediante el cual remite el Anteproyecto del Plan Operativo Institucional 2013.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y recomendación contenida en el oficio N°1878-12 de la Dirección General y oficio UPLA-211-2012 de la Unidad de Planificación, se aprueba el Plan Operativo Institucional 2013 y remítase a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria para lo que corresponda. Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. **ACUERDO FIRME**

Atentamente,

Lic. Jorge Fernández Chacón
DIRECTOR GENERAL

CC: Jorge Fernández Chacón/ Dirección General
Expediente
Archivo

aac*/JFC



CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica

Consejo Técnico de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil
Tel. 2231 3280 Fax. 2290 4121
Apdo. Postal 5026-1000

0062

ANEXO N° 5
Priorización de Proyectos de inversión a ejecutarse en 2013
Oficio CETAC-AC-1142-2012

05 Setiembre del 2012

CETAC-AC-1142- 2012

Señora
Vilma López Viquez
PLANIFICACION



Estimada señora:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo sexto de la sesión ordinaria 72-2012 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 03 del mes de setiembre del año 2012.

ARTÍCULO 06.- “La Dirección General de Aviación Civil mediante oficio DGAC-DG-OF-1816-2012 de fecha 28 de agosto del 2012, presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil; oficio UPLA 209-2012 de fecha 28 de agosto del 2012, suscrito por la señora Vilma López Viquez, Coordinadora de la Unidad de Planificación, en el que remite informe referente a la priorización de los proyectos de inversión a ser ejecutados por la Institución (Plan de Modernización de Aeródromos, inversiones primer quinquenio) de conformidad con lo solicitado mediante artículo 09 de la sesión ordinaria 44-2012.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- a. Autorizar la incorporación recomendada para la designación de recursos presupuestarios requeridos para los siguientes proyectos: “Traslado de COOPESA”, Control de Calidad (Rampa Remota y Traslado de COOPESA), “Acometida eléctrica y telefónica subterránea en calle de rodaje Charlie y continuación para habilitar los futuros hangares del lado sur AITBP” y “Mejoramiento del Aeródromo de La Managua, Quepos”.
- b. Proceda la Unidad de Planificación y Recursos Financieros a incorporar dichos proyectos como parte del Plan Operativo Institucional 2013 y se prepare como

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica

Consejo Técnico de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil
Tel. 2231 3280 Fax. 2290 4121
Apdo. Postal 5026-1000

05 Setiembre del 2012

- 2 -

CETAC-AC-1142- 2012

acompañamiento del Presupuesto Ordinario 2013 la solicitud de levantamiento de límite de gasto para asignarles el contenido económico requerido.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente.
ACUERDO FIRME

Atentamente,


Jorge Fernández Chacón
DIRECTOR GENERAL

C: Jorge Fernández Chacón / Director General
Expediente
Archivo
vca/jfc





ANEXO N° 6
Certificación de Verificación de Requisitos Mínimos del
Bloque de Legalidad que debe Cumplir el
Plan Operativo Institucional de las Entidades y Órganos Públicos
Sujetos a la Aprobación Presupuestaria de la
Contraloría General de la República

CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD QUE DEBEN CUMPLIR LOS PLANES DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS SUJETAS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

Sujetos obligados a realizar la certificación y sus efectos legales: Esta certificación deberá ser completada y emitida bajo la entera responsabilidad del funcionario designado formalmente, por el jerarca superior o titular subordinado, como responsable del proceso de formulación del plan operativo institucional, de conformidad con lo establecido en el punto 8 de los “Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República”¹.

El citado funcionario está en la obligación de conocer integralmente el citado proceso de planificación institucional de manera que se encuentre en condición de certificar cada ítem en ella contenida. Asimismo, deberá hacer las revisiones y verificaciones del caso para garantizar la veracidad de la información que se consigna en su certificación. El consignar datos o información que no sea veraz acarreará las responsabilidades y sanciones penales (artículos 359 y 360 del Código Penal), civiles y administrativas (previstas principalmente en la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos No 8131 y la Ley General de Control Interno No 8292).

¹ Publicados en La Gaceta N°. 96 del martes 18 de mayo del 2004.

CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD QUE DEBEN CUMPLIR LOS PLANES DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS SUJETAS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

El (la) suscrito (a) Vilma López Víquez, mayor, casada, vecina de Heredia, con cédula de identidad numero dos, trescientos ochenta y cinco, ciento diecinueve, coordinadora de la Unidad de Planificación, responsable del proceso de formulación del plan anual operativo del periodo 2013 del Consejo Técnico de Aviación Civil / Dirección General de Aviación Civil, designado de conformidad por la estructura institucional, por este medio certifico, sabedor de las responsabilidades penales, civiles y administrativas que me pueda acarrear el no decir la verdad, que he revisado todos los aspectos contemplados a continuación y que son fidedignos.

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
1. El plan operativo institucional ³ fue aprobado por el superior jerarca (Junta Directiva o similar).	X			APROBACION del jerarca, Artículo 17 de la Sesión Ordinaria N° 74-2011, celebrada el 10 de setiembre del 2012. Oficio CETAC-OF-1198-2012
2. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República":	X			La formulación del POI, se realiza en la Unidad de Planificación en coordinación con los responsables de cada programa y proceso. Es importante indicar que los encargados de cada unidad participan en forma directa en el proceso de formulación del Plan Anual Operativo (interno), el cual es participativo. De acuerdo a la designación presupuestaria realizan la distribución entre los

² Estos requisitos forman parte del bloque de legalidad, por consiguiente su incumplimiento genera responsabilidades atribuibles a los funcionarios que han incumplido sus deberes, según lo establece la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la Ley General de Control Interno.

³ Debe entenderse que el instrumento denominado Plan operativo institucional (previsto en el Decreto N° 34558-H-PLAN) no sustituye los que la institución ya utiliza para el proceso de planificación de corto, mediano y largo plazo (Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica). Por consiguiente, las instituciones deben contar con un plan institucional, con el correspondiente nivel detalle, que sirva de sustento a las asignaciones presupuestarias propuestas.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				objetivos, metas y actividades que se establecen a un nivel operativo, tomando en consideración los objetivos estratégicos incluidos en el Plan Estratégico Institucional y el POI.
a) Principios de la formulación presupuestaria.	X			
i) Integralidad				
ii) Divulgación				
iii) Participación				
iv) Flexibilidad				
v) Sostenibilidad				
b) Que responda a:	X			
i) Políticas institucionales				
ii) Planes de mediano y largo plazo				
iii) Plan Nacional de Desarrollo (en los casos que corresponda)	X			Lo referente al Plan Nacional de Desarrollo y la MAPI se remitió a Planificación Sectorial del MOPT, donde se aprobaron las acciones estratégicas del sector aéreo, según Circular DMOPT-0039-2012 del 03-09-12
c) Financiamiento suficiente y oportuno en el presupuesto para el cumplimiento de lo programado.	X			Se efectúa la programación de conformidad con el límite de gasto establecido por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria para el 2012, según STAP-0904-2012 del 26-04-12, por ₡11.770,80 millones.
d) Relación entre los recursos asignados en el presupuesto y los productos y servicios definidos en el plan operativo institucional.	X			
e) Medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	X			Los indicadores fueron establecidos por los ejecutores de cada uno de los programas. Se incluyen cada uno de los ejecutores

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				responsables, que se encargan de la recopilación de la fuente de información y suministrar la información.
f) Utilización de los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos.	X			Los resultados del proceso de riesgos, se implementan en el Plan Anual Operativo y algunas otras acciones estratégicas en el POI 2013.
3. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica" ⁴ :	X			
a) Aspectos Estratégicos Institucionales				
b) Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) ⁵				
c) Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP)				
d) Aprobación ⁶ del/de los respectivo(s) Ministro(s) rector(es) de sector para la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), en el caso de instituciones que figuran como ejecutores de las	X			Se aprobó mediante Circular DMOPT-0039-2012 del 03-09-12

⁴ Ver en página electrónica del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Entre otras cosas se indica que la estructura presupuestaria a nivel de programa de las instituciones y la que se incluye en el apartado "Aspectos Estratégicos Institucionales", debe ser igual a la del presupuesto. Además, sus programas presupuestarios deberán responder a procesos de producción final de bienes y servicios.

Asimismo, cuando las instituciones tengan un programa presupuestario de inversión, éste debe generar bienes y servicios finales dirigidos al usuario externo.

⁵ Especialmente se indica que la MAPI permite obtener información anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de las acciones estratégicas sectoriales anuales establecidas en la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional –MAPSESI- y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución

⁶ Según lo dispuesto en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No 35374, publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
acciones y metas estratégicas del PND.				
4. Se cuenta con un Programa institucional de inversión pública de mediano y largo plazo ⁷	X			Los proyectos a desarrollar se encuentran incorporados en el SNIP, además vinculados con las metas aprobadas para el PND, se establecen de conformidad con el Plan de Modernización de Aeródromos y el Plan de Inversión aprobado por el CETAC.
a) Está debidamente actualizado	X			El Plan de Modernización de Aeródromos del país, elaborado por medio del Convenio CETAC –OACI, fue aprobado en la sesión ordinaria 33-2011, artículo 07 del 11 de mayo, 2011, Oficio CETAC-OF-1197-2011. El Plan de Inversión aprobado por el CETAC según oficio CETAC-AC-0736-2012, artículo 09 de sesión ordinaria 44-2012, que permitirá incluir los proyectos que se requieren en cada periodo presupuestario.
b) Cuenta con el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.	X			Dictamen según lo externado en el oficio Circular DMOPT-0039-2012 del 03-09-12
c) Es compatible con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND y en el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).	X			Es compatible con las metas aprobadas en el Consejo Sectorial, PND y PNIP.
d) Los proyectos de inversión responden a soluciones específicas derivadas de políticas públicas, leyes y reglamento vigentes, al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y al Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) ⁸ .	X			Los proyectos responden a soluciones derivadas del Contrato de Gestión Interesada y el acuerdo de la sesión ordinaria 26-2010, artículo décimo

⁷ Acorde con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto No 32988), en el Decreto Ejecutivo N° 34694 PLAN-H y en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión.

⁸ Según lo establecido en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				del CETAC, celebrada el 12 de julio del 2010. Plan de Modernización de Aeródromos, Plan Nacional de Transporte, Plan de Inversión, Plan Estratégico Institucional – PEI. Además de las metas establecidas en el PND.
e) Los proyectos de inversión cuentan con el aval y dictamen técnico de las rectorías sectoriales ⁹ .	X			Los proyectos se encuentran inscritos en el BPIP de MIDEPLAN.
f) Los proyectos de inversión cuentan con el criterio técnico favorable de la Unidad de Inversiones Públicas de MIDEPLAN ¹⁰ .	X			Los proyectos cuentan con los códigos asignados por el Banco de Inversiones de MIDEPLAN
g) Los proyectos de inversión guardan concordancia con los listados de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión Pública con las prioridades institucionales y el Plan Nacional de Inversiones Públicas ¹¹ .	X			
h) Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSESI) ¹² .	X			Aprobado según oficios citados anteriormente.
5. El plan institucional cumple con lo establecido en las "Directrices sobre la aplicación de la "Circular con algunas disposiciones legales y técnicas sobre el sistema planificación-presupuesto de los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República" N°. 8270:	X			
a) Estructura programática del plan-presupuesto (punto II.1.5.4 de la Circular N°. 8270)	X			
b) Objetivos generales o estratégicos del ente u órgano, valores y factores clave de éxito (punto II.1.5.5 de la Circular N°. 8270)	X			Se presentan los objetivos estratégicos, indicadores, la prioridad institucional, de conformidad con los lineamientos estratégicos del PEI y con los con los lineamientos de la STAP. Además en el PAO interno se presentan los valores, políticas, lineamientos del

⁹ De acuerdo con lo dispuesto en la norma 1.11 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹⁰ Acorde con lo indicado en la norma 1.15 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹¹ De conformidad con lo indicado en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹² Según lo establecido en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				sector aéreo, de acuerdo con el Plan Estratégico Institucional –PEI, aprobado mediante artículo 04 de la Sesión Ordinaria 24-2012 del 26 de marzo del 2012, oficio CETAC-AC-0394-2012.
c) Producto o servicio (punto II.1.5.8 de la Circular N°. 8270)	X			
d) Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas (punto II.1.5.9 de la Circular N°. 8270)	X			Se realiza en el PAO interno.
e) Catálogo de indicadores (punto II.1.7.15 d, de la Circular N°. 8270)	X			Se efectuó un taller con los enlaces de cada dependencia institucional, mediante el cual se aportó un listado de los indicadores. Así mismo, se cuenta con el Plan Estratégico Institucional, realizado por la empresa consultora INECO y aprobado por el CETAC.
f) Información referente a proyectos de inversión física y desarrollo (Capítulo III. de la circular N° 8270)	X			Se incluyen los proyectos definidos por el CETAC, a desarrollar en el periodo 2013, según las prioridades institucionales, el plan de Inversión y el plan de Modernización de Aeródromos. Se incluyen los proyectos que se realizarán en el 2013, con aumento del límite de gasto.
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan institucional y el presupuesto ordinario para el periodo 2012 se encuentran debidamente vinculados.	X			Se encuentran vinculados.
2. La estructura programática del plan institucional es coherente con la estructura programática del presupuesto ¹³ .	X			

¹³ Conforme lo dispuesto en la norma 554 del "Manual de normas técnicas sobre presupuesto que deben observar las entidades, órganos descentralizados, unidades desconcentradas y municipalidades, sujetos a la fiscalización de la Contraloría General de la República", el punto II.1.5.4 de la circular N° 8270 y los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica (Decreto No 34558).

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
3. En el plan institucional se establecen prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	X			
4. La institución cuenta con:				
a) Una definición clara de las funciones institucionales.	X			
b) La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	X			
c) Un organigrama debidamente actualizado.	X			Se encuentra de conformidad con los procesos aprobados y oficializados, sin embargo esta en proceso el ajuste de acuerdo con la propuesta de modernización de la estructura organizativa, elaborado por la firma consultora INECO.
d) Un diagnóstico institucional.				Se toma en consideración las recomendaciones derivadas en el diagnóstico del Plan de Modernización de Aeródromos y las generadas en el Plan Nacional de Transportes y de Aeródromos.
e) La definición de los funcionarios encargados de las diferentes actividades relacionadas con el proceso de planificación, así como de los responsables de la ejecución del plan operativo institucional.	X			
f) La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan operativo institucional, en el nivel de subpartida presupuestaria.	X			Se ajusto de conformidad con el limite de gasto establecido por la STAP, mediante oficio STAP-0904-2012 del 26 de abril, 2012.

Esta certificación la realizo a las catorce horas del día 24 del mes de setiembre del año 2012.

Firma

[Firma manuscrita]

