



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2016

TOMO I

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2016**

CONTENIDOS

Presentación	3
A. ASPECTOS GENERALES	5
B. MATRIZ ARTICULACIÓN DE PLANES Y PRESUPUESTOS	28
Programa N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea	29
Programa N° 2 Servicios Administrativos	31
Programa N° 3 Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	33
C. ANEXOS	59
Anexo N° 1: Acuerdo de Aprobación por parte del CETAC	
Anexo N° 2: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el Año 2016.	
Anexo N° 3: Dictamen de Vinculación POI ñ PND.	
Anexo N° 4: Certificación MIDEPLAN Proyectos Inscritos en BPIP.	
Anexo N° 5: Certificación de Verificación de Requisitos CGR.	

PRESENTACIÓN

De conformidad con el documento Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Planificación, Programación Presupuestaria y la Evaluación en el Sector Público en Costa Rica, definidos para el año 2016, emitidos por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) 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, orientado a la programación presupuestaria anual en el cual las instituciones definen los objetivos, programas, proyectos, indicadores y metas que deben ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y definiendo 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 2016**.

Con las tendencias del Gobierno actual se conoce el interés especial de impulsar la recuperación de la capacidad de diálogo y de construcción de acuerdos, así como desarrollar tres pilares fundamentales los cuales son: **•** Luchar contra la corrupción y fortalecer un Estado transparente y eficiente **•** Impulsar el crecimiento económico del país, con el fin de distribuir mejor la riqueza entre los ciudadanos y generar más y mejores empleos considerando elementos sociales y ambientales **•** y en última instancia **•** Reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema **•**

Los tres pilares están sustentados en diez Compromisos para rescatar a Costa Rica, dentro de los cuales el que atañe a la Institución es **•** Desarrollar y Mejorar la Infraestructura de Transporte **•** desgranado en la acción de: **•** Ampliación de capacidad de infraestructura Aeroportuaria **•**

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 jerarcas 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 dos apartados principales, primeramente un apartado de Aspectos Generales y posteriormente la **Matriz Anual de Planes y Presupuestos (MAPP)** para cada uno de los programas presupuestarios, sustantivos y de apoyo con que se estructura el presupuesto institucional. Ésta matriz permite visualizar la programación anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de los programas considerados en el Plan Nacional de Desarrollo, para ejecutarse en el año 2016 y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución. En última instancia se presentan los Anexos del informe.*

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos consideramos como estratégicos a nivel institucional y 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.

A. 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.

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

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.

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.
- 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, Secretaria 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.

Se considera importante mencionar otros aspectos estratégicos, como lo son la visión institucional, los valores y los lineamientos estratégicos generales:

La Visión Institucional 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.”

La actual Visión de la DGAC 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, incorpora los términos de calidad y seguridad 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 Institución están 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:

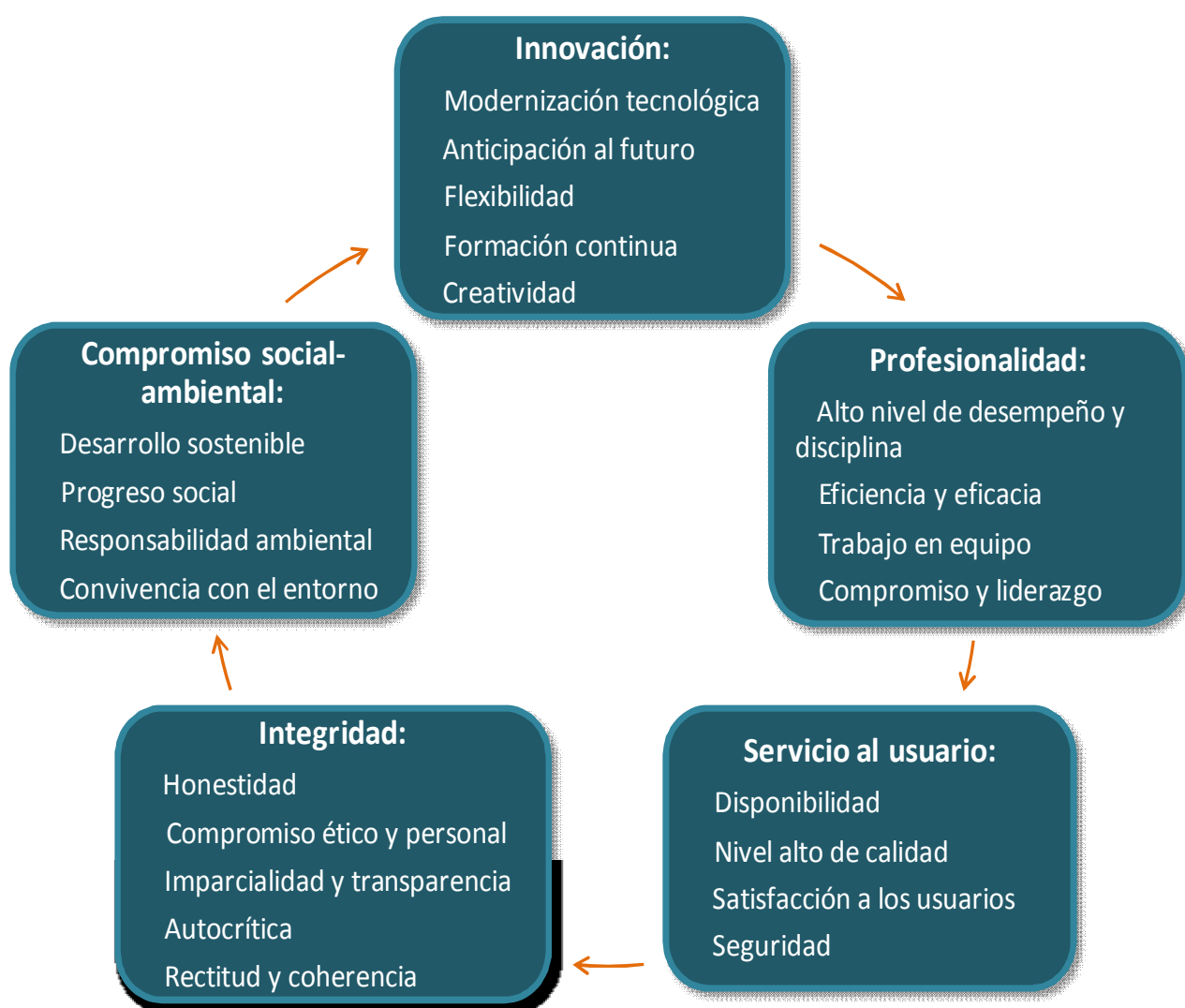
- Honestidad: el comportamiento del personal será un reflejo de honestidad.
- Compromiso ético y personal: promover un compromiso leal con el bien común de la Institución y sus Principios: Visión, Misión y Valores.
- Imparcialidad y transparencia: no debe existir intención anticipada a favor o en contra 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) y (2015-2018), 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.

✓ **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 *ÔVerdeô*. 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 *ÔPlan de Aeródromos Localesô*. 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.**

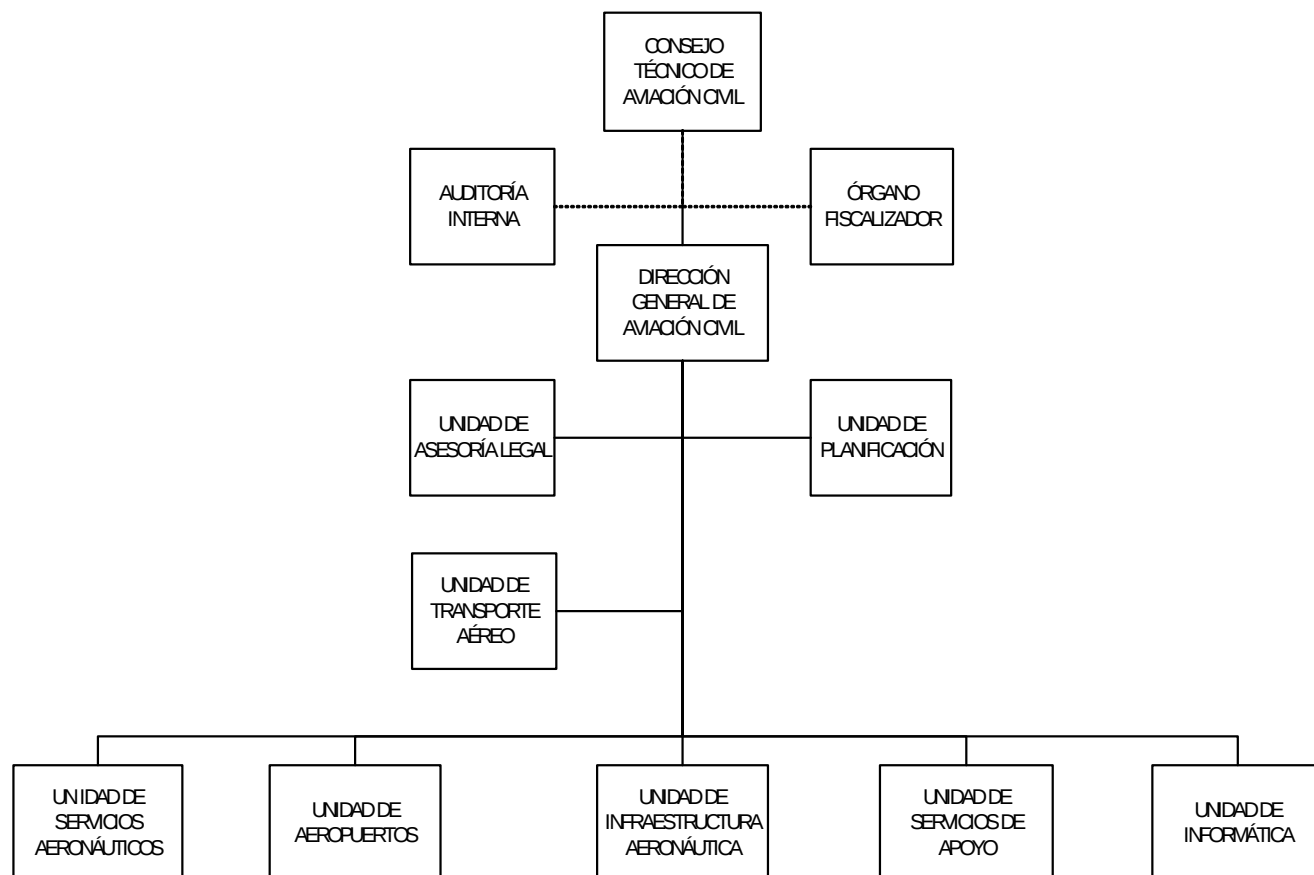
Se trata de que el sector de Aviación Civil contribuya al desarrollo de la industria, tanto directa como indirecta. En este sentido, podrá enfocarse el objetivo en la aparición de una nueva industria relacionada con aspectos medioambientales, en relación a los Aeropuertos Verdes, industria relacionada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

Estructura Organizacional

Se presenta la estructura organizacional oficialmente aprobada:



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

Resultados de la Valoración de Riesgos

Para el período 2015, se han evaluado todas las unidades y grupos de trabajo de la DGAC, entre las cuales están: Proveeduría Institucional, Certificación de Aeropuertos, Coordinación de Aeropuertos (Liberia, Pavas, Limón), Recursos Financieros, AVSEC/FAL, Secretaría del CETAC, Informática, SMS, Licencias, Abastecimiento de Bienes y Servicios, Registro Aeronáutico, Recursos Humanos (Los grupos de trabajo de Recursos Humanos, incluyendo Capacitación), Transporte Aéreo, OFGI, Mantenimiento, Biblioteca Técnica, Infraestructura Aeronáutica, Administración de Bienes, Navegación Aérea, Planificación, SAGEC, Operaciones Aeronáuticas, AIS, Aeronavegabilidad, Contraloría de Servicios, Dirección General/Servicios de Apoyo, Asesoría Legal.

La evaluación de todas las unidades es un factor muy importante para el mejoramiento de la Institución y por tal razón la aplicación del SEVRI no debería tomar en lo posible una cantidad menor o muestra para efecto del estudio y control de los riesgos.

De conformidad con las limitaciones que se presentaron para la elaboración del SEVRI, se puede observar la falta de compromiso de algunas dependencias y desconocimiento para formular los riesgos y sus causas.

Durante la aplicación del SEVRI en cada una de las unidades, se ha apreciado todavía la falta de compromiso para una participación activa de mínimo tres funcionarios (Jefatura, Enlace de Unidad y otro funcionario adicional que posea seis meses de desempeñarse en la unidad) para contar con una muestra de la unidad más representativa que solamente realizarlo con el Enlace de Unidad. Como puede observarse en las listas de asistencia que se adjuntan en el Anexo No. 1, la gran mayoría de las unidades, sólo asistió el Enlace de Unidad.

Los planes de acción definidos para minimizar los riesgos debe haber mayor involucramiento por parte de las jefaturas, ya que algunas actuaciones deberán incorporarse en el PAO institucional.

Se ha observado en el presente estudio, que los riesgos están siendo controlados (existe un Enlace de Unidad que se encarga de los seguimientos anuales de riesgo). Al observarse en la Gráfica No. 1 de Riesgos Inherentes, la mayoría se clasifican en Riesgos Altos y Serios, pero al proponerse diversos Planes de Acción/Mejora en cada una de las unidades, puede observarse en el Gráfico No. 2 un Nivel de Riesgo Residual en su mayoría Moderado.

Las unidades que presentan un Nivel de Riesgo Residual Serio son: Biblioteca Técnica, SMS, AVSEC/FAL e Infraestructura Aeronáutica. Lo anterior no significa que estas unidades se encuentran en una situación crítica, sino sencillamente que requieren de mayor seguimiento y atención en sus Planes de Acción por medio de los Enlaces de Unidad respectivos y por supuesto por parte del Proceso de Control Interno.

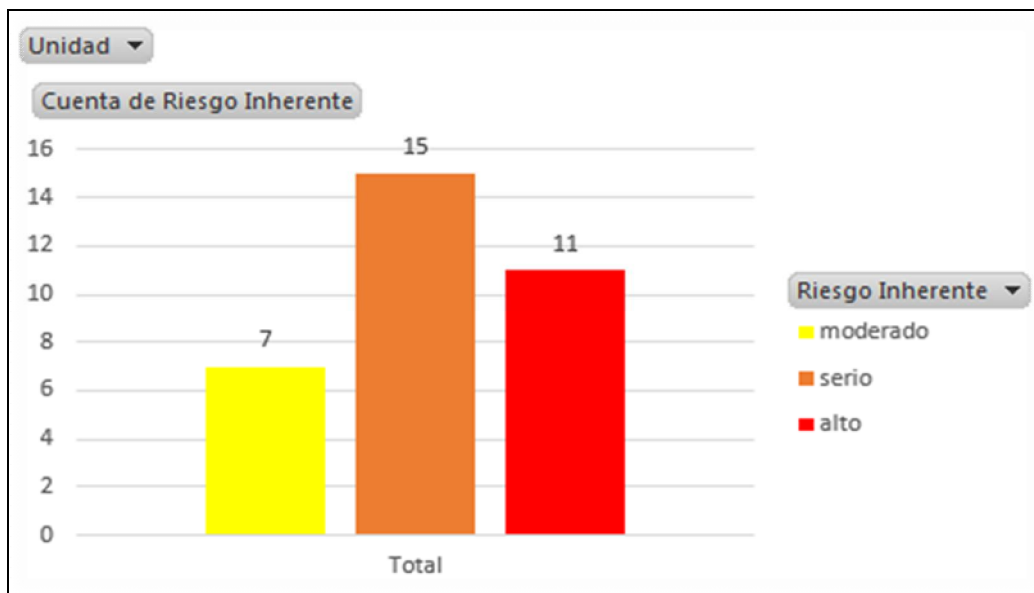
Durante la aplicación del SEVRI en el Sistema SIVARI, se ha observado deficiencias en la generación de las gráficas, mismas que deberían solventarse por medio de la implementación de la nueva versión donada por el MOPT, según las conversaciones que se ha mantenido con ellos (en este caso el CONAVI como canal de comunicación con la DGAC).

Cuadro No. 1. Resumen Cualitativo de los Niveles de Riesgos Presentados en Cada Unidad.

Unidad	Probabilidad	Magnitud	Riesgo Inherente	Riesgo Residual
Proveeduría Institucional	Probable	Moderado	serio	moderado
Certificación de Aeropuertos	Probable	Moderado	serio	bajo
Coordinación de Aeropuertos (AIDO y AITB)	Constante	Catastrófico	alto	moderado
coordinación de Aeropuertos (AIL)	Probable	Mayor	alto	moderado
Recursos Financieros	Insual	Mayor	moderado	moderado
AVSEC/FAL	Probable	Catastrófico	alto	Serio
Secretaría del CETAC	Probable	Moderado	serio	moderado
Informática	Insual	Mayor	moderado	moderado
SMS	Probable	Mayor	alto	Serio
Licencias	Insual	Mayor	moderado	moderado
Abastecimiento de Bienes y Servicios	Constante	Mayor	alto	moderado
Registro Aeronáutico	Remoto	Catastrófico	moderado	moderado
R.H (Salud Ocupacional)	Constante	Mayor	alto	moderado
R.H (Documentación y Trámite)	Ocasional	Mayor	serio	moderado
R.H (Dotación de Personal)	Ocasional	Mayor	serio	moderado

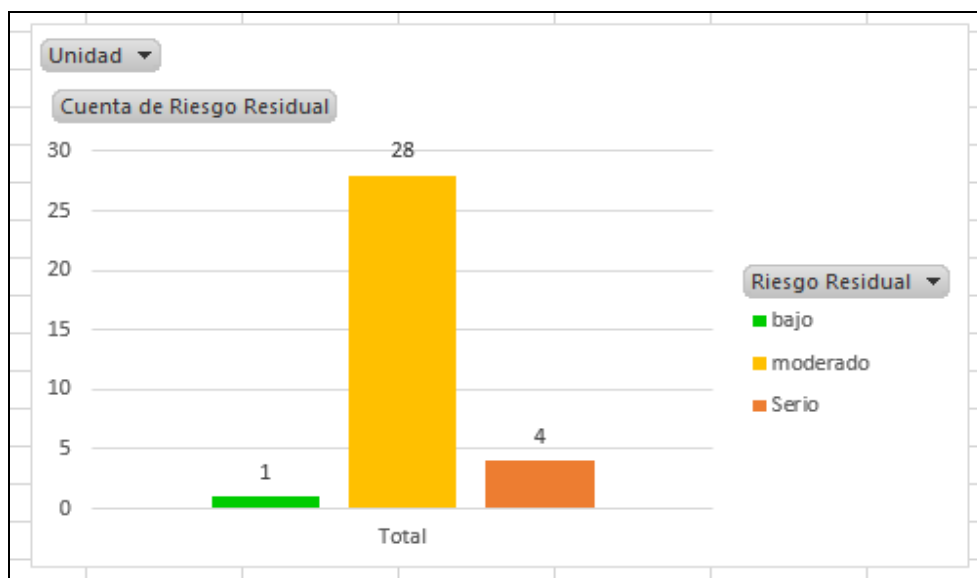
R.H (Relaciones Laborales)	Probable	Mayor	alto	moderado
R.H (Capacitación)	Ocasional	Catastrófico	serio	moderado
R.H (Análisis Ocupacional)	Insual	Catastrófico	serio	moderado
Transporte Aéreo	Ocasional	Mayor	serio	moderado
OFGI	Probable	Moderado	serio	moderado
Mantenimiento	Probable	Mayor	alto	moderado
Biblioteca Técnica	Probable	Mayor	alto	Serio
Infraestructura Aeronáutica	Probable	Mayor	alto	serio
Administración de Bienes	Probable	Moderado	serio	moderado
Navegación Aérea	Inusual	Moderado	moderado	moderado
Planificación	Probable	Moderado	serio	moderado
SAGEC	Probable	Moderado	serio	moderado
Operaciones Aeronáuticas	Probable	Mayor	alto	moderado
AIS	Probable	Moderado	serio	moderado
Aeronavegabilidad	Probable	Moderado	serio	moderado
Contraloría de Servicios	Ocasional	Moderado	moderado	moderado
Servicios de Apoyo/Dirección General	Probable	Moderado	serio	moderado
Asesoría Legal	Ocasional	Moderado	moderado	moderado

Gráfico No. 1. Desglose de Los Niveles de Riesgo Inherente: Moderado, Serio y Bajo



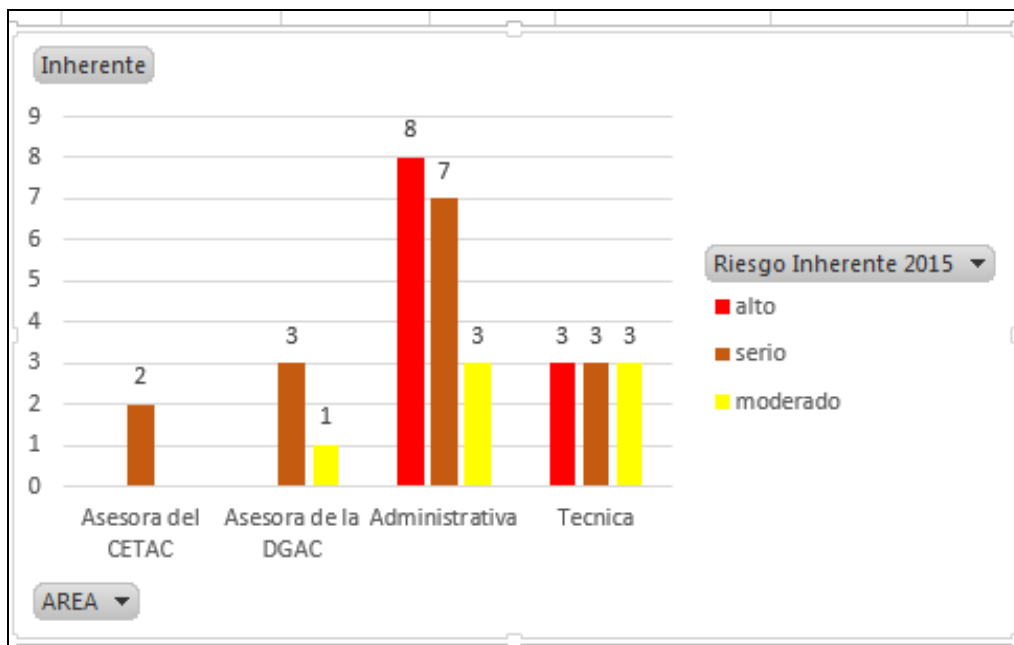
Fuente: Cuadro No. 1 Resumen Cualitativo de Los Niveles de Riesgos Presentados en Cada Unidad.

Gráfico No. 2. Desglose de Los Niveles de Riesgo Residual: Bajo, Moderado y Serio



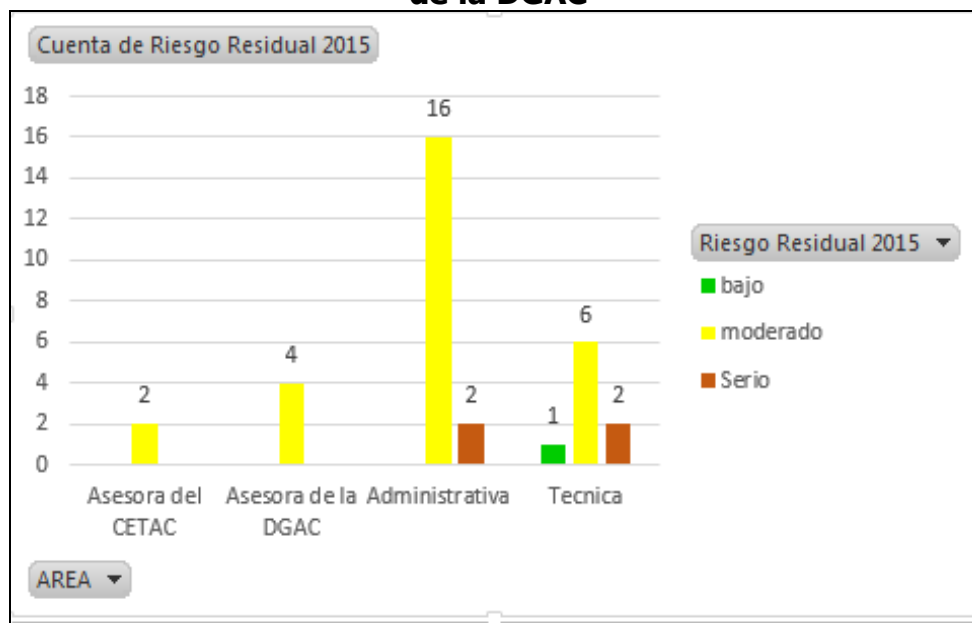
Fuente: Cuadro No. 1 Resumen Cualitativo de Los Niveles de Riesgos Presentados en Cada Unidad.

Gráfico No. 3. Desglose de Los Riesgos Inherentes por las Distintas Áreas de la DGAC



Fuente: Cuadro No. 1 Resumen Cualitativo de Los Niveles de Riesgos Presentados en Cada Unidad.

Gráfico No. 4. Desglose de Los Riesgos Residuales por las Distintas Áreas de la DGAC



Fuente: Cuadro No. 1 Resumen Cualitativo de Los Niveles de Riesgos Presentados en Cada Unidad.

Como se puede observar en el cuadro No. 1 *Resumen Cualitativo de los niveles de Riesgos* presentados en cada Unidad, las dependencias presentan niveles de riesgo residual aceptables, sin embargo las Unidades de AVSEC-FAL, Biblioteca, SMS e Infraestructura Aeronáutica, indican un nivel serio, que deberá tomarse en consideración para la aplicación efectiva de los planes de acción.

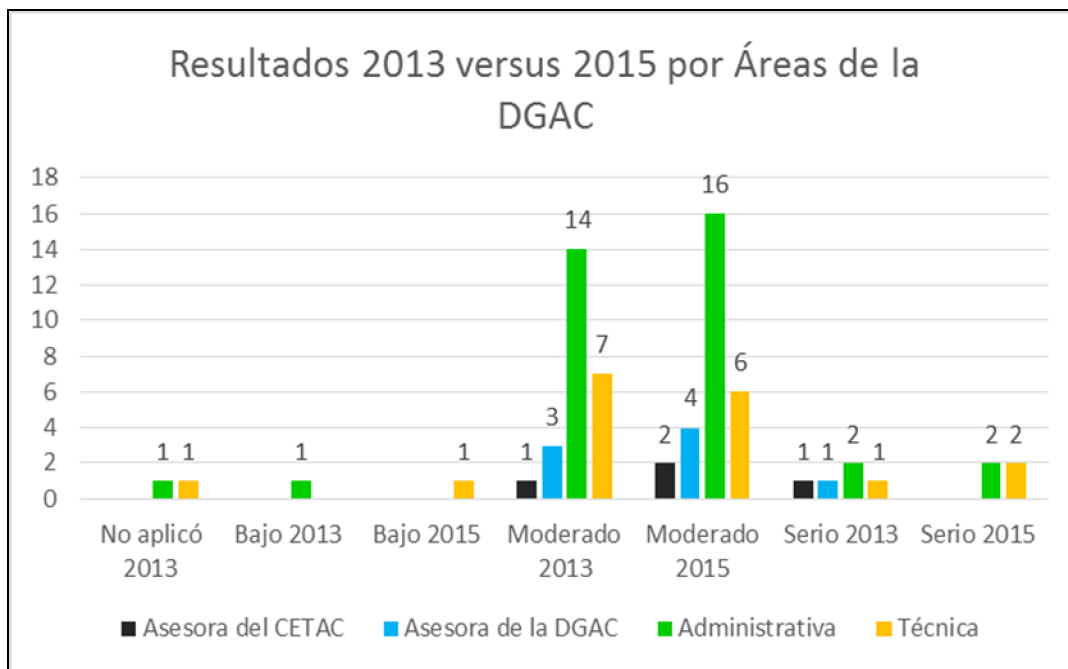
Asimismo, en los gráficos anteriores, los resultados de la valoración del riesgo han sido muy variados, en donde sus niveles de Riesgo Inherentes (Riesgos sin considerar Planes de Acción) van desde Moderado, Serios y Altos, y en los Niveles de Riesgos Residuales (Riesgos considerando Planes de Acción), van desde Bajo, Moderados y Serios.

Considerando que los Riesgos Residuales se calculan con base en la propuesta y realización de Planes de Acción por cada una de las Unidades, es el motivo por el cual disminuye el nivel de criticidad de los Riesgos (al observar los gráficos, se observa una disminución en la clasificación *Alto* y *Serio* que se encuentran en el Riesgo Inherente, dando paso a un aumento en la clasificación de *Moderado* en el Riesgo Residual).

Además, en los gráficos No. 3 y No. 4 se muestra claramente por Área (Asesora del CETAC, Asesora de la DGAC, Área Administrativa y Área Técnica) los niveles de riesgo existentes, en donde son las áreas administrativas y técnicas las que han tenido riesgos más severos (niveles altos), pero que nuevamente con los Planes de Acción propuestos, se convierten en niveles más administrables (niveles serios o moderados).

A continuación se presentan dos gráficos comparativos de los resultados del 2013 versus 2015:

Gráfico No. 5. Resultados del Riesgo Residual del Año 2013 versus Año 2015 por Áreas de la DGAC.



Fuente: Análisis de datos SEVRI 2013 y SEVRI 2015

Del gráfico anterior se puede observar un pequeño avance en la administración de los riesgos durante el período 2015 en comparación con la aplicación del SEVRI 2013 ya que los niveles de riesgo Serios para el presente año, disminuyó en una unidad (o sea, se pasó de contar de 5 a 4 unidades con riesgos serios). Además, mientras dos unidades no realizaron el SEVRI durante el período 2013, para este 2015 se aplicó en todas las unidades de la Dirección General. En términos generales, los niveles de riesgos se encuentran de manera muy similar en la DGAC.

Resultados de Evaluación POI del Periodo Anterior

Se presenta un resumen del **Informe de Evaluación Anual del Plan Operativo Institucional** correspondiente al año 2014, periodo anterior concluido:

Seguimiento de Metas:

PROGRAMA	METAS PROGRAMADAS	METAS CUMPLIDAS	METAS NO CUMPLIDAS
1	5	4	1
2	5	2	3
3	9	1	8
TOTAL	19	7	12

Estimado de Ejecución Presupuestaria Contemplando Sumas Sin Asignación Presupuestaria

Programa	Presupuesto Modificado	Gasto ejecutado	% de ejecución
1	¢8.993.468.0053.67	¢7.927.718.444.47	88.15%
2	¢13.927.602.397.59	¢5.631.528.536.58	40.43%
3	¢7.970.234.967.34	¢5.048.029.685.66	63.34%
Total del Presupuesto	¢25.454.804.718.00	¢21.961.640.470.64	60.23%

En resumen, el Programa N° 1, alcanzó un cumplimiento general como promedio de las metas de los indicadores de un **82,6%** al finalizar el periodo 2014, por lo que se considera que su cumplimiento es satisfactorio.

El Programa N° 2 alcanzó un promedio del **62%** de cumplimiento en las metas establecidas, siendo el mismo regular al concluir el año 2014.

Con respecto al Programa N° 3 se alcanzó un promedio del **57%** de cumplimiento en las metas establecidas, siendo un avance regular.

Programas Presupuestarios:

Para el año 2016, la Dirección General de Aviación Civil cuenta con un **límite de gasto máximo presupuestario de ₡17.718.769.896,00 colones**, según fue comunicado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) mediante el oficio STAP-0614-2015 del 28 de Abril de 2015.

La Institución cuenta con tres **programas presupuestarios**, para el periodo 2016 se presenta el resumen de la designación presupuestaria por programas:

Nombre del programa	Monto presupuestario (en millones de colones) *	Participación relativa de c/u
1. Servicios de Dirección y Regulación Aérea	₡9.666.50	25%
2. Servicios Administrativos	₡21.079.64	52%**
3. Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	₡9.367.64	23%
TOTAL	₡40.113.79	100%

Notas:

1. El límite de gasto presupuestario fijado según STAP-614-2015 es de **₡ 17.718,76 millones**.
2. * El cuadro anterior representa una proyección del presupuesto para el año **2016**.
3. Se estará solicitando aplicación al límite para incorporar ciertos gastos ineludibles.

Objetivos Estratégicos Institucionales:

Se detallan seguidamente los objetivos estratégicos generales que la Institución gestionará para el periodo 2016:

1. Mejorar la distribución del espacio físico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para continuar su desarrollo por medio de la reubicación de COOPESA.
2. Propiciar la mejora en la infraestructura y los servicios que brindan, así como en la seguridad operacional de los aeródromos de Coto 47, Los Chiles, Palmar Sur y Guápiles.
3. Mejorar los Pavimentos de la Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje de Conexión Adyacentes y Plataforma del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós.
4. Propiciar condiciones salubres y cumplimiento de la Ley 7600 para beneficio de los funcionarios y usuarios mediante la remodelación de las Unidades de Planificación y Operaciones Aeronáuticas.
5. Promover las condiciones salubres en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Limón (AIL) para los usuarios y el personal que labora en dicho Aeropuerto.
6. Modernizar las tecnologías informáticas implementando el Plan Estratégico de Tecnologías Informáticas y Comunicaciones (PETIC), 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, certificación, supervisión y fiscalización de las actividades relativas a operaciones, mantenimiento, capacitación y habilitación del personal aeronáutico mediante la planificación integral de la vigilancia a los diferentes actores involucrados en las referidas actividades en las instalaciones aeroportuarias, mediante la aplicación de la normativa y nuevas regulaciones específicamente en cuanto a Drones a fin de garantizar la seguridad operacional.

B. Matriz de Articulación de Plan ñ Presupuesto

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.

El Plan Nacional de Desarrollo articula los diversos instrumentos de planificación de mediano y corto plazo; los planes operativos institucionales se deben de tomar como referente para la elaboración del PND además de las acciones que impulsemos desde las regiones, sectores o cantones.

El PND es dirigido por MIDEPLAN, en coordinación con las instancias del Sistema Nacional de Planificación, además, está basado en tres pilares fundamentales: impulsar el crecimiento económico y generar más y mejores empleos, reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema y luchar contra la corrupción y por el fortalecimiento de un estado transparente y eficiente.

En este contexto, de conformidad con los lineamientos técnicos y metodológicos para la programación y evaluación emitidos por MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, la **Matriz de Articulación Plan ñ Presupuesto (MAPP)** tiene como objetivo, reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, tomando como referencia los objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, los programas y proyectos del PND con cobertura regional cuando corresponda y los programas y los proyectos de inversión pública relacionados con las metas del PND y con otros lineamientos estratégicos del Gobierno y aquellos definidos por las propias instituciones.

La Institución estratégicamente está estructurada en tres programas presupuestarios, los cuales se están incorporando en la MAPP y se describen seguidamente:

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

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.

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 Facilidades. 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 2016, se plantea un objetivo estratégico en este programa, el cual se avoca hacia la elaboración de la reglamentación requerida a nivel de país para regular las operaciones y usos tanto privados, comerciales y del estado de los Drones.

Programa Presupuestario N° 2: Servicios Administrativos

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 Auditoría Interna
- Órgano Fiscalizador
- Accidentes e Incidentes

Nivel Gerencial:

- Dirección General, con los Procesos de:
 - AVSEC-FAL
 - Contraloría de Servicios
 - Control Interno ñ 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.

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 2016 el programa N° 2, se enfoca estratégicamente hacia el desarrollo de sistemas Informáticos en la Institución, por medio de la implementación del Plan Estratégico de Tecnologías Informáticas y Comunicaciones (PETIC), con lo cual se pretende brindar un servicio más expedito tanto al cliente interno como externo, de conformidad con las necesidades y avances tecnológicos que día con día se desarrollan en el mercado.

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.

PROGRAMA N° 3: Desarrollo de Infraestructura y Sistemas

Este programa tiene a cargo 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.

La MAPP correspondiente al Programa N°3 “Desarrollo de la infraestructura y Sistemas” se desarrolla en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo, las metas sectoriales y programas propuestos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, donde se resalta el programa N° 7, a saber:

Programa: “Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuaria”.

Objetivo: Mejorar la infraestructura y los servicios del AIJS ², para contribuir con la mejora en la competitividad del país.

-  **Mejorar la distribución del espacio físico del AIJS para continuar su desarrollo por medio de la reubicación de COOPESA.**
-  **Desarrollo de un Edificio Comercial y Ampliación de las Salas de Abordaje al Oeste - Bloque G, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).**

² Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Objetivo: *Mejorar la infraestructura y los servicios de los Aeródromos Locales, para contribuir con la mejora en la competitividad del país.*

 **Mejora en los servicios de los Aeródromos Locales de:**

- **Mejoramiento del Aeródromo de Coto 47**
- **Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles**

Objetivo: *Modernizar la infraestructura y los servicios del AIDOQ³, para contribuir con la mejora en la competitividad del país.*

 **Mejoramiento de la Plataforma para la Posición del Puente de Abordaje N° 3 en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.**

Los principales productos estratégicos del Programa N° 3, están enfocados hacia las **Óbras de Infraestructura Aeroportuaria** para fomentar la seguridad operacional y la modernización de servicios aeroportuarios, lo cual involucra: 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, los proyectos enunciados en la MAPP se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

³ Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Adicionalmente, en la MAPP se han incorporado objetivos de seguimiento a proyectos mencionados anteriormente y que conforman el PND, también algunos proyectos iniciados en periodos anteriores como es el caso de la Construcción de un Hangar para el traslado de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, también el Mejoramiento de Pavimentos del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (AIDOQ, proyecto plurianual), el Consultorio Médico y Comedor en el Aeropuerto Internacional de Limón, la Remodelación de las Unidades de Planificación y Operaciones y en última instancia se contempla la ejecución de los proyectos de Mejoramiento de los Aeródromos de Los Chiles y Coto 47, el Cercado Perimetral de Palmar Sur, Acera del Aeródromo de Guápiles y el Mejoramiento de los Pavimentos de la Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje de Conexión Adyacentes y Plataforma del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, como proyecto integral.

Cabe señalar que el Consejo Técnico de Aviación Civil en su Planificación plurianual estima la ejecución de este proyecto entre los años 2016-2020, el fin de presupuestar estos recursos en el presente periodo es lograr minimizar al máximo el endeudamiento público para una sana ejecución de las finanzas, y así cada año ir incorporando recursos para dar contenido económico suficiente a este proyecto.

Cabe mencionar que este es un proyecto de gran importancia económica para el país ya que coadyuvaría a una eficaz y eficiente operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber salvaguardando el interés de los operadores incrementando la seguridad operacional de los usuarios de este Aeropuerto, lo que redundara en una mayor afluencia de operadores y consecuentemente mayor turismo. Este proyecto se financiará por medio del levantamiento del límite de gasto.

Se detallan los proyectos de inversión que se incorporan para ejecutarse en el periodo 2016:

Proyecto Construcción Calle de Rodaje y Plataforma para la Reubicación del Hangar de COOPESA en el AIJS:

FICHA TECNICA	
1. Nombre conocido y ubicación del proyecto	CONSTRUCCION DE HANGAR COOPESA EN AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA, ALAJUELA, COSTA RICA
2. Descripción del proyecto	Reubicar el hangar de COOPESA para permitir el desarrollo de la Terminal aérea, demolición del actual hangar y descontaminación del terreno, construcción de una plataforma remota y rodajes asociados.
3. Metas y alcances	Los productos esperados son : Diseño de obras Construcción de hangar Construcción de Plataforma Adquisición de equipos Reubicación de calle pública
4. Funcionarios Responsables	Directora de proyecto Ing. Mariana Guevara Solera Equipo de proyecto Ing. Victor Monge Ing. Olmán Ramirez Ing. Yuliana Espinoza Ing. Oscar Soto Ing. Oscar Arguedas
5. Actividades y metodología de seguimiento y control	Según el plan de trabajo establecido bajo la metodología de Administración de proyecto, Seguimiento de Cronogramas de trabajo, Análisis de Riesgos, Manual de Gestión y procedimientos Institucionales DGAC.
6. Presupuestos que incluyan recursos financieros	\$ 39.000.000,00 aproximadamente.
7. Tiempos de proyecto:	Fecha de inicio : Octubre 2013 Fecha estimada de finalizar: Setiembre 2016

Antecedentes

El Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) suscribió un Convenio de Cooperación Técnica con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), relacionadas con servicios de gestión y de apoyo que ha de proporcionar OACI a petición del CETAC y serán utilizados a través de anexos al acuerdo de servicios. Para el desarrollo del Aeropuerto Juan Santamaría se utilizó la figura de gestión por medio de un anexo a acuerdo de gestión con OACI y se incluyó en el COS/11/801 en su primer objetivo:

Construir un nuevo hangar e instalaciones asociadas para trasladar a COOPESA desde el lugar que ocupa actualmente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría al predio que se le ha asignado en el mismo aeropuerto.

Este proyecto pretende realizar la construcción de nuevas instalaciones que permitan el traslado de las operaciones del taller de mantenimiento de aeronaves de COOPESA a terrenos al sur del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS). Para dar continuidad a este proyecto se dio a conocer ante la Contraloría General de la República y a su vez se solicitó parte de la Dirección General de Aviación Civil refrendo por medio del oficio DGAC-DG-OF-1710-11 y esta fue respondida por parte de este ente con el oficio DCA-2543 del 03 de octubre 2011, dando inicio a los trámites necesarios para comenzar la etapa de Anteproyecto y Proceso Licitatorio.

En el año 2012, este proyecto fue enviado a un proceso de licitación con una estimación de presupuesto de \$32.000.000, sin embargo, el mismo fue declarado infructuoso, debido a esta situación el proyecto debió ser sometido a un nuevo proceso de licitación, en el cual se realizó una nueva estimación presupuestaria arrojando un costo de \$39.000.000,00 aproximadamente. El día 10 de diciembre de 2012 se publica la nueva licitación del proyecto a través del portal electrónico de la OACI y se reciben ofertas el día 25 de febrero de 2013.

Ha inicios de octubre 2013 se logra adjudicar el proyecto, firmando el contrato de Diseño y Obra para la Construcción del Hangar COOPESA en AIJS, con la empresa FCC Constructora, S.A por un monto de \$ 34.920.346,00, el cual se dispuso en 2 fases; es importante indicar que este proyecto se gestiona bajo la modalidad de llave en mano, es decir, se incluyen las etapas de estudios previos, diseño, permisos y ejecución de obra.

El sitio de emplazamiento del proyecto representa 60.000m², la construcción del hangar representa 11.000m² y la rampa con la plataforma 35.250m², el resto de espacio es destinado para calles de distribución y edificaciones anexas.

a. Objetivo general:

Mejorar la distribución del espacio físico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para continuar con el crecimiento y desarrollo del Aeropuerto.

b. Objetivo de desarrollo:

Mejorar el servicio del transporte aéreo garantizando la seguridad operacional.

El proyecto contribuirá a fortalecer el sub-sector de transporte aéreo como medio para respaldar el desarrollo social, económico y cultural de Costa Rica, mejorando la infraestructura aeroportuaria, incrementando la seguridad operacional, minimizando el impacto ambiental y estimulando el crecimiento de la economía nacional en una base multi-sectorial, propiciando al mismo tiempo el crecimiento del intercambio comercial y una mayor captación de divisas.

c. Objetivos inmediatos, resultados y actividades

Objetivo inmediato

Construir un nuevo hangar e instalaciones asociadas para trasladar a COOPESA desde el lugar que ocupa actualmente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría al predio que se le ha asignado en el mismo aeropuerto.

Objetivos específicos

1. Construcción de un nuevo hangar con mayor capacidad y espacio para futuro crecimiento asociado a COOPESA.
2. Aumentar la capacidad y servicios requeridos de pasajeros y aerolíneas.
3. Dotar al gestor del espacio requerido para condicionar las operaciones y la expiación de la terminal de pasajeros.
4. Espacios disponibles para el servicio de las aeronaves.
5. Garantizar el flujo vehicular de la ruta que va a la comunidad del Coco mediante la reubicación de una calle publica

Resultados esperados

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	RESULTADOS ESPERADOS
Construcción de un nuevo hangar con mayor capacidad y espacio para futuro crecimiento asociado a COOPESA.	Se espera tener mayor capacidad y espacio para un eventual crecimiento en operaciones de mantenimiento de aeronaves.
Dotar al gestor del espacio requerido para condicionar las operaciones y la ampliación de la terminal de pasajeros.	Una vez COOPESA trasladado, habrá mayor posibilidad para un eventual crecimiento en materia de infraestructura aeroportuaria para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
Aumentar la capacidad y servicios requeridos de pasajeros y aerolíneas.	Al tener mayor capacidad y espacio para una eventual expansión tanto de las nuevas instalaciones de COOPESA como de la Terminal de Pasajeros, incrementaría los niveles de confort para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.
Espacios disponibles para el servicio de las aeronaves.	Se esperara un aumento en el servicio de aeronaves en donde la cooperativa podrá atender aeronaves del tipo B 757 -600.
Garantizar el flujo vehicular de la ruta que va a la comunidad del Coco mediante la reubicación de calle pública.	Se garantizara el flujo vehicular actual de la ruta que va a la comunidad del Coco

Impacto Financiero

Para este proyecto incluido en el Anexo COS/11/801 del convenio OACI-DGAC/CETAC, se recibió refrendo de manera condicionada por medio de oficio DCA-2543 en la página 4 inciso b) en donde se indica que el costo aprobado es de \$60.000.000,00 para los dos objetivos que se plantean este COS.

El objetivo 1 se refiere propiamente al proyecto de Construcción del Hangar para el Traslado de COOPESA y el objetivo 2 es referente a la Construcción de Rampa Remota, en AIJS, proyecto que ya fue ejecutado.

En el caso específico de los recursos financieros del objetivo N.1 del COS/11/801 se han realizado las siguientes transferencias bancarias para dar contenido al desarrollo y ejecución del proyecto, se detalla en el siguiente cuadro:

DEPÓSITOS	MONTO	MONTO COLONES	TIPO CAMBIO
1er depósitos DGAC Nov 12	\$ 12.042.956,12	¢6.021.987.548,39	¢500.04
2do depósitos DGAC Dic 12	\$ 9.976.057,46	¢5.000.000.000,00	¢501.20
3er depósito DGAC MAYO 13	\$ 5.197.297,00	¢2.600.000.000,00	¢500.26
4ta depósito DGAC JUNIO 13	\$ 4.649.353,00	¢2.328.999.997,55	¢500.93
5to depósito DGAC DIC 13	\$ 4.890.304,34	¢2.447.352.806,96	¢500.45
5to depósito DGAC NOV 14	\$ 2.144.032.16	¢1.157.198.477,72	¢539.73
TOTAL DEPOSITOS	\$ 38.900.000,08	¢19.555.538.830,62	

Considerando que el proyecto se ha presupuestado en \$39.000.000 aproximadamente, que incluyen los contratos de Diseño, Obra y Supervisión, así como los gastos asociados al desarrollo del proyecto y la tasa de gestión previamente negociada en el acuerdo de gestión.

Mejoramiento de Aeródromo de Coto 47: ¢803.445.000,00

El objetivo de realizar este proyecto es garantizar la seguridad operacional de dicho aeródromo, el cual sirve como canal de transporte ante posibles emergencias médicas provenientes del hospital de Ciudad Neilly, así como aporte turístico a la zona.

Los trabajos a realizar son:

- ~ Nivelar y conformar las franjas de seguridad, con corte y relleno de acuerdo con las secciones transversales indicadas en los planos constructivos.
- ~ Eliminar todo el material de la capa de rodamiento existente de la pista a una profundidad en promedio de 8.0 cm.
- ~ Eliminar el pavimento rígido presente en las dos cabeceras.
- ~ Excavar según corresponda la gaveta para la ampliación del ancho de la pista.
- ~ Demolición de Tuberías de concreto, cajas eléctricas existentes.
- ~ Demolición de caja pluvial existente.
- ~ Desinstalación de sistema de Iluminación de Pista existente, Instrumento de ayuda de Navegación Aérea (A-VASI), bolsas de viento existentes.
- ~ Colocar entre 35 a 20 cm de espesor (compactado) de material de Sub-base granular en los extremos de la pista actual, compactado al 100% del

Proctor Modificado, el espesor a colocar será establecido en sitio dependiendo de los resultados de CBR obtenidos a una profundidad establecida por la inspección del proyecto.

- ~ Procesar, reutilizar y compactar 20 cm de material granular existente en un ancho de 9 metros al 100% del Proctor Modificado (según lo indicado en las especificaciones técnicas). Debiendo de compactar el material inferior a efectos de colocar el pavimento sobre este.
- ~ Colocar 15 cm de espesor (compactado) de material base granular, compactado al 100% del Proctor Modificado (según lo indicado en planos constructivos).
- ~ Colocar carpeta asfáltica de 8 cm (compactado) en pista según lo indicado en planos constructivos.
- ~ Colocar carpeta asfáltica de 4 cm (compactado) en márgenes de pista según lo indicado en planos constructivos.
- ~ Suministro y aplicación de pintura de pista como se indica en planos constructivos.
- ~ Suministro y colocación de malla perimetral en todo el aeródromo.
- ~ Suministro y colocación de 2 portones de acceso.
- ~ Suministro e instalación de Sistema de iluminación de Pista.
- ~ Suministro e instalación de bolsas de viento.
- ~ Construcción de caseta de seguridad.
- ~ Construcción de sistema de evacuación de aguas de lluvia (cabezales, cajas pluviales, tuberías de concreto, cunetas, parrillas de cuneta).
- ~ Suministro e instalación de mobiliario.
- ~ Construcción de Acceso Norte.
- ~ Todo lo indicado en planos constructivos y especificaciones técnicas.

Se espera quede adjudicado en 2015, se contempla para el 2016 una ejecución presupuestaria de 78% del total del proyecto, por lo cual se asignan recursos para el año 2016 para cumplir con el compromiso contractual con el contratista en el momento de la adjudicación y firma del contrato en 2015.

Este proyecto tiene una duración de 185 días de ejecución aproximadamente.

Mejoramiento de Aeródromo de los Chiles: ₡943.400.000,00

Este mejoramiento es necesario con el fin de garantizar la seguridad operacional de dicho aeródromo, aportando un valor agregado en aspectos como la seguridad fronteriza con Nicaragua, debido al transporte de efectivos de seguridad a dicha zona. Los trabajos a realizar son los siguientes:

- ~ Mejoramiento de la pista existente del Aeródromo Los Chiles que incluye: colocación de la estructura señalada en las especificaciones, que se comprende de un paquete estructural de pavimento rígido.
- ~ Pre-nivelación de la pista existente, con ayuda de relleno de base estabilizada.
- ~ Ampliación de la pista existente (contempla, a ambos lados de la pista, 1.5m de ampliación y 2.0m de margen) del Aeródromo Los Chiles que incluye: excavación de material no clasificado, colocación de material de sub-base, base y carpeta asfáltica (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Construcción de una plataforma de estacionamiento en el Aeródromo Los Chiles que incluye: excavación de material no clasificado, colocación de material de sub-base, base y carpeta asfáltica (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Conformación de las franjas de seguridad en el Aeródromo Los Chiles que incluye: colocación de material de préstamo (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Señalización horizontal de la pista de acuerdo a la normativa internacional (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Optimización del sistema de evacuación de aguas pluviales (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Colocación de una manga de viento de acuerdo a la normativa internacional (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).
- ~ Construcción del cercado perimetral en malla ciclón (de acuerdo al diseño indicado en planos y especificaciones técnicas de este documento).

Se espera quede adjudicado en 2015, se contempla para el 2016 una ejecución presupuestaria de 43% del total del proyecto por lo cual se asignan recursos para cumplir con el compromiso contractual con el contratista en el momento de la adjudicación y firma del contrato en 2015. Este proyecto tiene una duración de 90 días de ejecución aproximadamente.

Construcción de Cercado Palmar Sur: ₡120.000.000,00

El objetivo del proyecto es mejorar la seguridad operacional en el aeródromo restringiendo el acceso a los animales y personas, ya que actualmente se está utilizando el aeródromo principalmente para la recepción de vuelos ambulancias, vuelos de atención de emergencias cuando se presentan problemas climatológicos en la zona y turismo, con el agravante de que faltan sistemas de seguridad de las instalaciones, mal estado del cerramiento actual que es de alambre de púas lo que ha generado la ocurrencia de incidentes en el aeródromo, permitiendo fácil acceso a vecinos y fauna de la zona.

Los trabajos a ejecutar constan de la instalación de cercado perimetral con una longitud aproximada de 3072 sobre el lindero del aeródromo, la obra incluye una estructura de metal con malla ciclón, el cual se realiza para cumplir con los objetivos específicos de mantener en óptimas condiciones el funcionamiento de cerramiento perimetral durante su vida útil y minimizar la ocurrencia de accidentes aéreos el aeródromo de Palmar Sur, originados por el ingreso de animales y personas no autorizadas.

De no asignarse presupuesto para este proyecto se corre el riesgo de aumentar la inseguridad operacional en el aeródromo, ocasionando posibles incidentes y/o accidentes debido a la estancia o cruce de personas y/o animales, con posibles pérdidas humanas. Este proyecto está incluido en el Plan de Modernización de Aeródromos Locales, propuesta realizada por INECO.

Este proyecto requiere el acompañamiento del control de calidad para verificar la calidad de los materiales usados por el contratista en el caso del cemento y otros.

Este proyecto tiene una duración de 3 meses de ejecución aproximadamente.

Construcción de Acera Guápiles ₡40.000.000,00

Este proyecto se genera para realizar la construcción de la de acera en el lindero del Aeródromo de Guápiles que colinda con la ruta nacional 249. Como Objetivo general se determina el brindar a los peatones una mayor seguridad vial en el tramo de carretera de la ruta 249 que colinda con el Aeródromo de Guápiles.

Este proyecto pretende dar beneficio directamente a las personas que transitan por la vía entre el aeródromo y la ruta nacional 249, debido a que permite el acceso peatonal bajo aspectos de seguridad vial y cumplimiento a la Ley 7600.

Es importante señalar que según el código municipal, artículo 75, la construcción de las aceras es responsabilidad de cada propietario, razón por la cual la DGAC tiene la obligación legal de ejecutar el proyecto y debiendo tener consciencia social de la afectación que puede generar el no contar con una acera, queda asentada la necesidad de generar dicha obra.

Así las cosas este proyecto tiene como meta el cumplimiento de la disposición de la Municipalidad de Pococí, que recalca los deberes de propietario de DGAC ya que actualmente la ruta que conecta el aeródromo de Guápiles no posee los lineamientos de seguridad vial para el paso de peatones, por lo que la Municipalidad de Pococí tomó la decisión de indicar a cada propietario la responsabilidad de realizar los trabajos pertinentes en aquellos terrenos que se encuentren frente a vías públicas.

La Municipalidad de Pococí el 13 de Abril del 2015 mediante el oficio OCSM 070-2015 solicitó a la Dirección General de Aviación Civil, la construcción de la acera perimetral en el lindero que colinda con la ruta nacional 249, según solicitud de la Junta Directiva de la Asociación de Desarrollo Integral de Pacabes.

Por lo anterior, se solicita el contenido presupuestario para realizar esta obra y cumplir con la disposición dada, de no asignarse el contenido solicitado no se puede realizar las tareas de construcción de una acera en un tramo aproximado de 385m con un ancho mínimo 1.20 m que cumpla con las disposiciones mínimas de la Ley 7600 y las de la Municipalidad de Pococí.

Este proyecto requiere el acompañamiento del control de calidad para verificar la calidad de los materiales usados por el contratista en el caso del cemento y otros.

Este proyecto tiene una duración de ejecución de 51 días aproximadamente.

**Mejoramiento de pista Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
Proyecto de Contingencia II \$1.900.000.000,00**

La pista de AIDOQ se viene deteriorando de forma acelerada, esto se ocasiona debido a la fatiga del pavimento, la acumulación de caucho en los puntos de contactos y el deterioro de la demarcación existente.

Desde hace algunos años se han presentado denuncias de disconformidad por parte de los operadores del estado de la pista, lo que ha venido a producir que la DGAC realice rehabilitaciones en la misma, mejorando las condiciones de la capa de rodamiento en los años 2014 y 2015.

El objetivo principal de este proyecto es dar una rehabilitación a los sectores de la pista que presente mayor fatiga en su capa de rodamiento, mejorando del coeficiente de fricción, aumentar los niveles de seguridad operacional mediante la conformación de los puntos críticos de las franjas de seguridad, que por norma deben de estar nivelados, así como generar actividades asociadas a las anteriores que son las principales, con dichas acciones se estará disminuyendo el riesgo operacional asociado, evitando pérdidas materiales y humanas con posible incidente y/o accidentes en la pista y sus alrededores.

Los trabajos que se realizarán son:

- ~ Levantamiento de una parte de la capa existente en pista y la colocación de pavimento bituminoso en caliente.
- ~ Demarcación horizontal
- ~ Nivelación de franjas de seguridad ñsecciones críticas-
- ~ Bacheo focalizado
- ~ Conformación de las calles perimetrales reutilizando el material de perfilado.
- ~ Reparación de estructuras menores de concreto en las franjas de seguridad o calles perimetrales.

Para la DGAC es estratégico mantener en óptimas condiciones el lado aire del AIDOQ, cumpliendo con las normativas internacionales en materia de infraestructura de aeropuertos y de seguridad operacional, por lo cual es necesario para el 2016 darle continuidad a los trabajos realizados en 2014 y 2015.

Se están gestionando de forma paralela los estudios para obtener la situación real de los materiales de base y sub-base existente de la pista, los cuales vendrán a generar el nuevo proyecto integral a desarrollar en los años siguientes, se estima que indicará la necesidad de cambiar completamente la estructura de la pista, franjas, entre otra infraestructura. De no ejecutarse estas obras de rehabilitación se pone en riesgo la seguridad operacional, afectando a los operadores nacionales e internacionales, usuarios y aviones, ya que se podrían ver afectados por incidentes y/o accidentes provocados por los agrietamientos en la pista y no se tendrían operaciones seguras con la consecuente pérdida material y hasta vidas humanas. Este proyecto tiene una duración de 354 días de ejecución aproximadamente, a desarrollarse en el periodo 2016 y 2017.

Mejoramiento Integral de los Pavimentos de la Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje de Conexión Adyacentes y Plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. ₡4.245.450.240.73

El Consejo Técnico de Aviación Civil ha determinado como parte de su planificación plurianual, la ejecución de este proyecto entre los años 2016-2020, el fin de presupuestar estos recursos en el presente periodo es lograr minimizar al máximo el endeudamiento público para una sana ejecución de las finanzas, y así cada año ir incorporando recursos para dar contenido económico suficiente a este proyecto. Cabe mencionar que este es un proyecto de gran importancia económica para el país ya que coadyuvaría a una eficaz y eficiente operación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber salvaguardando la seguridad operacional de los usuarios de este Aeropuerto y el interés de los operadores, incrementando lo que redundara en una mayor afluencia de operadores y consecuentemente mayor turismo en la Zona Guanacasteca. Como parte de la descripción general del proyecto, se identifican principalmente cuatro obras, a saber:

Construcción de la ampliación de la pista

Se incluye dentro de este ítem la construcción de la ampliación de la pista que comprende una longitud total de 600 metros de la pista. Tomando en consideración que el objeto del presente es establecer un estimado del costo de la obra, se define la inversión a realizar para llevar a término la actividad en cuestión con base en el diseño en pavimento flexible, recientemente obtenido mediante consultoría para la determinación de la estructura de pavimento para la plataforma del puente N° 3 (contratación N° 2013-418), suministrado por CACISA, con un costo unitario de \$259.50/m² (según licitaciones recientes-2014LN-000006-99999); considerando estabilización de la sub-rasante a fin de obtener el CBR requerido en cumplimiento de la normativa de la FAA, para diseño de pavimento aeroportuario. Para un costo total de \$9,342.000 (Nueve millones trescientos cuarenta y dos mil dólares).

Reconstrucción de la pista

Se incluye dentro de este ítem la intervención de los primeros 650 metros de la pista 07-25. Tomando en consideración que el objeto del presente es establecer un estimado del costo de la obra, se define la inversión a realizar para llevar a término la actividad en cuestión con base en el diseño en pavimento flexible, recientemente obtenido mediante consultoría para la determinación de la estructura de pavimento para la plataforma del puente N° 3 (contratación N° 2013-

418), suministrado por CACISA, con un costo unitario de \$173.00/m² (según licitaciones recientes-2014LN-000006-99999); considerando estabilización de la sub-rasante a fin de obtener el CBR requerido en cumplimiento de la normativa de la FAA, para diseño de pavimento aeroportuario. Para un costo total de \$6,747.000 (Seis millones setecientos cuarenta y siete mil dólares).

Rehabilitación de la pista

Se incluye dentro de este ítem la intervención de los 2100 metros restantes de la pista 07-25. Al igual que la actividad anterior y a fin de cumplir con el objeto del presente, se define el costo de rehabilitación de la pista con base en el diseño suministrado por CACISA, con un costo unitario de \$150/m²; considerando únicamente la recuperación de la base granular mediante estabilización y la colocación del asfalto. Para un costo total de \$18,900.000 (Dieciocho millones novecientos mil dólares)

Construcción de la calle de rodaje

Se incluye dentro de este ítem la construcción de la calle de rodaje desde Charlie hasta la nueva cabecera 07. Al igual que la actividad anterior y a fin de cumplir con el objeto del presente, se define el costo de la pista con base en el diseño suministrado por CACISA, con un costo unitario de \$259.50/m² (según licitaciones recientes-2014LN-000006-99999); considerando estabilización de la sub-rasante a fin de obtener el CBR requerido en cumplimiento de la normativa de la FAA, para diseño de pavimento aeroportuario. Para un costo total de \$32,113.125 (Treinta y dos millones ciento trece mil ciento veinte cinco dólares)

Según lo señala el plan maestro se considera una calle de rodaje de 44 metros:

La anchura de las calles de rodaje referidas es de 23 metros con márgenes de 7.5 metros pavimentados que corresponden a la clave D de clasificación (debería considerarse ensanchar las calles de rodaje, incluidos márgenes, hasta una clave E de 44 metros de anchura en lugar de los 38 actuales). No se disponen de apartaderos de espera en las cabeceras de pista. Página 77 del PM.

Calle de rodaje paralela.

Construcción desde plataforma a conexión con umbral de la 07.

Se justifica la construcción de esta parte de calle de rodaje en la Fase A porque en la Tabla 21.3 el margen de operaciones por hora quedaría reducido a 5 en VFR y a 3 en IFR, valores bajos, al deducir 20 Ops./h operando sin calle paralela.

Ç *Construcción conexión a umbral 07 con superficies de giro y apartadero de espera La conexión está obligada por la ampliación de longitud de pista por la 25. La zona de espera es necesaria en este aeropuerto donde el tráfico de aviones de hélice es importante, siendo una herramienta muy útil para los controladores de vuelo a los que se facilita priorizar los despegues de aviones más rápidos. Página 207 del PM.*

Obras pluviales

Se incluye dentro de obras pluviales la construcción de un canal conforme las necesidades actuales de la escorrentía que se presenta en sitio, así como al menos 3 cruces en alcantarilla reforzada de 1.50 de diámetro (diámetro especulado conforme lo observado en campo, al no contar con los estudios hidráulicos requeridos, que forman parte de la consultoría). Se estima un costo global de \$8.835.000 (ocho millones ochocientos treinta y cinco mil dólares).

Rehabilitación del RESA y franjas de seguridad

Se considera dentro de este ítem la conformación de la RESA en la cabecera 25 y franjas de seguridad (150 metros conforme lo estipula el Anexo 14-OACI), eliminando las lagunas que se encuentran en sitio. Se estima un monto global de \$10.000.000 (Diez millones de dólares).

Es importante rescatar que estas son las actividades más importantes, no obstante como resultado de la Consultoría se pueden generar otras, no menos importantes pero probablemente de menor costo que las ya estipuladas, lo anterior por cuanto, las de mayor peso de inversión son la construcción, rehabilitación y reconstrucción de la pista.

Presupuesto: Se estima un presupuesto de \$91.193.125,00 (noventa y un millones ciento noventa y tres mil ciento veinticinco dólares) considerando un 10% de trabajos específicos. El financiamiento de estos proyectos está sustentado en los recursos propios del Consejo Técnico de Aviación Civil; se incorpora dentro del Presupuesto Ordinario del 2016, la solicitud de anuencia para la aprobación del primer levantamiento al límite del gasto otorgado para el año 2016, por un monto adicional de ₡5.894.572.950.79.

Remodelación oficinas de Operaciones y Planificación Institucional **¢189.050.000,00**

El proceso de licitación que se efectuó en el 2014 resultó infructuoso, debido a errores no subsanables por parte de los oferentes, como incongruencias en las ofertas económicas, conllevando a iniciar nuevamente el proceso de licitación y su ejecución en el 2015, sin embargo; debido a retrasos en el proceso licitatorio 2015 por apelaciones interpuestas ante la Contraloría General de la República trascendió su ejecución para 2016 en un 95% de lo planeado. Esto quiere decir que para 2015 únicamente se puede ejecutar el 5% de la obra.

De no realizarse este proyecto persistirían las las condiciones de hacinamiento de los funcionarios de Planificación y Operaciones Aeronáuticas, lo cual incide en el ambiente laboral, según se ha establecido por regulaciones de Salud Ocupacional, la necesidad de mejoramiento de las áreas de dichas Unidades es urgente.

Los espacios actuales no cumplen con los requisitos de la Ley 7600 y la Ley de Salud Ocupacional vigentes, por cuanto en caso de no asignarse el contenido se estaría sometiendo al personal de dichas unidades a condiciones laborales no adecuadas.

Construcción de Consultorio Médico y Comedor para Aeropuerto Internacional de Limón, ¢60.000.000,00

Actualmente los empleados del Aeropuerto Internacional de Limón consumen sus alimentos en lugares no aptos como por ejemplo la sala de reuniones, sala de espera de los pasajeros entre otros afectando la imagen del Aeropuerto, se ha detectado que entre las principales causas existentes figuran: el tamaño insuficiente del comedor actual y la incomodidad a la hora de comer por el hacinamiento de personas.

Por otro lado el Aeropuerto Internacional de Limón no reúne las condiciones necesarias para enfrentar la atención de los casos sospechosos de pasajeros enfermos, esto puede ocasionar mayor probabilidad de contagio del resto de pasajeros y/o funcionarios ocasionando un problema de salud de la población humana, esto de acuerdo a una evaluación que realizó el Ministerio de Salud en el Aeropuerto Internacional de Limón, del cual surgió la necesidad de un espacio adecuado para la detección y atención médica inmediata en casos de Emergencia Sanitaria.

Las razones anteriores son las que dan origen a generar este proyecto de inversión, de no realizarse podría la DGAC incurrir en algún incumplimiento con el Ministerio de Salud poniendo en riesgo los permisos de funcionamiento, así como alguna amenaza de salubridad que se de en el sitio.

Este proyecto inicio su proceso de anteproyecto y especificaciones técnicas en 2015, aun cuando se esperaba ejecutar en este periodo, no será posible debido a que se necesitó un cambio de diseño el cual retraso los plazos estimados. El proceso licitatorio iniciará en octubre 2015, siendo esta una contratación abreviada se estima que la ejecución pueda iniciar en marzo 2016 por un monto de ₡60.000.000,00

Se presenta la **Matriz de Articulación Plan ñ Presupuesto (MAPP)** con sus respectivas **Fichas Técnicas** (conciene al anexo en Excel, el cual incluye los folios 51-58 de este informe), correspondiente a los tres programas presupuestarios institucionales, aclarando que incorporan objetivos considerados como estratégicos, la programación de objetivos operativos o rutinarios se refleja en el documento denominado óPlan Anual Operativo (PAO ñ 2016), mismo que estará a disposición para efectos de consultas en la Unidad de Planificación si es del caso que se requieran.

C. ANEXOS

Como parte de los anexos que acompañan al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2016, se incorporan:

- + Anexo N° 1: Acuerdo de Aprobación del Plan Operativo Institucional 2016 por parte del CETAC, Oficio CTAC-AC-2015-1466.
- + Anexo N° 2: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el año 2016, Oficio STAP-0614-2015.
- + Anexo N° 3: Dictamen de Vinculación Plan Operativo Institucional con el Plan Nacional de Desarrollo Vigente, Oficio DM-2015-4612.
- + Anexo N° 4: Certificación MIDEPLAN Proyectos Inscritos en Banco de Proyectos de Inversión Pública, Oficio AI-096-15.
- + Anexo N° 5: 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.

ANEXOS

Anexo N° 1:
Acuerdo de Aprobación por parte del CETAC

San José, 11 de noviembre del 2015

CTAC-AC-2015-1466

Señora
Vilma López
Encargada
PLANIFICACIÓN

Estimada señora



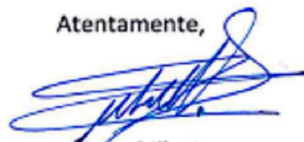
Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo décimo cuarto de la sesión Ordinaria 83-2015 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 10 de noviembre del 2015.

ARTÍCULO.- 14 "La Subdirección General de Aviación Civil mediante oficio DGAC-DG-OF-2325-2015 de fecha 10 de noviembre del 2015 presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, oficio DGAC-UPLA-OF-420-2015 de fecha 10 de noviembre del 2015 suscrito por la señora Vilma López Viquez Coordinadora de la Unidad de Planificación, en el que remite Plan Operativo Institucional 2016 (POI), donde se reflejan los ajustes requeridos en la partida de Remuneraciones, de conformidad con la solicitud planteada por LA Unidad de Recursos Humanos, a fin de subsanar los montos asignados para cubrir los componentes salariales de cargas sociales, Banco Popular, Pensión Complementaria y Fondo Capitalización Laboral.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y recomendación contenida en el oficio DGAC-UPLA-OF-420-2015 de la Unidad de Planificación, aprobar el Plan Operativo Institucional 2016.

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

Atentamente,



Enio Cubillo Araya
DIRECTOR GENERAL



CC: Enio Cubillo Araya / Director General
Expediente
Jhm*/ECA

Anexo N° 2:

Comunicado del gasto presupuestario máximo para el año 2016,
Oficio STAP-0614-2015

San José, 28 de abril de 2015
STAP-0614-2015

Licenciado
Álvaro Vargas Segura
Director General
Dirección General de Aviación Civil

Ref.: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el 2016

Estimado señor:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5° del Decreto Ejecutivo No. 38915-H, Directrices Generales de Política Presupuestaria, Salarial, Empleo, Inversión y Endeudamiento para entidades públicas, ministerios y órganos desconcentrados, según corresponda, cubiertos por el ámbito de la Autoridad Presupuestaria para el año 2016, publicado en La Gaceta No.61, del 27 de marzo del 2015, me permito comunicarle que el gasto presupuestario máximo para el 2016 de la entidad a su cargo, se fija en ₡17.718.769.896,0 colones.

Este gasto surge de aplicar la metodología establecida en el artículo 5° de la normativa indicada. Por lo tanto, del análisis efectuado en el presupuesto ordinario del año 2015, se están rebajando los siguientes montos:

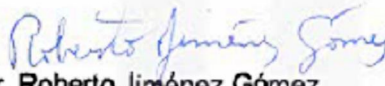
Detalle gastos no recurrentes	Descripción del gasto	Monto (En colones)
06.01.02 Transferencias corrientes a órganos desconcentrados	Ley 8488, artículo 46, transferencia a la Comisión Nacional de Emergencias del 3% del superávit generado	₡165.000.000,00
06.01.02 Transferencias corrientes a órganos desconcentrados	Ley de Creación del Instituto Meteorológico Nacional, No. 5222, dispone transferir el 25% de los ingresos que perciba por concepto de impuestos de aterrizaje	₡396.484.852,50
Total		₡561.484.852,5

Se aclara que para el seguimiento respectivo de este gasto presupuestario máximo en el año 2016, se estará rebajando solamente el monto que corresponde a las transferencias que estén dadas por Ley.

Dado que se busca una mejor asignación de los recursos por parte de las entidades y que hagan una redistribución eficiente de estos para atender su gestión, solo en casos excepcionales, podrán solicitar ampliaciones al gasto presupuestario máximo anteriormente indicado, siempre y cuando dispongan de ingresos adicionales a los incorporados en el presupuesto ordinario del año 2016, para financiar gastos ineludibles, programas y proyectos que sean prioritarios para atender una necesidad del país, que cuenten con estudios de factibilidad cuando corresponda y estén orientados directamente a la población objetivo y a mejorar el servicio público. Lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° del Decreto Ejecutivo citado anteriormente.

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

Sin otro particular, muy atentamente


Dr. Roberto Jiménez Gómez
Director Ejecutivo



YVA/mmj

CC: Auditoría Interna, DGAC
Área de Servicios de Infraestructura, Contraloría General de la República

Anexo N° 3:

Dictamen de Vinculación Plan Operativo Institucional con el
Plan Nacional de Desarrollo Vigente.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

San José, 29 de setiembre del 2015

Al contestar, refiérase al oficio número
DM-2015-4612

Licenciado
Enio Cubillo Araya
Director Ejecutivo
Dirección General de Aviación Civil

Estimado señor:

Luego de saludarle de la manera más atenta, en respuesta al oficio DGAC-OF-UPLA-315-2015, de fecha 29 de setiembre del año en curso y en cumplimiento con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 8131 de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos así como los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la elaboración del Plan Operativo Institucional (POI) 2016, se ha procedido al análisis de la Matriz Anual de Programación y Presupuesto (MAPP) de su institución.

La programación contenida en la MAPP 2016 de su institución, incluye 24 metas institucionales, de las cuales las 8 contribuyen directamente al logro de las metas establecidas en el PND 2015-2018, "Alberto Cañas Escalante" y representan un monto de 20.615.03 Millones de colones, Asimismo, contribuyen al logro de los objetivos del programas presupuestarios.

Realizado el análisis respectivo, se concluye que la MAPP 2016 cumple con los requerimientos establecidos en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Planificación, Programación Presupuestaria y Seguimiento y Evaluación Estratégicas en el Sector Público en Costa Rica y los "criterios de vinculación" establecidos (ver documento adjunto).

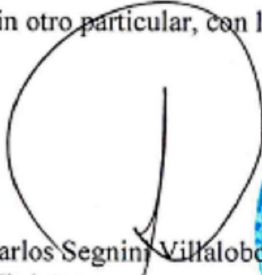
Por lo anterior, se dictamina que la programación establecida en la MAPP 2016 de la DGAC está en concordancia con lo establecido en el PND 2015-2018, "Alberto Cañas Escalante". Y por tanto, se brinda el dictamen de vinculación, requerido.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

DM-2015-4612
Página 2 de 5

Asimismo, se le insta a mantener informado a la Dirección de Planificación Sectorial de cualquier modificación que se realice al POI 2016, tanto por disposiciones propias de la Institución como por recomendaciones de organismos externos.

Sin otro particular, con las muestras de consideración y estima, suscribe cordialmente,


Carlos Segnín Villalobos
Ministro



Ci: Licda. Vilma López Víquez, Coordinadora Planificación Institucional, DGAC
Lic. Mauricio Fernández Ulate, Director. Dirección de Planificación Sectorial, MOPT.
Licda. Isabel Rivera Solano, Jefa Departamento Planes y Proyectos Operativos.
Archivo/ Copiador
Ref: @/ Sla

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

DM-2015-4612
Página 3 de 5

Criterios para brindar el dictamen de vinculación de la MAPP en relación con el PND 2015-2018 "Alberto Cañas Escalante"

Instrucciones:

1. Lea con atención cada ítem de este formulario.
2. Si el requisito de vinculación enunciado se cumple de acuerdo con la documentación presentada a la Rectoría del Sector del POI 2016 de la Institución ligada a este dictamen marque con una X la casilla "Sí". Si el requisito de vinculación no se cumple o no aplica, marque con una X las casillas correspondientes (NO /NO APLICA).
3. Describa en la columna de "Observaciones" una explicación razonada cuando en las casillas de respuesta de cada ítem se ha consignado la respuesta No o No Aplica.
4. Al final del formulario se debe indicar la hora y la fecha en que se elaboró el dictamen; los nombres, las firmas y el cargo de las personas que participaron en el proceso.

Criterio de Vinculación	Respuesta			OBSERVACIONES
	Sí	No	NO APLICA	
1. En la programación anual contenida en la MAPP se incluyen 03 programas o proyectos institucionales y 08 metas institucionales, lo cual es coincidente con los compromisos establecidos en el PND para el 2016.	X			La DGAC, incluye el programa de Mantenimiento y modernización aeroportuaria que se encuentra en el PND, y tres programas presupuestarios institucionales, así como 08 metas institucionales En la MAPP relacionadas directamente al PND. MAPP 2016 remitido mediante Oficio DGAC-OF-UPLA-315-2015 de la DGAC.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

DM-2015-4612
Página 4 de 5

Criterio de Vinculación	Respuesta			OBSERVACIONES
	Sí	No	NO APLICA	
2. Hay consistencia entre los siguientes componentes del PND establecida en la MAPP (a excepción de la línea base, indicador y meta cuando ejecutan dos o más instituciones):				
Pilares y/o Ejes transversales de Gobierno	x			
Objetivos sectoriales	x			
Nombre Programa/Proyecto	X			
Resultados del programa/proyecto	X			
Indicador del programa/proyecto	X			
Línea base del indicador	X			
Meta del período del PND	X			
Meta anual	x			
Cobertura geográfica	x			
3. La programación del POI 2016 fue diseñada en el formato de la MAPP según lo establecen los lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación, presupuestación, seguimiento y evaluación estratégica en el sector público en Costa Rica.	x			
4. Se incluye el contenido presupuestario para las metas institucionales vinculadas al PND y su respectivo código y programa	x			

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

DM-2015-4612
Página 5 de 5

Criterio de Vinculación	Respuesta			OBSERVACIONES
	Sí	No	NO APLICA	
presupuestario.				
5. La estimación anual de los recursos presupuestarios se presenta en millones de colones.	X			
6. Con la programación establecida en la MAPP es posible realizar el seguimiento del cumplimiento de las metas del PND.	X			

Se revisa documentación a las trece horas del 29 de setiembre del 2015.

Anexo N° 4:
Certificación MIDEPLAN Proyectos Inscritos en
Banco de Proyectos de Inversión Pública

San José, 28 de setiembre de 2015
AI-096-15

Señora
Vilma López Víquez
Coordinadora Unidad de Planificación
Dirección General de Aviación Civil

Estimada Señora:

En respuesta al oficio DGAC-UPLA-OF-253-2015 de fecha 20 de agosto de 2015, adjunto la certificación de los proyectos de inversión pública que se encuentran inscritos en estado activo en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, y cumplen con los requerimientos técnicos vigentes a la fecha de inscripción establecidos por este Ministerio.

La certificación se emite hasta esta fecha debido a que el 22 de setiembre de 2015 se recibió el oficio DM-2015-4409 con el aval del Ministro Rector del Sector Transporte e Infraestructura para la inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de cuatro proyectos, relacionados con el ampliación y remodelación de unas zonas del edificio central de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), el Aeropuerto Internacional de Limón y el Aeródromo de Guápiles.

Sin más por el momento me despido.

Atentamente,

Francisco Tula Martínez, Director
Área de Inversiones



C. Archivo



CERTIFICACIÓN AI-023-15

Francisco Tula Martínez, Director del Área de Inversiones del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, en cumplimiento al punto w) del oficio STAP-CIRCULAR-1495-2015 de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, CERTIFICA: Que la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) tiene 23 proyectos de inversión pública inscritos en estado activo en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) y cumplen con los requerimientos técnicos vigentes a la fecha de inscripción establecidos por este Ministerio.

A continuación se detallan los proyectos activos con el monto programado para el 2016:

Proyecto	Monto Programado 2016 (millones de colones)
001150 Acometidas eléctrica y telefónica subterránea en calle de rodaje Charlie y continuación para habilitar los futuros hangares del lado sur del AITBP	0,00
001169 Reconstrucción de plataforma remota del AIJSM	0,00
001182 Mejoramiento Aeródromo de Coto 47	1.074,11
001183 Mejoramiento Aeródromo de Murciélagos	0,00
001186 Mejoramiento Aeródromo de Drake	1,51
001187 Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles	1.455,60
001191 Construcción de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	4.913,84
001351 Reparación de la franja de seguridad y adecuación de las aguas pluviales del Aeródromo de San Isidro	0,00
001352 Mejoramiento de la evacuación de las aguas pluviales del sector suroeste del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma	0,00
001391 Construcción Aeropuerto Internacional de la Zona Sur	0,00
001392 Construcción del Aeropuerto Metropolitano 2025	256,76
001567 Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, calles de rodaje de conexión adyacentes y plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	1.457,48
001568 Mejoramiento de la Plataforma de Estacionamiento para Aeronaves en la posición del Puente de Abordaje No. 3 en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	0,00
001622 Construcción del Aeródromo de la Región Huetar Norte	709,19
001623 Construcción del Aeródromo del Atlántico Sur	709,19
001624 Instalación de un cercado perimetral sobre el lindero del Aeródromo de Palmar Sur	146,11
001723 Instalación de un cercado perimetral sobre el lindero del Aeródromo de Upala	0,00
001724 Instalación de un cercado perimetral sobre el lindero del Aeródromo	123,25

de Laurel	
001869 Reparación de los taludes que confinan la calle interna vehicular ubicada en el sector oeste del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma	0,00
001896 Ampliación y remodelación de las Oficinas de las Unidades de Planificación Institucional y Operaciones Aeronáuticas de la DGAC	154,40
001897 Construcción de un comedor en el Aeropuerto Internacional de Limón (AIL).	0,00
001898 Construcción de Consultorio Médico del Aeropuerto Internacional de Limón (AIL)	0,00
001899 Construcción de acera en el lindero del Aeródromo de Guápiles que colinda con la ruta nacional 249	35,84

Se extiende la presente certificación a solicitud de la Dirección General de Aviación Civil, en la ciudad de San José a las nueve horas, del veintiocho de setiembre de dos mil quince.



Francisco Tula Martínez
Director del Área de Inversiones



Anexo N° 5:

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.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

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 cedula de identidad número dos trescientos ochenta y cinco ciento diecinueve Coordinadora de la Unidad de Planificación, responsable del proceso de formulación del plan anual operativo del período 2015 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			Aprobación del Jerarca, Artículo Décimo Cuarto de la Sesión Ordinaria N° 83-2015, celebrada el 10 de Noviembre del 2015. Oficio CTAC-AC-2015-1466.
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

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
				distribución entre los objetivos, metas y actividades que se establecen a un nivel operativo, tomando en consideración los objetivos estratégicos incluidos en 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			Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de POI 2016, el Ministro Rector emitió su aval de vinculación mediante el oficio DM-2015-4612.
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 2016 STAP-0614-2015 del 28 de abril de 2014, gasto máximo ₡17.718.769.896,00 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 objetivos. Se incluyen cada uno de los ejecutores responsables, que se encargan de la

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				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 2015.
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 acciones y metas estratégicas del PND.		X		Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de MAPP la cual fue avalada mediante el oficio DM-2015-4612 por el Ministro Rector.
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 propuestas para el PND 2015-2018, se establecen de conformidad con el Plan de Modernización de

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).

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.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				Aeródromos y 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 de los proyectos 2016-2022 que se requieren en cada periodo presupuestario se presentó en el 2015 al CETAC.
b) Cuenta con el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.		X		Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, la MAPP fue aprobada mediante el oficio DM-2015-4612 por el Ministro Rector. Adicionalmente MIDEPLAN extendió el oficio AI-096-2015 del 28 de setiembre de 2015 y la Certificación AI-023-15.
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 propuestas ante el Consejo Sectorial, PND y PNIP, PNT.
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 del CETAC, celebrada el 12 de julio del 2010. Plan Nacional de Aeródromos,

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
				Plan Nacional de Transporte, Plan de Inversión, Plan Estratégico Institucional-PEI. Además de las metas propuestas para 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
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			Los proyectos se encuentran inscritos en el BPIP de MIDEPLAN. MIDEPLAN extendió el oficio AI-096-2015 del 28 de setiembre de 2015 y la Certificación AI-023-15.
h) Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSESI) ¹² .		X		Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND). MIDEPLAN extendió el oficio AI-096-2015 del 28 de setiembre de 2015 y la Certificación AI-023-15.
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			

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
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, de conformidad con los lineamientos estratégicos del PEI y con los lineamientos de la STAP-MIDEPLAN. Además en el PAO interno se incorporan los valores, políticas, lineamientos del sector aéreo, de acuerdo con el Plan Estratégico Institucional PEI aprobado mediante artículo 04 de la sesión ordinaria 24-2012 del 26-03-2012, oficio CETAC-AC-0394-2012. El POI 2016 fue aprobado por CETAC según Artículo Décimo Cuarto de la Sesión Ordinaria N° 83-2015, celebrada el 10 de Noviembre del 2015. Oficio CTAC-AC-2015-1466.
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 incorpora en el PAO interno.
e) Catálogo de indicadores (punto II.1.7.15 d, de la Circular N°. 8270)	X			
f) Información referente a proyectos de inversión física y desarrollo (Capítulo III. de la circular N° 8270)	X			Se incluyen los proyectos definidos y aprobados como prioritarios por el CETAC, que se han venido desarrollando y que se le dará continuidad en el 2016, según las prioridades institucionales, el plan de inversión y el plan de modernización de Aeródromos.
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan institucional y el presupuesto ordinario para el periodo 2015 se encuentran debidamente vinculados.	X			
2. La estructura programática del plan institucional es	X			

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
coherente con la estructura programática del presupuesto ¹³ .				
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 incorpora la estructura con las Unidades oficializadas, sin embargo Se esta a la espera de la aprobación por parte del Señor Ministro del MOPT de una nueva propuesta.
d) Un diagnóstico institucional.	X			Se toma en consideración las recomendaciones derivadas en el diagnóstico del PEI, Plan de Modernización de Aeródromos y las generadas en el Plan Nacional de Transportes.
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			

Esta certificación la realizo a las 11 horas del día 12 del mes de Noviembre del año 2015.

Firma





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).