

**Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Consejo Técnico de Aviación Civil
Dirección General de Aviación Civil**



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2015

TOMO I

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2015**

CONTENIDOS

Presentación	3
Aspectos Generales	5
A. MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN SECTORIAL E INSTITUCIONAL (MAPSESI)	23
B. ASPECTOS ESTRATEGICOS INSTITUCIONALES	26
C. PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA	30
PEP Programa N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea	31
PEP Programa N° 3 Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	35
D. ANEXOS	58
Anexo N° 1: Acuerdo de Aprobación por parte del CETAC	
Anexo N° 2: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el año 2015, Oficio STAP-0818-2014.	
Anexo N° 3: PEP Programa N° 2 Servicios Administrativos	
Anexo N° 4: 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 2015, 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, en el cual las instituciones definen los objetivos, acciones, indicadores y metas que deben ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y se estiman los recursos financieros necesarios para obtener los resultados esperados.

La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, así como mostrar la articulación de la gestión Institucional en términos de sus líneas de acción y financieras, considerando las prioridades y objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, presenta el **Plan Operativo Institucional (POI) correspondiente al período 2015**.

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 jefes respectivos, así como a los principios presupuestarios generalmente aceptados; además, deberá contener el financiamiento asegurado para el año fiscal correspondiente, conforme a los criterios definidos en la presente (...)".

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

*Así, se presenta éste documento, el cual comprende primeramente un apartado de Aspectos Generales, luego la **Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional (MAPSESI)** la cual muestra 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 2015 y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución.*

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

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

Aspectos Generales

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

Base Legal

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

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

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

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:

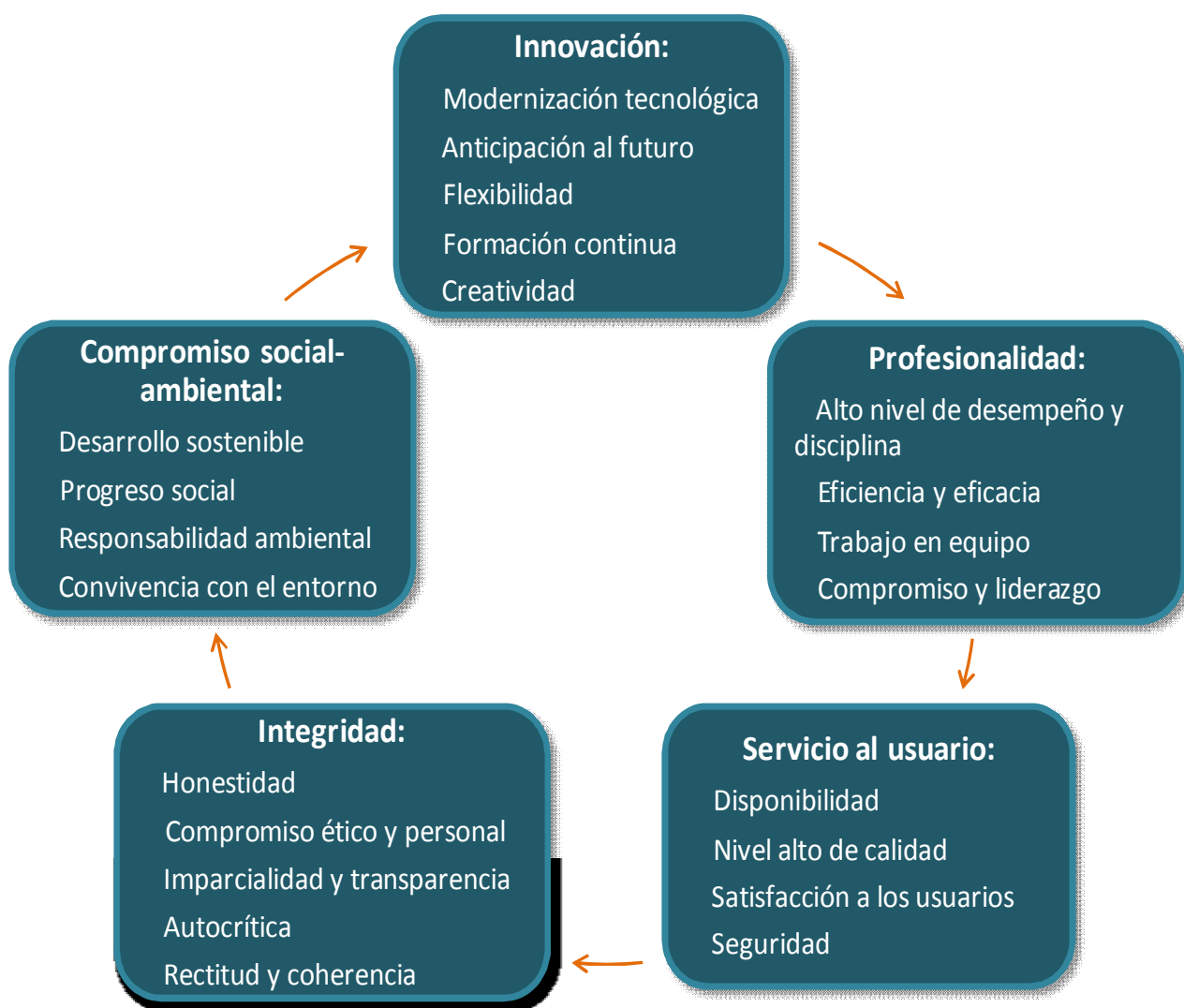
- Honestidad: el comportamiento del personal será un reflejo de honestidad.
- Compromiso ético y personal: promover un compromiso leal con el bien común de la Institución y sus Principios: Visión, Misión y Valores.
- Imparcialidad y transparencia: no debe existir intención anticipada a favor o en contra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

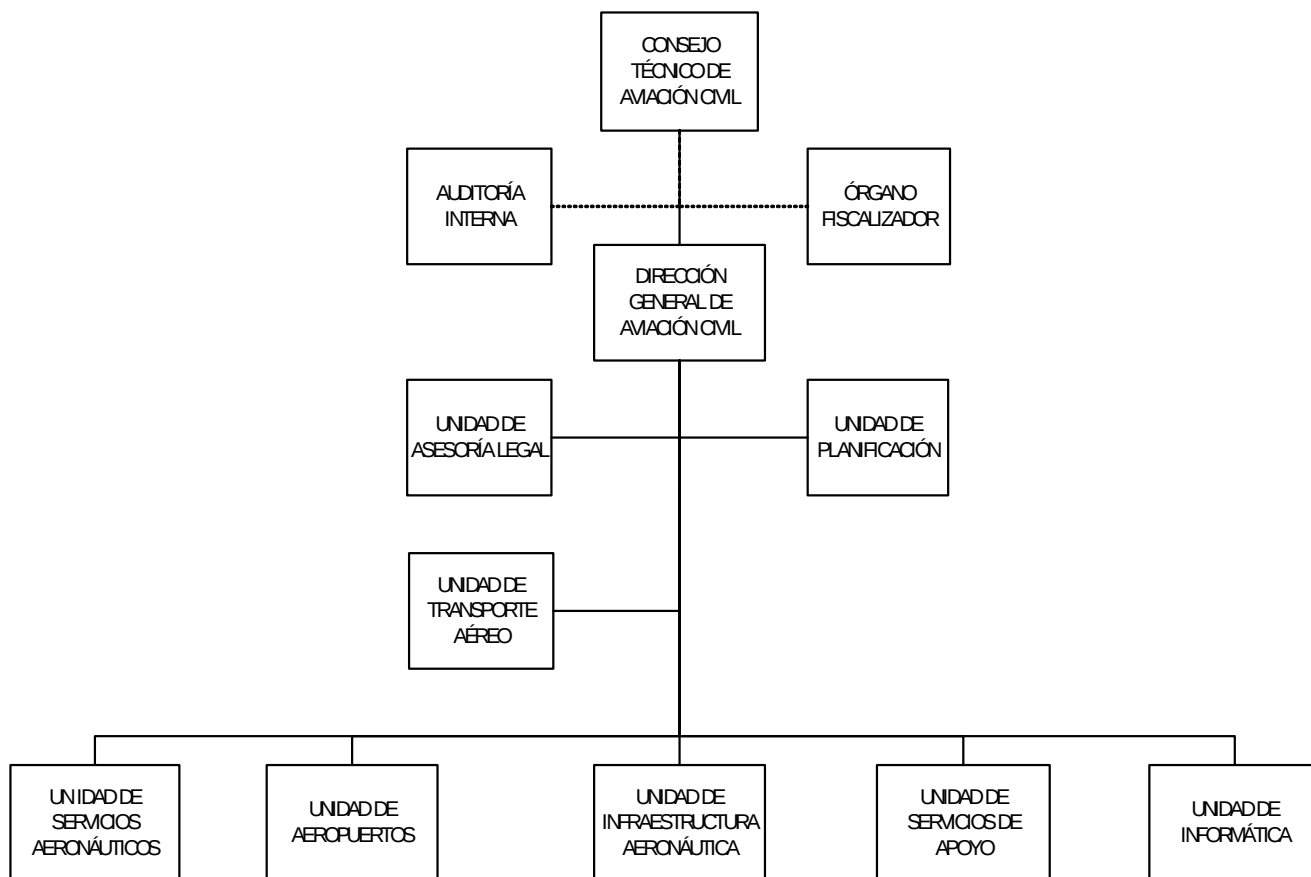
✓ **Ser referente en la excelencia aeronáutica en la región.**

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

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

Como parte de los productos obtenidos con dichas propuestas, se ha planteado la transformación de la estructura actual, en busca de propiciar la separación de roles de Estado Regulador y Prestador de servicios, propuesta que ha sido presentada ante la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, donde se encuentra en proceso de análisis para su aprobación. Se presenta el organigrama vigente:



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

Resultados de la Valoración de Riesgos

Como parte del cumplimiento de Ley de Control Interno N° 8292 de 31 de julio de 2002, la Dirección General de Aviación Civil realizó su último informe de valoración de riesgos en el periodo 2013, dando cumplimiento con dicha responsabilidad, en donde cada una de las Unidades de la Institución ha tenido su parte y compromiso en su correcta aplicación.

Un aspecto importante por recalcar durante el año 2013, está en el hecho de haberse implementado el sistema SIVARI (traído a la Dirección General de Aviación Civil como parte de la Directriz a Nivel Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ñMOPT-) y que simplifica en los aspectos más técnicos la aplicabilidad del SEVRI., por lo que su acogida en la Institución ha sido de buen agrado. Se presenta un resumen de dicho informe:

1. Se analizaron 27 unidades de la Dirección General: Abastecimiento de Bienes y Servicios (**Riesgo residual serio**), Accidentes e Incidentes (Riesgo Residual Moderado), Administración y Control de Bienes (**Riesgo residual Alto**), Aeronavegabilidad (Riesgo residual Moderado), Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (riesgo residual Moderado), Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (Riesgo Residual Moderado), AIS (Riesgo residual Moderado), Asesoría Legal (**Riesgo residual Alto**), AVSEC/FAL (Riesgo residual Bajo), Biblioteca Técnica (Riesgo residual Moderado), Comisión de Proyectos (**Riesgo Residual Alto**), Contraloría de Servicios (Riesgo residual Moderado), Coordinación de Aeropuertos (Riesgo residual Bajo), Informática (**Riesgo residual Serio**), Infraestructura (Riesgo residual Moderado), Licencias (Riesgo residual Bajo), Mantenimiento (Riesgo residual Moderado), Navegación Aérea (**Riesgo residual Serio**), OFGI (Riesgo residual Bajo), Operaciones Aeronáuticas (Riesgo residual Moderado), Planificación (Riesgo residual Moderado), Recursos Financieros (Riesgo residual Bajo), Recursos Humanos (Riesgo residual Bajo), Registro aeronáutico (Riesgo residual Bajo), Secretaría del CETAC (**Riesgo residual Serio**), Seguridad Operacional (Riesgo residual Moderado), Transporte Aéreo (**Riesgo residual Alto**).

2. El desglose de los riesgo está a continuación:

- Riesgo Residual **ALTO**, 4 unidades: Administración y Control de Bienes, Asesoría Legal, Comisión de Proyectos y Transporte Aéreo.
- Riesgo Residual **Serio**, 4 unidades: Abastecimiento de Bienes y Servicios, Informática, Navegación Aérea y Secretaría del CETAC.
- Riesgo Residual Moderado, 12 unidades.
- Riesgo Residual Bajo, 7 unidades.

A continuación, se muestra un gráfico de la distribución de los riesgos:

Figura No 1. Cantidad de Unidades por Nivel de Riesgo Residual

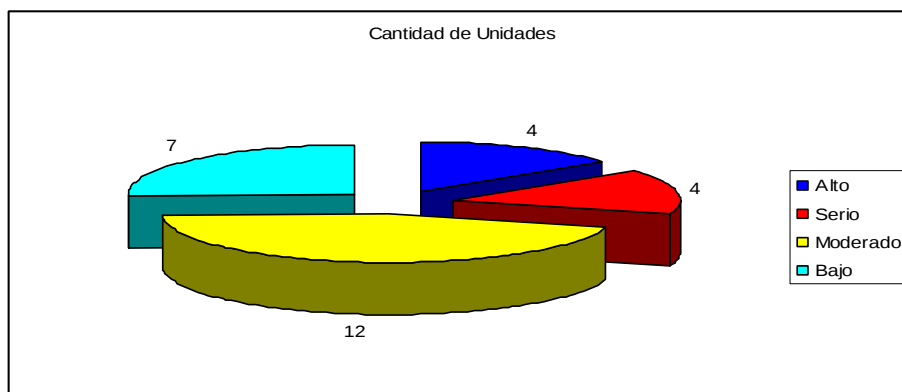
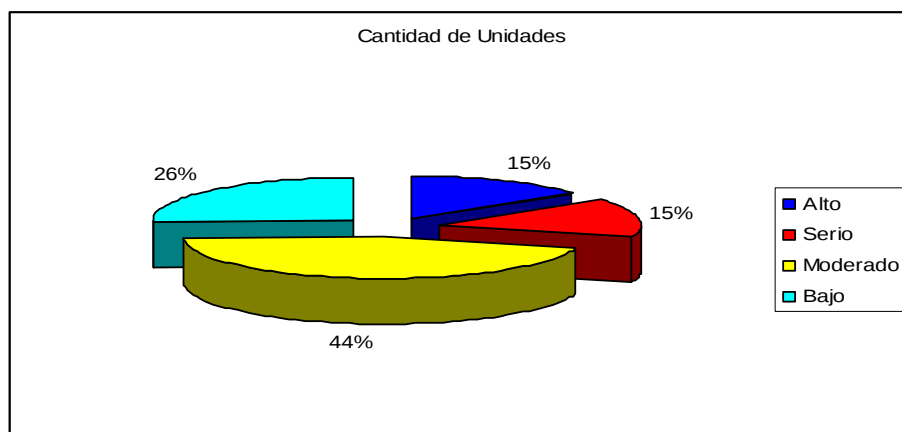


Figura No 2. Porcentaje de Unidades por Nivel de Riesgo Residual



3. Cada unidad ha establecido sus propios planes de acción correspondientes a la administración de sus riesgos. SAGEC como unidad encargada de velar por la aplicación del Control Interno en la Institución, realizará un Seguimiento para lograr el cumplimiento de dichos planes de acción.

Recomendaciones

Como el año 2013 fue el primer año en la utilización del sistema SIVARI para la aplicación del SEVRI, sólo se ha tomado un objetivo por cada unidad, con la finalidad de permitir una mayor facilitación en el manejo del sistema SIVARI mientras la curva de aprendizaje de cada uno de los enlaces de unidad se acorta para poder aplicar en los siguientes años una valoración total de los objetivos de la unidad.

Por lo tanto, a pesar de darse capacitación en el manejo del sistema, es necesario continuar con las mismas y crear mayor consciencia sobre la importancia del SEVRI y un correcto uso del SIVARI.

Unidad	Nivel de Riesgo	Identificador	Cuenta
Administración y Control de Bienes	Riesgo Alto		4 Unidades
Asesoría Legal	Riesgo Alto		
Comisión de Proyectos	Riesgo Alto		
Transporte Aéreo	Riesgo Alto		
Informática	Riesgo Serio		4 unidades
Abastecimiento de Bienes y Servicios	Riesgo Serio		
Navegación Aérea	Riesgo Serio		
Secretaría del CETAC	Riesgo Serio		
Accidentes e Incidentes	Riesgo Moderado		12 unidades
Aeronavegabilidad	Riesgo Moderado		
Aeropuerto Daniel Oduber	Riesgo Moderado		
Aeropuerto Tobías Bolaños	Riesgo Moderado		
AIS	Riesgo Moderado		
Biblioteca Técnica	Riesgo Moderado		
Contraloría de Servicios	Riesgo Moderado		
Infraestructura	Riesgo Moderado		
Mantenimiento	Riesgo Moderado		
Operaciones Aeronáuticas	Riesgo Moderado		
Planificación	Riesgo Moderado		
Seguridad Operacional	Riesgo Moderado		
AVSEC/FAL	Riesgo Bajo		7 unidades
Coordinación de Aeropuertos	Riesgo Bajo		
Licencias	Riesgo Bajo		
OFGI	Riesgo Bajo		
Recursos Financieros	Riesgo Bajo		
Recursos Humanos	Riesgo Bajo		
Registro Aeronáutico	Riesgo Bajo		

Resultados de Evaluación POI del Periodo Anterior

Se presenta un resumen del **Informe de Evaluación Anual del Plan Operativo Institucional** correspondiente al año 2013, periodo anterior concluido:

Porcentaje de Avance Metas - Presupuesto:

PROGRAMA	EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA	AVANCE PROMEDIO DE METAS
1	92%	87,44%
2	92%	98,33%
3	99%	44,43%
TOTAL	94%	77%
** No se contempla la partida sumas sin asignación presupuestaria		

Seguimiento de Metas:

PROGRAMA	METAS PROGRAMADAS	METAS CUMPLIDAS	METAS NO CUMPLIDAS
1	4	2	2
2	3	3	
3	7		7
TOTAL	14	5	9

Estimado de Ejecución Presupuestaria Contemplando Sumas Sin Asignación Presupuestaria

Programa	Presupuesto Modificado	Gasto ejecutado	% de ejecución
1	¢8.281.961.935.56	¢7.551.062.223.46	92%
2	¢8.646.145.739.02	¢6.009.748.089.35	70%
3	¢8.526.697.043.42	¢8.400.830.157.83	99%
Total del Presupuesto	¢25.454.804.718.00	¢21.961.640.470.64	86%

Estimado de Ejecución Presupuestaria Sin Contemplar Sumas Sin Asignación Presupuestaria

Programa	Presupuesto Modificado	Gasto ejecutado	% de ejecución
1	¢8.281.961.935.56	¢7.551.062.223.46	92%
2	¢6.506.145739.02	¢6.009.748.089.35	92%
3	¢8.526.697.043.42	¢8.400.830.157.83	99%
Total del Presupuesto	¢23.314.804.718.00	¢21.961.640.470.64	94%

En resumen, el Programa N° 1, alcanzó un cumplimiento general como promedio de las metas de los indicadores de un **87,44%** al finalizar el periodo 2013, por lo que se considera que su cumplimiento es satisfactorio.

El Programa N° 2 alcanzó un promedio del **98,33%** de cumplimiento en las metas establecidas, siendo el mismo satisfactorio al concluir el año 2013.

Con respecto al Programa N° 3 se alcanzó un promedio del **44,43%** de cumplimiento en las metas establecidas, siendo un avance regular.

A. Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional (MAPSESI)

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, la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional (MAPSESI) tiene como objetivo de acuerdo con los lineamientos técnicos y metodológicos para la programación y evaluación emitidos por MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, obtener información del Sector y sus instituciones desagregadas por regiones de planificación, considerando la desagregación de los usuarios finales por sexo, de la programación anual, el avance y el cumplimiento de las metas establecidas para las Metas Sectoriales y de las Acciones Estratégicas.

La MAPSESI se desarrolla en concordancia con la propuesta del 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: **6Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuariaô**

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 en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).**

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 AIDOQ ³, 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.**

Se presenta seguidamente la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional (MAPSESI):

² Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

³ Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Programa o Proyecto	Objetivo	Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
7- Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuaria	Mejorar la infraestructura y los servicios del AIJS, para contribuir con la mejora en la competitividad del país	Mejora en la distribución del espacio físico del AIJS para continuar su desarrollo	Porcentaje de avance de obra	2013: 3,00% ejecución de obra	2015: 97% de avance de obra de la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría 2015: 97,00%	2015: ₡18.398,34 Presupuesto CETAC	1)Condiciones climatológicas adversas 2)Deficiencias en calidad de materiales 3)Controles insuficientes para la supervisión de la obra 4)Incidentes/accidentes 5)Deficiencias en ejecución presupuestaria	Directora del Proyecto : Ing. Mariana Guevara Solera CETAC-DGAC
			Porcentaje de avance de obra	2013:0%	2015: 100% construcción del Edificio Comercial en el Aeropuerto Internacional Juan Santa María.	2015: ₡1.933 (Recursos del Gestor Interesado)	1) No mejorar la oferta comercial del AIJS 2) No lograr Maximizar los ingresos que genera el AIJS.	Director de Proyecto: Aeris Holding Costa Rica S.A. (Concesionario AIJS). CETAC
	Mejorar la infraestructura y los servicios de los aeródromos locales, para contribuir con la mejora en la competitividad del país	Mejora en los servicios aeroportuarios de los aeródromos de Coto 47 y Los Chiles mejorados	Número de aeródromos locales mejorados.	2013:0%	2015: 2 aeródromos mejorados, Coto 47 y Los Chiles. 2015: Mejoramiento del Aeródromo Coto 47 y los Chiles	Aeródromo Coto 47 ₡1.250,00 Aeródromo Los Chiles: ₡1.978,21 Presupuesto CETAC	1)Inundaciones 2)Incumplimiento de normativa internacional 3)Injerencia política	Gerente del Proyecto: Ing. Carlos Campos Chavarria: CETAC-DGAC
	Modernizar la infraestructura y los servicios del AIDOQ, para contribuir con la mejora en la competitividad del país	Instalaciones aeroportuarias modernizadas	Porcentaje de avance de obra	2013: 0%	2015-2018: 100% avance de obra de la plataforma del puente de abordaje N° 3 en el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós 2015: 100%	2015: ₡1.212,00 Presupuesto CETAC	1)Rezagos en proceso licitatorio 2)Desastres naturales 3)Retraso en orden de inicio por no contar con inspección de calidad	Directora de Proyecto: Ingeniera Ana Yancy Paniagua Cascante. CETAC-DGAC

Notas Técnicas: Programa 7

Mejoramiento de aeródromos: se refiere a las mejoras en las condiciones de la pista, recarpeteo, franjas de seguridad, cercado perimetral, entre otros. Este programa quedaría "abierto", para incorporar proyectos e inversiones a realizarse en los periodos subsiguientes al año 2015.

B. ASPECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

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

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

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

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

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

ASPECTOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

Institución: *Dirección General de Aviación Civil*

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

Programas presupuestarios:

Nombre del programa	Monto presupuestario (en millones de colones) *	Participación relativa de c/u
1. Servicios de Dirección y Regulación Aérea	¢9.471,77	34%
2. Servicios Administrativos	¢14.859,92	53%**
3. Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	¢3.678,82	13%
TOTAL	¢28.010,52	100%

Notas:

1. El límite de gasto presupuestario fijado según **STAP -0818-2014** es de **¢12.731,30** millones.
2. * El cuadro anterior representa una proyección del presupuesto para el año **2015**.
3. ** El programa N° 2 contempla el rubro de Sumas libres sin asignación presupuestaria Por la suma de **¢9.730,27** millones.
4. El presupuesto real del programa N° 2 es de **¢5.129,65** millones, por tanto el presupuesto real institucional sin asignaciones presupuestarias es de **¢18.280,25** millones.

Objetivos Estratégicos Institucionales:

- 1. Mejorar la distribución del espacio físico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para continuar su desarrollo por medio de la reubicación de COOPESA.*
- 2. Mejora en los servicios aeroportuarios de los aeródromos de Coto 47 y Los Chiles y Upala.*
- 3. Desarrollar los estudios de emplazamiento y socioeconómicos requeridos para los aeródromos de la Zona Norte, Huetar Caribe, Metropolitano y Zona Sur.*
- 4. Modernizar la estructura organizativa e implementar el Plan Estratégico Institucional y nuevas tecnologías informáticas, a fin de mejorar el desarrollo de la gestión institucional para brindar servicios de calidad a los usuarios de la aviación civil.*
- 5. 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 regulaciones a fin de garantizar la seguridad operacional.*

Indicadores de resultado a nivel Institucional:

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

Cuadro Resumen Indicadores de resultado

Indicador	Formula	Línea Base	Desempeño Proyectado				Fuente De Datos	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
			2014	2015	2016	2017		
Inversión Pública Anual en el Sector de Transportes e Infraestructura dirigida al Transporte Aéreo.	Inversión Pública Anual en Transporte Aéreo / Total de Inversión Pública del Sector Transportes e Infraestructura						Informes cierres presupuestarios	
Total de Aeródromos en Servicio (Aeródromos Públicos y Privados)	(Total de Pistas en Buen Estado / Total de Pistas Públicas y Privadas)						Documento AIP (Publicación Información Aeronáutica)	
Índice de Evolución del Presupuesto	(Monto de Presupuesto Ejecutado al Periodo / Presupuesto Programado al Periodo) * 100						Informes cierres presupuestarios	
Porcentaje del Presupuesto Institucional Anual Invertido en Mejorar la Infraestructura Aeroportuaria	Inversión en Proyectos Aeroportuarios / Total del Presupuesto Institucional * 100						Informes cierres presupuestarios	

C. PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMAS

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

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

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

Para el año 2015, la Dirección General de Aviación Civil cuenta con un **límite de gasto máximo presupuestario de ₡12.731,30 millones**, según fue comunicado por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) mediante el oficio STAP-018-2014 del 28 de Abril de 2014.

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

Adicionalmente, con el fin de propiciar un seguimiento al Programa Presupuestario N° 2 “Servicios Administrativos” considerado de apoyo para las gestiones de los programas sustantivos; se presenta la matriz PEP correspondiente al mismo.

Cabe resaltar que para la formulación de los objetivos estratégicos programáticos, se retoman algunos objetivos que iniciaron su proceso de implementación en el periodo 2014. A pesar de contar con un Plan Estratégico Institucional y la propuesta de Modernización de la Estructura Institucional, ésta aún no ha sido oficializada por parte de MIDEPLAN, por lo cual para efectos de este apartado, se mantiene la estructura programática institucional que ha regido desde años anteriores, a saber:

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

Características del Programa

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

Principales Productos

El producto estratégico del Programa N° 1, es la **Seguridad Operacional Aeronáutica** que se brinda a los usuarios y entrelaza variados servicios que generan a su vez productos como: Certificados de Matrículas y Aeronavegabilidad, Certificados de Operador Aéreo (COA), Certificados Operativos (CO), Licencias al personal aeronáutico, Normas, Reglamentos Aeronáuticos y Procedimientos que garanticen la seguridad de la Aviación Civil nacional de conformidad con los estándares internacionales. Así mismo, se gestionan acciones enfocadas a la prevención y disminución de accidentes e incidentes, se elaboran Mapas y Cartas Aeronáuticas, así mismo se brindan los servicios de Navegación Aérea, en cuanto al control de tránsito aéreo y la información de vuelos.

Este programa está compuesto presupuestariamente por **óDIRECCIONES 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 2015, los objetivos estratégicos de este programa se avocan hacia la elaboración de un plan para la reducción de emisiones por parte de las aeronaves, la actualización de reglamentación, suscripción de convenios interinstitucionales y el inicio del proceso de Certificación del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, entre otros. En cuanto a los recursos presupuestarios, se proyecta que el presupuesto global del programa se consignará en ₡9.471,77 millones aproximadamente. Se presenta seguidamente la Matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 1, Servicios de Dirección y Regulación Aérea, para el año 2015.

Institución: Dirección General de Aviación Civil

Programa: N° 1 Servicios de Dirección y Regulación Aérea

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

Programa o Proyecto del PND: No aplica

Objetivos Estratégicos Institucionales:

5. 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 regulaciones a fin de garantizar la seguridad operacional.

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios		Fuente de datos del indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado				(en millones de colones)			
					t	t+1	t+2	t+3	Monto	F F		
					anual (2015)	2016	2017	2018	Monto (millones ₡)			
Producto:	Establecer un plan de medidas para la reducción de emisiones provenientes de la aviación para preservar el medio ambiente y mitigar el impacto del cambio climático procurando el desarrollo sostenible del Transporte Aéreo (CAAPER).	Plan de medidas de mitigación	Plan de medidas de mitigación aprobado / Plan de medidas de mitigación programado	Reuniones a nivel de Centroamérica para coordinación y diagnóstico de las temáticas por abarcar.	Establecer un Plan de medidas para la reducción de emisiones por parte de las aeronaves					Interna	Inventario de flotas. Levantamiento de un inventario de CO ₂ . Sistema de monitoreo. Comisión CAAPER.	La meta se incorpora con la finalidad de evitar el incumplimiento de obligaciones internacionales en cuanto a la reducción de las emisiones por parte del transporte aéreo.
Seguridad Operacional Aeronáutica												
Usuarios:	Suministrar y mantener la documentación actualizada y digital en las Bibliotecas Externas atendiendo la política de OACI de envío de documentos, asegurando la aplicación de las reglamentaciones, normas y procedimientos actualizados.	Documentos digitales actualizados	Documentos digitales suministrados / Documentos digitales actualizados * 100=	Se cuenta con Bibliotecas Externas en los cuatro aeropuertos internacionales, Unidades de AVSEC-FAL y Accidentes e Incidentes	Actualizar y facilitar el 100% de los documentos emitidos por la OACI en las Bibliotecas Externas					Interna	Anexos OACI, Enmiendas, Revistas, Registros de Biblioteca Técnica Institucional	Con el suministro de documentación actualizada a las Bibliotecas Externas se estará asegurando la aplicación segura de las reglamentaciones, normas, procedimientos y demás directrices actualizadas.
Operadores aéreos, Pilotos, Personal Técnico, Pasajeros, usuarios nacionales e internacionales en aeropuertos y Oficinas Centrales												
Cantidad de Hombres:	Establecer Convenios de cooperación Interinstitucional para facilitar el rescate y custodia de aeronaves accidentadas para efectos del desarrollo de los procesos de investigación.	Convenios Suscritos	Propuesta de Convenios Preparada / Propuesta Convenios Programada	Se cuenta con iniciativas antiguas que deben analizarse y retomarse a fin de consolidar los convenios requeridos.	Desarrollar dos Propuestas de convenio con Instituciones gubernamentales (Comisión Emergencias, INS)					Interna	Expedientes, Informes de accidentes e incidentes. Sistema ECCAIRS.	Los convenios se establecerían con instituciones que tienen intervención directa en atención de accidentes aéreos como CNE, INS, Poder Judicial OIJ, a fin de facilitar el rescate y resguardo de las evidencias requeridas para el desarrollo de los procesos de investigación.
204**												

Cantidad de Mujeres:	Contar con un Hangar y el equipo técnico para resguardar evidencias y componentes de aeronaves siniestradas que faciliten el análisis en los procesos de investigaciones aeronáuticas de accidentes aéreos.	Solicitudes tramitadas para asignación de Equipos y Hangar	Solicitudes presentadas / Solicitudes gestionadas	Se han realizado peticiones anteriormente pero no se ha logrado la asignación del hangar requerido.	Presentar la propuesta de requerimientos ante la DGAC y CETAC para la adquisición de Recursos Materiales y Físicos (Hangar, equipos de Investigación)					Interna	Expedientes, Informes de accidentes e incidentes. Sistema ECCAIRS.	Se requiere contar con un hangar y equipos técnicos que faciliten los procesos de investigación de accidentes, para lo cual se presentarán las respectivas solicitudes ante los Jercas Institucionales.
63 **	Alcanzar la fase dos del proceso de Certificación del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós garantizando que una vez que se acredite la certificación el Aeródromo satisfase las normas internacionales y es capaz de garantizar la seguridad operacional.	N° de fases de Certificación	N° de fases de certificación alcanzadas / N° de fases de certificación programadas	Se han realizado Reuniones de coordinación y asesoramiento en temas de certificación.	Desarrollo de las dos primeras fases del Proceso de Certificación del AIDOC					Interna	Normativa OACI, Manuales para la certificación.	El proceso de certificación abarca cinco fases: 1. Pre Solicitud. 2. Solicitud Formal. 3. Evaluación. 4. Demostración Técnica. 5. Certificación (Emisión del Certificado).
	Revisar los programas de estudio de las escuelas de aviación durante el proceso de certificación, en coordinación con el personal de Operaciones y Aeronavegabilidad para dar cumplimiento a la reglamentación respectiva.	Programas o escuelas certificadas	Cantidad de programas o escuelas evaluadas para la certificación / Cantidad de programas o escuelas certificadas	Se ha iniciado el proceso de solicitudes de licencias aeronáuticas via web	Revisar los programas de estudio que presentan las escuelas de aviación por certificarse					Interna	Sistema aplicación exámenes Licencias, programas de estudio	Participar en el proceso de certificación y vigilancia de las escuelas de aviación, revisar los programas de estudio dirigidos al personal aeronáutico nacional e internacional, dando prioridad a estandarizar los exámenes teóricos y prácticos aplicados en la oficina de licencias de la DGAC.
Total de Recursos Presupuestarios											¢9.471,77	1

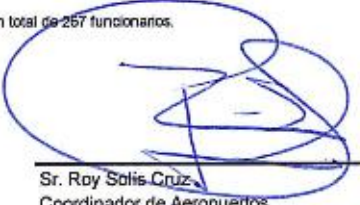
** La población que conforma la DGAC comprende 447 funcionarios, 290 hombres y 157 mujeres al 31 de agosto de 2014, para el programa 1: 63 mujeres, 204 hombres, para un total de 267 funcionarios.


Sr. Martín Sanabria Álvarez
Encargado a.i. Operaciones
Teléfono: 22 42 80 62
Correo: msanabria@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivo Programa Presupuestario N° 1




Srta. Natalia Rodríguez Segura
Encargada a.i. Biblioteca Técnica
Teléfono: 22 42 80 91
Correo electrónico: nrodriguez@dgac.go.cr
Ejecutora Objetivo Programa Presupuestario N° 1




Sr. Roy Solís Cruz
Coordinador de Aeropuertos
Teléfono: 22 42 80 96
Correo electrónico: rsolis@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivo Programa Presupuestario N° 1




Sr. Gerardo Camacho Villalobos
Encargado a.i. Licencias
Teléfono: 22 42 80 58
Correo: gcamacho@dgac.go.cr
Ejecutora Objetivo Programa Presupuestario N° 1




Sr. Diego Guitérrez Ledezma
Encargado Investigación Accidentes e Incidentes
Teléfono: 22 90 06 64
Correo electrónico: millero1cr@gmail.com
Ejecutor Objetivos Programa Presupuestario N° 1

PROGRAMA N° 3: Desarrollo de Infraestructura y Sistemas

Características del Programa:

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.

Este programa 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, se resalta el programa N° 7, a saber:

Programa: ***óPrograma para el mantenimiento y modernización aeroportuariaô***.

Objetivo: ***Mejorar la infraestructura y los servicios del AIJS ⁴, 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 en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).***

⁴ 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 AIDOQ⁵, 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.**

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

Principales Productos

Los principales productos estratégicos del Programa N° 3, están enfocados hacia las **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 PEP se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

⁵ Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Adicionalmente, en la PEP 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 los estudios preliminares requeridos para los futuros Aeropuertos de la Zona Sur y Metropolitano 2025, Huetar Norte, Huetar Caribe, la contratación de las consultorías requeridas para propiciar el proyecto integral de desarrollo del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (AIDOQ) y en última instancia se contempla la ejecución de los proyectos de mejoramiento de los Aeródromos de Los Chiles, Coto 47, Upala y la Posición de Puente 3 del AIDOQ; los cuales se detallan:

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 publica
4. Funcionarios Responsables	Directora de proyecto Ing. Mariana Guevara Solera Equipo de proyecto Ing. Víctor 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: Octubre 2015

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 proyectos 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 tramites necesario 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 explotación 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 que se desprende de este informe y el objetivo 2 es la Construcción de Rampa Remota, en AIJS, proyecto que se encuentra en ejecución.

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
TOTAL DEPOSITOS	\$ 36.755.967,92	¢18.398.340.352,90	

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, se ha solicitado para el año 2014 dotar al proyecto del contenido económico restante para sufragar los gastos y costos del mismo.

Fotografía Del Sitio



Mejoramiento del Aeródromo de Coto 47

Ejecución año 2014-2015, Costo Estimado: ₡1.250.000.000,00

El Aeródromo de Coto 47 es un Aeródromo público ubicado muy cerca de la frontera con Panamá, este Aeródromo es estratégico ya que es categorizado como un aeródromo para atender el tráfico comercial de pasajeros, asuntos de seguridad nacional y trabajos Aéreos⁶ además el aeródromo se considera que es importante ya que es muy utilizado para transportar pacientes del hospital de Ciudad Neily a los hospitales de la Capital.

Por lo anterior el Aeródromo de Coto 47 necesita mejores condiciones de infraestructura que cumpla con la normativa OACI para funcionar como vía de acceso del Turismo a la zona Sur del país y de vuelos ambulancia al hospital de Ciudad Neily.

Este proyecto es de importancia para la Institución a razón que promueve el desarrollo de la aviación civil en esta zona limítrofe del país, ayudando a satisfacer los requerimientos de la demanda actual y garantizando a la vez el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. Además es importante indicar que este Aeródromo está incluido en el *Plan de Modernización de la Red de Aeródromos de Costa Rica* y por ende en el *Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011-2035*

Objetivo General del Proyecto:

Garantizar seguridad operacional evitando posibles riesgo de accidentes aéreos mediante el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en el Aeródromo de Coto 47.

Objetivos Específicos del Proyecto:

Objetivos de Ejecución:

- Mejorar y ampliar el ancho de la pista actual.
- Conformar las Franjas de seguridad del Aeródromo, colocar dos mangas de viento frangibles y suministrar la señalización horizontal de pista.
- Construir plataformas de viraje de Aeronaves.
- Colocar un cercado perimetral en el lindero del Aeródromo.
- Mejorar la iluminación de la pista.
- Construir una caseta de seguridad.

⁶ Plan de Modernización de la Red de Aeropuertos de Costa Rica, documento R5 *Necesidades Futuras*

Objetivo de Operación:

- Mantener en condiciones aceptables la infraestructura del Aeródromo mediante un mantenimiento periódico.

Resultados Esperados:

Resultados	Resultados Esperados
1	Se espera contar con una pista de pavimento asfáltico con dimensiones de 1008 metros por 18 metros de ancho.
2	Se espera conformar las franjas de seguridad de las cuales tienen un ancho de 25 metros, colocar 2 manga de viento y aplicar 1598 metros cuadrados de señalización horizontal (pintura de Pista).
3	Se espera construir 2 plataformas de viraje de aeronaves en los extremos de la pista en pavimento asfáltico.
4	Se espera construir un cercado perimetral de 2531 metros de longitud por 2 metros de alto en malla ciclón.
5	Se espera instalar un sistema de iluminación de Pista de 48 luces de pista que cumpla con la normativa OACI.
6	Se espera la construcción de una caseta de seguridad con un área de 25 m2.

Fuente: Elaboración propia.

Beneficiarios del Proyecto:

Beneficiario	Comentario
Directamente los pasajeros y Aerolíneas con destino la Frontera con Panamá y Playa Zancudo	Según las proyecciones del Anexo 3 del documento "Previsiones de Tráfico" del Plan de Modernización de Aeródromos Locales se espera en promedio 3250 pasajeros por año lo que equivale a 451 operaciones de aeronaves ya que pueden realizar su viaje con seguridad operacional.
Directamente el Ministerio de Seguridad Pública (MSP) de Costa Rica.	A razón que al realizar el proyecto mejoraría la seguridad operacional de los vuelos que hace este ministerio, actualmente no se tiene información de cuantos vuelos anuales, pero es importante indicar que este Aeropuerto es muy utilizado para realizar maniobras de vigilancia limítrofe y contra el Narcotráfico.

Directamente los pacientes del Hospital de Ciudad Nelly y la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).	A razón que esta infraestructura les brindará mayor seguridad operacional durante las 24 horas del día para transportar pacientes que requieran una atención más especializada en los hospitales del Área Metropolitana, no se tiene información de la cantidad de pacientes transportados por año.
Indirectamente la Población del Cantón de Corredores.	A razón que al realizar el proyecto lo podrían utilizar para atender las Emergencias por desastres naturales con mayor seguridad Operacional. Aproximadamente 41831 ciudadanos que residen en este cantón según el último censo 2011.
Indirectamente el comercio del cantón de Corredores.	A razón que al incrementar la cantidad de pasajeros en el Aeródromo beneficia al comercio y el sector turismo del cantón, no se tiene información de la cantidad de comercio beneficiado.

Fuente: Plan de Modernización de la Red de Aeródromo de Costa Rica, 2010 e INEC



Director de Proyecto: Ingeniero Carlos Campos Chavarría.

Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles

Ejecución año 2014-2015, Costo Estimado: ₡1.978.215.990,00

Antecedentes:

El Aeródromo de Los Chiles es un aeródromo público, ubicado en el cantón de los chiles de la provincia de Alajuela, muy cerca de la frontera con Nicaragua. Este es un Aeródromo estratégico para temas de Seguridad Pública y de emergencias. Además se utiliza en algún caso para fumigación y aviación privada.

El Aeródromo actualmente tiene una longitud de 1300 metros por 15 metros de ancho cuyo pavimento es un tratamiento asfáltico que se encuentra con bastante disgregación y parcheado de concreto. El estado en general de la pista es regular a malo, además presenta crecimiento de vegetación dentro del pavimento.

El Aeródromo de los Chiles es un Aeródromo público ubicado en la frontera con Nicaragua se pretende mejorar este Aeródromo a razón que este es estratégico para temas de seguridad Pública y de Emergencia principalmente. La cual al tener una infraestructura Aeroportuaria en las cercanías de la frontera con Nicaragua ayudaría al patrullaje y cuido de la soberanía de nuestro país.

Objetivo General del Proyecto:

Garantizar la seguridad operacional en el Aeródromo de los Chiles mediante el mejoramiento de su infraestructura.

Objetivos Específicos del Proyecto:

Objetivo de Ejecución:

- Mejorar y ampliar el ancho de la pista actual.
- Conformar las Franjas de seguridad del Aeródromo, reubicar manga de viento y suministrar la señalización horizontal de pista.
- Construcción de una plataforma de estacionamiento de Aeronaves.
- Colocación de un cercado perimetral en el lindero del Aeródromo.

Objetivo de Operación:

- Mantener en condiciones aceptables la infraestructura del Aeródromo mediante un mantenimiento periódico.

Resultados Esperados:

Resultados	Resultados Esperados
1	Se espera contar con una pista de pavimento asfáltico con dimensiones de 1240 metros por 18 metros de ancho.
2	Se espera conformar las franjas de seguridad de la las cuales tienen un ancho de 30 metros, reubicar 1 manga de viento y aplicar 1235 metros cuadrados de señalización horizontal.
3	Se espera construir una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 63 m metros por 51 metros en pavimento asfáltico.
4	Se espera construir un cercado perimetral de 3021 metros de longitud por 2 metros de alto en malla ciclón.

Fuente: Elaboración propia.

Beneficiarios del Proyecto:

Beneficiario	Comentario
Directamente el Ministerio de Seguridad Pública (MSP) de Costa Rica.	A razón que al realizar el proyecto mejoraría la seguridad operacional de los vuelos que hace este ministerio, según proyecciones se estima 5 vuelos en promedio anualmente, lo que equivale a 36 personas usuarias en promedio por año ⁷ . Este Aeropuerto es muy utilizado para realizar maniobras de vigilancia limítrofe y contra el Narcotráfico.
La Población del Cantón de los Chiles.	A razón que al realizar el proyecto lo podrían utilizar para atender vuelos ambulancia en el traslado de pacientes a los hospitales del Gran Área Metropolitana o Emergencias por desastres naturales con mayor seguridad Operacional. Aproximadamente 23735 ciudadanos que residen en este cantón según el último censo 2011.

Fuente: Plan de Modernización de la Red de Aeródromo de Costa Rica, 2010 y INEC

⁷ Documento R3 6 Previsiones de Tráfico 6 Plan de Modernización de la Red de Aeródromo de Costa Rica, 2010



Director de Proyecto: Ingeniero Carlos Campos Chavarría.

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

Ejecución año 2014-2015, Costo Estimado: ₡1.212.000.000,00

Descripción del proyecto: Se debe realizar las mejoras necesarias en la plataforma, para evitar que el pavimento flexible aumente progresivamente el deterioro y como consecuencia afecte las operaciones en Plataforma.

El proyecto consiste en:

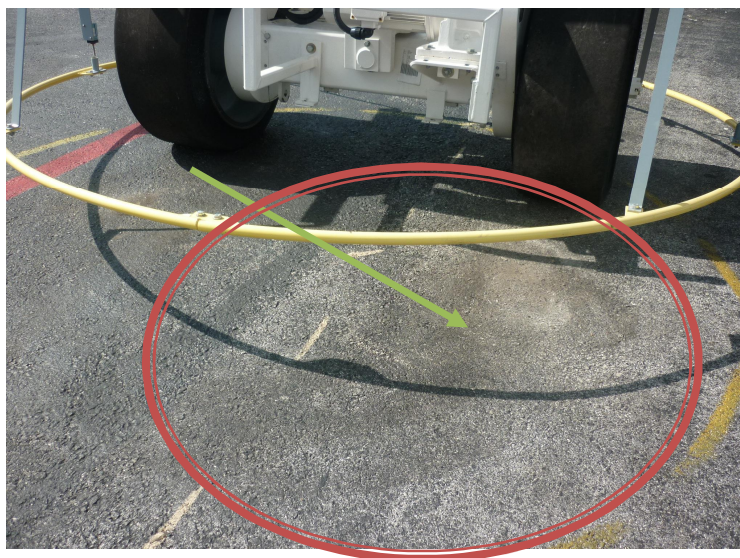
- Demolición de la estructura de pavimento actual. La profundidad de reemplazo va a depender de los estudios de suelos y de la propuesta de diseño a realizar.
- Construcción de un pavimento de concreto hidráulico con un área de 6.285,66 metros cuadrados. El cual debe tener la capacidad de soportar de soportar la cargas producto del tránsito del puente de abordaje y de la Aeronave Boeing 767-400.
- Señalización de la Plataforma con pintura de Pista. Con las dimensiones para albergar aeronaves del tamaño del Boeing 767-400.

Con la realización de esta obras se evitan problemas operativos causados por las deformaciones en el pavimento actual producto de las cargas del puente de abordaje y de las Aeronaves.

Beneficiarios del proyecto: Entre los principales beneficiarios se encuentran los operadores aéreos, pilotos y los 478.283 pasajeros nacionales e internacionales que utilizan el aeropuerto aproximadamente por semestre. Cabe destacar que igualmente aerolíneas tales como American, Continental, Delta, Jetairfly, JetBlue, Taca Internacional y US Airways formarán parte del grupo beneficiario.

El incremento de operaciones aéreas, es parte de las posibles fallas en la capacidad de soporte de la estructura de pavimento asfáltico y el peso proporcionado por la estructura del nuevo puente de abordaje han contribuido al deterioro de la pista como se observa en las siguientes fotografías:

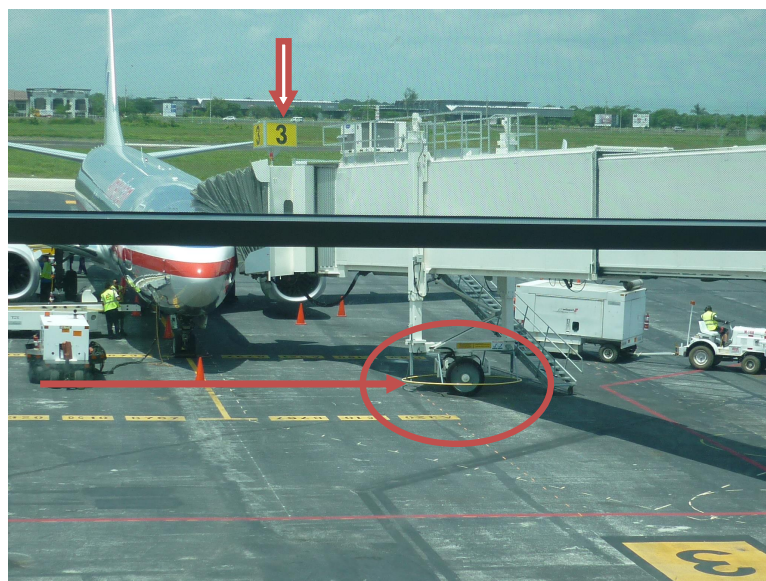
Hundimiento en la Plataforma. Se puede apreciar la zona 1 en donde se dan las deformaciones del pavimento asfáltico.



En esta imagen se puede apreciar la zona 2 en donde también se dan las deformaciones del pavimento asfáltico.



En esta imagen se muestra el puente en operación y ubicado en una de las zonas afectadas.



En el presente año, en la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la posición No. 3 se empezó a notar hundimientos causados probablemente por falta de capacidad de soporte de la estructura de pavimento asfáltico ó por algún tipo de desplazamientos de la carpeta asfáltica, la cual necesita un mejoramiento para evitar deterioro progresivo del pavimento, el cual puede producir daño en el puente de abordaje.

Identificación del Problema

El Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós se detectó hundimientos en la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la posición No.3, causados probablemente por falta de capacidad de soporte de la estructura de pavimento asfáltico, la cual necesita un mejoramiento, para evitar deterioro progresivo del pavimento asfáltico el cual puede producir un daño progresivo en la estructura del puente de abordaje No.3.

Esto ocasiona que el puente de abordaje salga de funcionamiento provocando en la Terminal mayor tiempo de espera para los usuarios en detrimento de la calidad de los servicios para pasajeros. Además esto provoca aumento de los costos operativos para las aerolíneas impactando en una disminución en la cantidad de pasajeros induciendo a Indemnizaciones por parte del Estado al Concesionario de la Terminal Aérea.

Objetivo General

Reparar los hundimientos que presenta el pavimento asfáltico de la Plataforma de Estacionamiento de las Aeronaves en la Posición No. 3 del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para lograr mantener el nivel de servicio de la Terminal Aeroportuaria.

Objetivos Específicos

1. Reparar el área con una plataforma de estacionamiento de pavimento de concreto hidráulico de dimensiones 131 m por 47 m que tenga la capacidad de soportar las cargas estáticas de las Aeronaves de Diseño (Boeing 767-400) y la estructura del puente de abordaje No.3 aproximadamente 204.120 kg.
2. Demarcar la plataforma de estacionamiento de Aeronaves según reglamentación de la Organización internacional de la Aviación Civil (OACI) con pintura reflectiva para albergar la aeronave (Boeing 767-400).
3. Mejorar la evacuación de las aguas pluviales en ésta área de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en la posición No.3. la cual debe ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero sus valores deberían mantenerse lo más bajos que permitan los requisitos de drenaje.

Objetivos en Etapa de Operación

1. Mantener en óptimas condiciones el funcionamiento de la plataforma con dimensiones 131 m por 47 m, con el mínimo costo de mantenimiento durante la vida útil del proyecto.

Resultados Esperados

Resultados	Resultados Esperados
1	Se espera contar con una Plataforma de estacionamiento de pavimento de concreto hidráulico de dimensiones de 131 por 47 m que tenga la capacidad de soportar la carga del puente de abordaje (204 120kg) y del avión Boeing 767-400 y cumpla las calidades de la normativa nacional (CR-2010) e internacional (FAA). Además se espera una vida Útil de 20 años.
2	Se espera colocar una demarcación horizontal en la plataforma de estacionamiento que cumpla con la normativa de colores y las dimensiones necesarias para albergar el avión de diseño (Boeing 767-400) todo según las especificaciones de anexo 14 de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI).
3	Se espera tener una plataforma con los niveles y pendientes adecuadas para el desagüe rápido de las aguas pluviales (deberían ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero sus valores deberían mantenerse lo más bajos que permitan los requisitos de drenaje). No debe presenciarse acumulaciones de agua (pozos de agua).
4	Se espera tener un pavimento en condiciones entre Bueno a Excelente según el Índice de Condición del pavimento (PCI). Se pretende realizar 2 intervenciones de mantenimiento durante los 20 años de vida útil el cual consiste en sellado de grietas y aplicación de pintura a la plataforma cada 2 años.

Directora de Proyecto: Ingeniera Ana Yancy Paniagua Cascante.

Cercado perimetral Aeródromo de Upala

Ejecución año 2014-2015, Costo Estimado: ₡153.900.000,00

Antecedentes:

El proyecto nace por las necesidades identificadas en el Plan de Modernización de la Red de Aeródromos de Costa Rica elaborado por el consultor INECO en el año 2010. En dicha planificación se establece que entre los años 2011 al 2015 en dicho aeródromo se debe elaborar un cercado de perimetral.

El proyecto se origina por la necesidad de restringir el área del aeropuerto al ingreso de animales (perros, ganado, entre otros) y/o personas ajena a la actividad aeronáutica.

Dicho estudio han identificado deficiencias en lo relacionado a la seguridad operacional en el Aeródromo de Upala, lo cual si se mantiene su condición actual, puede ocasionar accidentes e incidentes aéreos provocados por el fácil acceso de los vecinos del aeródromo a la pista de aterrizaje, como además la presencia de fauna en dichos terrenos.

Además es importante indicar que según registros de los años 2000 al 2009 obtenidos del Boletín informativo elaborado por Unidad de prevención e investigación de accidentes de la DGAC, únicamente han ocurrido 2 sucesos producto de la falta de un cercado perimetral, estos fueron acontecidos en los Aeródromos de Coto 47 y el Aeródromo La Ligia en los años 2006 y 2007. Ver la siguiente información.

Si bien la estadística nos indica que en el aeródromo de Upala no han ocurrido accidentes aéreos provocados por el ingreso de animales o personas, es importante revelar que en 13 años han ocurrido dos accidentes de esta índole provocando pérdidas económicas, lesiones a pasajeros y muerte de los animales. Por tanto es trascendental para la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) eliminar toda aquella vulnerabilidad existente en un aeródromo actualmente en operación.

Según normativa Aeronáutica Internacional comprendida en el Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) indica lo siguiente:

9.10.1 Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar la entrada en el área de movimiento de animales que por su tamaño lleguen a constituir un peligro para las aeronaves

09.10.2 Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

El proyecto es competencia de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) a razón que el estado de Costa Rica ha delegado en esta institución la misión de planificar, regular y proveer los servicios de la aviación civil de Costa Rica.

Es importante indicar que la actual cercado perimetral consiste en 350 metros en malla ciclón (realizado en el año 2009) y 2690 metros en cercado con alambres de Púas.

Identificación del problema

El Aeródromo de Upala requiere mejorar la seguridad operacional, a causa de la presencia mamíferos y personas no autorizadas en los terrenos del Aeropuerto.

El no realizar este proyecto hace más vulnerable al aeródromo a Accidentes Aéreos provocados por la presencias de fauna y personas en la pista, franja de seguridad o plataforma durante la operación de las Aeronaves.

Al producirse pérdidas materiales y humanas ocasionaría:

Pérdida de credibilidad de la Institución.

Demandas al Estado de Costa Rica por parte de las Compañías de Transporte Aéreo, usuarios, entre otros.

Pérdidas económicas para el País.

Objetivo General del Proyecto:

Mejorar la seguridad operacional del Aeródromo de Upala restringiendo el acceso a animales y a personas no autorizadas.

Objetivo de Ejecución:

Construir una cercado perimetral con una longitud aproximada de 2690 sobre el lindero del aeródromo con estructura de metal con malla ciclón.

Objetivos de Operación:

Mantener sin accidentes aéreos al Aeródromo de Upala, originados por el ingreso de animales y personas no autorizadas.

Mantener en óptimas condiciones el funcionamiento del cerramiento perimetral durante su vida útil.

Resultados Esperados:

Resultados	Resultados Esperados
1	Se espera contar con un cercado perimetral en todo el lindero con una longitud a instalar en este proyecto de 2690 metros aproximadamente y una altura de 2 metros, en estructura metálica con malla ciclón la cual tiene que impedir el acceso de personas y animales al aeródromo y a la vez no se convierta en lo posible en un obstáculo para la operación aérea.
2	Se espera mantener sin accidentes aéreos al Aeródromo de Upala, originados por el ingreso de animales y personas no autorizadas.

Beneficiario del Proyecto:

Beneficiario	Comentario
La población usuaria del aeropuerto (pasajeros de vuelos privados)	-Beneficia directamente a 18.5 pasajeros en promedio por año que utilizan este aeropuerto a razón que les brinda mayor seguridad operacional.
La población de los distritos de Upala, Aguas Claras, Bijagual y Dos Ríos.	Se benefician indirectamente aproximadamente 28810 habitantes de estos distritos según el último censo realizado en el año 2011. Se beneficia a razón a que el aeropuerto brinda servicio a atender emergencia y podría brindar un servicio de puerta de entrada y salida de Turistas en el futuro.
El Estado de Costa Rica	Se beneficia directamente a razón que se disminuye el riesgo a posibles demandas por parte compañías de transporte aéreo privado, pasajeros entre otras.

Fuente: Elaboración propia.

Seguidamente, se presenta la Matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de Infraestructura y Sistemas, para el año 2015; la cual contempla los proyectos indicados anteriormente y para los cuales se estima asignar los recursos presupuestarios requeridos por medio de la tramitación del levantamiento del límite de gasto institucional aprobado para el periodo.

Institución: Dirección General de Aviación Civil

Programa N° 3 Desarrollo de la Infraestructura y Sistemas

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

Programa o Proyecto del PND:

7- Programa para el Mantenimiento y Modernización Aeroportuaria.

Objetivos Estratégicos Institucionales:

1. Mejorar la distribución del espacio físico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría para continuar su desarrollo por medio de la reubicación de COOPESA.

2. Mejora en los servicios aeroportuarios de los aeródromos de Coto 47 y Los Chiles y Upala.

3. Desarrollar los estudios de emplazamiento y socioeconómicos requeridos para los aeródromos de la Zona Norte, Huetar Caribe, Metropolitano y Zona Sur.

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios		Fuente de datos del indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado				(en millones de colones)			
					t	t+1	t+2	t+3	Monto	F F		
					anual (2015)	2016	2017	2018	Monto (millones ₡)			
Producto: Obras de Infraestructura Aeroportuaria	Promover el desarrollo del nuevo Aeropuerto Internacional del Área Metropolitana	Estudio Factibilidad realizado	Estudio ejecutado / Estudio programado	Inicialmente se pretendía realizar por Convenio OAI-DGAC. Se han preparado los términos de referencia.	Contar con los resultados de un Estudio de emplazamiento para el nuevo aeropuerto Metropolitano (Factibilidad).					Interna	Documentación como expedientes, informes, avances de proyectos.	Se requiere coordinar la contratación y ejecución del estudio para la definición del emplazamiento para el nuevo aeropuerto, la definición del método de financiamiento está pendiente de definición por parte del CETAC.
Usuarios: Operadores, pilotos, pasajeros, concesionarios, ramperos, usuarios en general		Porcentaje Avance en los Términos de Referencia	Términos de referencia elaborados / Términos de referencia programados	Se cuenta con un Equipo de Proyecto (conformado por directriz de la Dirección General)	Elaborar el 20% de los términos de referencia para la contratación requerida para la elaboración del Plan Maestro para el Nuevo Aeropuerto Metropolitano.					Interna	Documentación como expedientes, informes, avances de proyectos.	
Cantidad de Hombres: 13**	Promover el Desarrollo del Aeropuerto de la Región Brunca	Estudio Socioeconómico realizado	Estudio ejecutado / Estudio programado	Se cuenta con un Equipo de Proyecto (conformado por directriz de la Dirección General)	Contar un avance del 50% del Estudio Socioeconómico para el Aeropuerto de la Región Brunca					Interna	Documentación como expedientes, informes, avances de proyectos.	Se coordinará la ejecución de la contratación del estudio socioeconómico para el desarrollo del Aeropuerto de la Región Brunca, pendiente de definición por parte del CETAC.

Cantidad de Mujeres:	Desarrollar la actualización e implementación del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), con miras a promover el éxito del proceso de Certificación de ese Aeropuerto, así como el aseguramiento de la seguridad operacional en el Aeropuerto.	Equipo de Trabajo Conformado	Equipo conformado / Equipo requerido	Se cuenta con un Plan Maestro que debe actualizarse.	Conformar el equipo de trabajo liderado por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica para la actualización del Plan Maestro.					Interna	Plan Maestro del AIDOQ, informes, avances de proyectos.	El equipo estará conformado por personal de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.
10**		Porcentaje avance en la ejecución de obra	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	Se ha desarrollado el proceso de preinversión y se trabaja en la Licitación.	100% Ejecución de la construcción del proyecto de Mejoramiento de la Plataforma en la Posición del Puente de Abordaje 3.					Interna	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	Dirigir y supervisar el proceso constructivo del proyecto de Mejoramiento de la Plataforma en la Posición del Puente de Abordaje 3.
		Porcentaje avance en la ejecución de la consultoría	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	Se cuenta con estudios y levantamientos iniciales sobre los requerimientos del AIDOQ.	Alcanzar el 40% de avance en la ejecución de la consultoría que integre estudios técnicos y diseño de una solución integral para el área de pista, franjas de seguridad, drenajes y elementos relacionados, que permitan la corrección de deficiencias detectadas en el proceso de auditoría OACI/GREPECAS y mejoren la seguridad operacional.					Interna	Documentación como expedientes, informes, avances de proyectos.	Dirigir la ejecución de la consultoría que integre los estudios técnicos y diseño de una solución integral para el área de pista, franjas de seguridad, drenajes y elementos relacionados. Se enfrentan limitaciones de recurso humano requerido. Limitación en la asignación de recursos y/o fuente de financiamiento por cuanto es un proyecto con un alto costo. Pendiente de definición por parte del CETAC si se realiza por medio de Convenio OACI-CETAC.
	Gestionar la realización de Proyectos en el AIJS, en cumplimiento a los compromisos del Estado establecidos en el Contrato de Gestión Interesada para propiciar el desarrollo del Aeropuerto.	Porcentaje avance en la ejecución de obra	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	2013: Licitación. Inicia Ejecución del contrato el 15/10/13 el cual incluye diseños y obras de infraestructura. 2014: Aprobación de diseños e inicio de obras de infraestructura.	80% ejecución del proceso constructivo del proyecto de Construcción del Hangar para el traslado de COOPESA.					Interna	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	Se dirigirá y supervisará el proceso constructivo del proyecto de Hangar para el traslado de COOPESA. Limitaciones de recurso humano requerido. Problemas en la coordinación del proyecto complementario a desarrollar por Coopesa, de acuerdo a la carta de intención firmada entre el CETAC y esa Cooperativa. Siempre que se mantengan las bases del contrato por el CETAC.

Promover el desarrollo del Plan de Aeródromos Locales para propiciar mejora en la infraestructura y los servicios que brindan, así como en la seguridad operacional.	Porcentaje avance en la ejecución de obra	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	2014: Proceso Licitatorio	100% ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles.					Interna	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	Supervisar, controlar, ejecutar, administrar y realizar las consultorías de control de calidad de los proyectos: Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles, Coto 47.
	Porcentaje avance en la ejecución de obra	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	2014: Proceso Licitatorio	100% ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Coto 47.					Interna	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	
	Porcentaje avance en la ejecución de obra	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	2014: Proceso Preinversión	100% ejecución del proyecto: Cercado Perimetral del Aeródromo de Upala.					Interna	Documentación como expedientes, bitácoras, memorias de cálculo, informes, avances de proyectos.	Actualmente se enfrenta una condición de riesgo en el Aeródromo por la inclusión de animales, personas, vehículos, entre otros a la zona de pista de aterrizaje, generando situaciones de peligro para las operaciones aéreas.
	Porcentaje avance en la ejecución de la consultoría	Porcentaje de avance de ejecución alcanzado / Porcentaje de avance de ejecución programado	2014: Elaboración de términos de referencia.	50% ejecución de la consultoría para los estudios de diagnóstico de la necesidad y definición de nuevo emplazamiento para los Aeropuertos de las Regiones Huetar Norte y Huetar Caribe.					Interna	Documentación como expedientes, informes, avances de proyectos.	Coordinar la contratación y ejecución de las consultorías para los estudios de diagnóstico de la necesidad y definición de nuevo emplazamiento para los Aeropuertos de las Regiones Huetar Norte y Huetar Caribe, depende de la definición de vía de contratación por parte del CETAC.
Total de Recursos Presupuestarios										¢3.678,82	

** La población que conforma la DGAC comprende 447 funcionarios, 290 hombres y 157 mujeres al 31 de agosto de 2014, para el programa 3: 10 mujeres, 13 hombres, para un total de 23 funcionarios.

Mariana Guevara S.

Sra. Mariana Guevara Solera
Coordinadora Unidad Infraestructura Aeronáutica
Teléfono: 22 32 73 61
Correo: mguevara@dgac.go.cr
Ejecutora Objetivos Programa Presupuestario N° 3



Karla Ma. Cascante U.

Sra. Karla Cascante Ureña
Coordinadora Proyectos OACI
Teléfono: 22 90 25 55
Correo: kcascante@dgac.go.cr
Ejecutora Objetivos Programa Presupuestario N° 3



D. ANEXOS

Como parte de los anexos que acompañan al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2015, se incorporan:

- ✚ Anexo N° 1: Acuerdo de Aprobación del Plan Operativo Institucional 2015 por parte del CETAC.
- ✚ Anexo N° 2: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el año 2015, Oficio STAP-0818-2014.
- ✚ Anexo N° 3: PEP Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos.
- ✚ Anexo N° 4: 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.
- ✚ Modelo de Guía Interna para la Verificación de Requisitos que deben Cumplirse en los Planes 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

CONSEJO TECNICO DE AVIACION CIVIL

19, setiembre, 2014

CETAC-AC-1023-2014

Señora
Vilma López Víquez
Encargada
PLANIFICACIÓN



Estimada señora

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo sexto de la sesión ordinaria 55-2014 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 16 setiembre del 2014.

ARTÍCULO.- 06 "La señora María Vega Elizondo de la Unidad de Planificación, procede a exponer ampliamente el Anteproyecto de Plan Operativo Institucional 2015, remitido por la Dirección General de Aviación Civil mediante oficio DGAC-DG-OF-1519-2014 de fecha 08 de setiembre del 2014 y oficio DGAC-UPLA-OF-158-2014 de fecha 08 de setiembre del 2014 suscrito por la señora Vilma López Víquez Coordinadora de la Unidad de Planificación.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio y recomendación contenida en el oficio DGAC-UPLA-OF-158-2014 de la Unidad de Planificación, aprobar el Plan Operativo Institucional 2015 e instruir a la Dirección General de Aviación Civil para que proceda a remitirlo a la Contraloría General de la República. Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. **ACUERDO FIRME.**

Atentamente,


Álvaro Vargas Segura
DIRECTOR GENERAL.

CC: Álvaro Vargas Segura/ Dirección General
Expediente
lgb*WVS

Anexo N° 2:

Comunicado del gasto presupuestario máximo para el año 2015,
Oficio STAP-0818-2014



San José, 28 de abril de 2014
STAP-0818-2014

Licenciado
Álvaro Vargas Segura
Director General
Dirección General de Aviación Civil

- 1 -
16 MAY 2014 09:0

Martha Rojas Sánchez
DGAC/DG

Ref.: Comunicado del gasto presupuestario máximo para el 2015

Estimado señor:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2º de las Directrices Generales de Política Presupuestaria para el año 2015, Decreto Ejecutivo No. 38279-H, publicado en La Gaceta No. 61, del 27 de marzo del 2014, me permito comunicarle que el gasto presupuestario máximo para el 2015 de la entidad a su cargo, se fija en \$12.731,30 millones.

Este gasto surge de aplicar la metodología establecida en el artículo 2º de la normativa indicada; de dicha cifra están rebajados los montos de las exclusiones generales y específicas detalladas en el artículo 3º de las mencionadas Directrices.

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

Sin otro particular, muy atentamente


Mayra Calvo Cascante
Directora Ejecutiva



YVA
YVA/mm

CC: Auditoría Interna, DGAC
Área de Obra Pública, Contraloría General de la República

Anexo N° 3:
PEP Programa Presupuestario N° 2
Servicios Administrativos

Programa Presupuestario N° 2: Servicios Administrativos

Características del Programa

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

Nivel Político:

- Consejo Técnico de Aviación Civil
- Unidad de 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.

Principales Productos

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

Así como la vinculación institucional con el Plan Nacional de Desarrollo, elaboración de los Planes Anuales Operativos (Internos) y Planes Operativos Institucionales (Externos), Evaluaciones Institucionales, Plan Estratégico Institucional, análisis administrativo de procesos y procedimientos para la gestión institucional, distribución oportuna de los recursos, recaudación efectiva, sistemas de información automatizados, asistencia técnica ágil y oportuna, manuales técnicos y operacionales. Además, el planteamiento de Políticas de transporte aéreo, establecimiento de convenios de transporte aéreo. Autorizaciones para certificados de explotación, estudios de tarifas y coordinación de itinerarios.

Es importante destacar que para el año 2015 el programa N° 2, se enfoca estratégicamente hacia el desarrollo de sistemas Informáticos en la Institución, la implementación de acciones del Plan Estratégico Institucional (PEI) y la modernización estructural, realizar un estudio sobre las gestiones de cobros pendientes, la inscripción de los terrenos que funcionan como Aeródromos, firma de convenio interinstitucional con el Instituto Geográfico Nacional, así como la divulgación al usuario del transporte aéreo sobre sus derechos.

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

A continuación, se presenta la matriz PEP correspondiente al Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos, para el año 2015:



PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMA

Institución: Dirección General de Aviación Civil

Programa: N° 2 Servicios Administrativos

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

Programa o Proyecto del PND: No aplica

Objetivos Estratégicos Institucionales:

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

Producto (s)	Objetivo Estratégico del Programa	Indicador de Gestión y/o de Resultados	Fórmula	Línea Base	Metas del Indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios		Fuente de datos del indicador	Supuestos, Notas Técnicas y Observaciones
					Desempeño Proyectado				(en millones de colones)			
					t	t+1	t+2	t+3	Monto	F F		
					anual (2015)	2016	2017	2018	Monto (millones ₡)			
Producto: Gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica	Contratar los servicios de las fases pendientes de los sistemas informáticos que permitan brindar soluciones a las necesidades actuales en las áreas de Recursos Humanos, Financiero, Área Técnica Aeronáutica y Control de Vehículos.	Sistemas Informáticos implementados	Sistemas Informáticos programados / Sistemas Informáticos implementados	Se cuenta con el diseño de las bases de datos correspondientes, se requiere la contratación de la revisión del diseño, desarrollo y mantenimiento de las soluciones.	Desarrollo e implementación de los sistemas SIRH, SIFCO, SITECA y SICOVE.					Interna	Diagnostico Institucional de Tecnologías Informáticas, Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI).	Se define para el año 2015 el desarrollo de Sistemas integrales que interrelacionen las Dependencias de Recursos Humanos y Financiero, (SIRH y SIFCO) implicando las consultorías para el diseño del sistema, capacitación para su uso y adquisición de equipos. Además de los sistemas SITECA Sistema Técnico Aeronáutico, SICOVE Sistema de Control de Vehículos.
Usuarios: Clientes internos y externos, usuarios de la DGAC en general, nacionales e internacionales	Implementar el Plan Estratégico Institucional (PEI) y la modernización estructural para contar con una organización acorde a los requerimientos y realidad institucional.	Acciones del PEI implementadas	Cantidad de acciones implementadas / Total de acciones programadas	2014: Dos Acciones del PEI implementadas	Implementar dos acciones del Plan Estratégico Institucional de la DGAC.					Interna	Diagnostico Institucional desarrollado por INECO, Plan Estratégico Institucional DGAC. Informes de avances.	Se puede afectar la implementación del plan y la modernización de la estructura institucional por las aprobaciones que deben realizar entes externos, así como la coordinación interna entre las Dependencias, se trabaja en realizar el proceso de actualización de procesos institucionales.
Cantidad de Hombres: 73**		Estructura Organizacional Aprobada	Estructura Organizacional Propuesta / Estructura Organizacional Aprobada	Presentación de la Estructura al Sr. Ministro del MOPT para su aprobación.	Lograr la oficialización de la estructura organizacional de la DGAC.					Interna	Plan Estratégico Institucional DGAC. Informes de avances. Propuesta de modernización de la estructura organizacional.	

Cantidad de Mujeres: 84**	Comprobar con el proceso de declaratoria de incobrabilidad de los deudores en razón de su antigüedad o escasa cuantía, con la finalidad de enfocarse en la morosidad real que adeudan a la Institución, continuando con la gestión de cobro administrativo y judicial oportuno a fin de recuperar cuentas pendientes.	Estudio de Cobros realizado	Gestiones de cobro administrativo realizadas / Gestiones de cobro administrativos programadas	Se ha iniciado con la recopilación de las cuentas pendientes de cancelación.	Desarrollar el estudio para determinar las cuentas por cobrar que en razón de su amplia periodicidad deban de declararse incobrables o de difícil recuperación pecuniaria y realizar las gestiones de cobro correspondientes oportunamente sin permitir retrasos en el proceso de cobro.						Interna	Expedientes cobros pendientes.	Se corre el riesgo de la imposibilidad de determinar con certeza las cuentas de cobro administrativo que deban de declararse incobrables por diferentes razones, tales como: documentación incompleta del deudor, falta de documento cobratorio
	Elaborar un Decreto Ejecutivo con la finalidad de traspasar las fincas inscritas a nombre del Estado y que son utilizadas como Aeródromos para que en su lugar se inscriban a nombre del CETAC.	Proyecto de Decreto elaborado	Proyecto de Decreto realizado / Proyecto de Decreto programado	Se cuenta con los expedientes correspondientes a algunos terrenos.	Realizar el proyecto de decreto para inscribir las fincas donde se encuentran Aeródromos y Aeropuertos administrados por el CETAC para inscribirlos a nombre de ese Órgano.						Interna	Expedientes que se encuentran en Unidad de Asesoría Legal. Registros de propiedad de terrenos utilizados como aeródromos.	Se debe redactar toda la información necesaria para incluir en el proyecto del Reglamento de los expedientes que se encuentran en Unidad de Asesoría Legal para su aprobación y firma por parte del Ministro y Presidente de la República. Se corre el riesgo de imposibilidad de la firma del Decreto Ejecutivo y de su respectiva inscripción a nombre del CETAC, por negativa de suscripción de dicho documento.
	Redactar y oficializar Convenio de Cooperación Interinstitucional entre Instituto Geográfico Nacional y el CETAC con la finalidad de realizar intercambio electrónico de información sobre terrenos, la cual es requerida para el diseño de procedimientos de vuelo.	Convenio suscrito	Propuesta de Convenio preparada / Propuesta de Convenio programada	Se cuenta con un borrador inicial del convenio, debe retomarse.	Confeccionar un documento legal de cooperación entre ambas instituciones, con la finalidad de realizar intercambio electrónico de terrenos que son requeridos para el diseño de procedimientos de vuelo.						Interna	Informaciones cartográficas requeridas para uso de definición de procedimientos de vuelo.	Se corre el riesgo de incurrir en errores por la no definición clara de las condiciones de los terrenos utilizados como aeródromos.
	Crear un apartado en la web institucional donde se informe a los usuarios y pasajeros que utilizan alguna terminal aérea sobre sus derechos y como actuar en caso de reclamos al momento de utilizar un servicio aéreo.	Publicación en WEB sobre derechos	Publicación Realizada / Publicación Programada	Se trabaja en recopilar información sobre los derechos de los usuarios.	Informar a los pasajeros que utilizan alguna Terminal Aérea sobre sus derechos y como actuar en caso de reclamos de equipajes, líquidos, itinerarios y otros, lo anterior a través de la página web de la						Interna	Reglamentos Aeronáuticos, Ley General de Aviación Civil.	Se trata de asesorar al usuario para que se oriente y pueda conocer sus derechos y obligaciones en materia utilización de transporte aéreo.
Total de Recursos Presupuestarios										₡14,859,92			

** La población que conforma la DGAC comprende 200 funcionarios, 200 hombres y 157 mujeres al 31 de agosto de 2014, para el programa 2: 84 mujeres, 73 hombres, para un total de 157 funcionarios.

Sra. Vilma López Viquez
Coordinadora Unidad de Planificación
Teléfono: 22 90 25 55
Correo: vlopez@dgac.go.cr
Ejecutora Objetivo Programa Presupuestario N° 2

Sr. Carlos Cerdas Lazo
Coordinador a.i. Unidad de Informática
Teléfono: 22 42 80 42
Correo: ccaldas@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivo Programa Presupuestario N° 2

Sr. Jerry Canavajal Angulo
Coordinador Unidad de Asesoría Legal
Teléfono: 22 42 80 47
Correo: jcanavajal@dgac.go.cr
Ejecutor Objetivos Programa Presupuestario N° 2

Anexo N° 4:

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

Modelo de Guía Interna para la Verificación de Requisitos que deben Cumplirse en los Planes de las Entidades y Órganos Públicos Sujetos a la Aprobación Presupuestaria de la Contraloría General de la República

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

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

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

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

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

El (la) suscrito (a) **Vilma López Víquez**, mayor, Casada, vecina de Heredia, con 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 Sexto de la Sesión Ordinaria N° 55-2014, celebrada el 16 de Setiembre del 2014. Oficio CETAC-AC-1023-2014.
2. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República".	X			La formulación del POI, se realiza en la Unidad de Planificación en coordinación con los responsables de cada programa y proceso. Es importante indicar que los encargados de cada unidad participan en forma directa en el proceso de formulación del Plan Anual Operativo (interno), el cual es participativo. De acuerdo a la designación presupuestaria realizan la distribución entre los

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

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

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				objetivos, metas y actividades que se establecen a un nivel operativo, tomando en consideración los objetivos estratégicos incluidos en el 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 objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, se está a la espera de oficio de aval.
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 2015 STAP-0818-2014 del 28 de abril de 2014, gasto máximo \$12.731,30 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 recopilación de la fuente

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				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 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).
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

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.

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				Modernización de 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 aprobado por el CETAC según oficio CETAC-AC-0736-2012, artículo 09 de la sesión ordinaria 44-2012, que permitirá incluir los proyectos que se requieren en cada período presupuestario.
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, se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND).
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.
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, Plan Nacional de Transporte, Plan de

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

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				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 MIDEPLAN.
g) Los proyectos de inversión guardan concordancia con los listados de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión Pública con las prioridades institucionales y el Plan Nacional de Inversiones Públicas ¹¹ .	X			Los proyectos se encuentran inscritos en el BPIP de MIDEPLAN.
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).
5. El plan institucional cumple con lo establecido en las "Directrices sobre la aplicación de la "Circular con algunas disposiciones legales y técnicas sobre el sistema planificación-presupuesto de los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República" N°. 8270:	X			
a) Estructura programática del plan-presupuesto (punto II.1.5.4 de la Circular N°. 8270)	X			
b) Objetivos generales o estratégicos del ente u órgano, valores y factores clave de éxito (punto II.1.5.5 de la Circular N°. 8270)	X			Se presentan los objetivos estratégicos, 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,

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
				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.
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 2015, 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 coherente con la estructura programática del presupuesto ¹³ .	X			
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

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

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ²	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				Se esta a la espera de la aprobación por parte del Señor Ministro del MOPT de la propuesta de modernización institucional de acuerdo a estudio realizado por la empresa consultora INECO.
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 10 horas del día 26 del mes de Setiembre del año 2014.

Firma _____




DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

MODELO DE GUÍA INTERNA PARA LA VERIFICACIÓN DE REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIRSE EN LOS PLANES DE LAS ENTIDADES Y ÓRGANOS PÚBLICOS SUJETOS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

Aspectos generales y sujetos que les corresponde completar el modelo de guía interna:

Este modelo será de uso interno de la entidad u órgano, no es exhaustivo, por lo que deberá ser ajustado de acuerdo con la realidad de cada institución y adjuntarse a los documentos presupuestarios (presupuesto inicial y sus variaciones) que se remitan para conocimiento y aprobación del jerarca superior. En el caso de que en el proceso de aprobación interna se hagan variaciones a esos documentos, deberá ajustarse y sustituirse para efectos del expediente respectivo.

Deberá ser completada por el o los funcionarios designados formalmente, por el jerarca superior o titular subordinado, como responsables del proceso de formulación del plan anual.

Los citados funcionarios están en la obligación de conocer integralmente el proceso de planificación institucional y el proceso presupuestario de manera que se encuentren en condición de completar cada ítem contenido en ella. Asimismo, deberán hacer las revisiones y verificaciones del caso para garantizar la veracidad de la información incorporada en la guía. El consignar datos o información que no sea veraz puede inducir a error al Jerarca en la toma de decisiones y en la aprobación del presupuesto institucional, por lo tanto, podrá acarrear responsabilidades y sanciones penales (artículos 359 y 360 del Código Penal), civiles y administrativas previstas en el ordenamiento jurídico, principalmente en la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N° 8131 y la Ley General de Control Interno N° 8292.

La guía se debe mantener en el expediente respectivo como parte del componente sistemas de información a que se refiere el artículo 16 de la Ley General de Control Interno, N° 8292 y estar disponible para la Auditoría Interna y para esta Contraloría General para efectos de fiscalización.

Indicaciones para el llenado de la guía:

- Debe marcarse con una equis (x) en la columna correspondiente de "SI", "NO" o "NO APLICA" cuando el funcionario designado ha verificado fielmente el cumplimiento o no del enunciado incluido en la columna de Requisitos.
- En la columna de "Observaciones" debe incluirse una explicación amplia de las razones por las que se ha señalado que **No se cumple** o **No aplica** el requisito señalado en el enunciado.

Cuando un requisito no es aplicable a la institución en forma permanente, debe valorarse la eliminación del ítem de la guía, y en caso de determinarse otros aspectos necesarios de cumplir en la formulación del plan no contenidos en este modelo, el mismo debe ajustarse, de tal forma que incluya todos aquellos aspectos atinentes a la materia, que ayuden a fortalecer el sistema de planificación institucional.

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

- c. Esta guía debe ser completada y firmada previo al sometimiento del plan a conocimiento del Jerarca respectivo, a efecto de que sirva de insumo para la toma de decisiones en materia de aprobación interna del presupuesto, entre otros campos.

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
1. Se consideran en el plan anual los siguientes elementos:				
1.1. Marco general				
1.1.1. Marco jurídico institucional	X			
1.1.2. Diagnóstico institucional	X			
1.1.3. Estructura organizativa	X			
1.1.4. Estructura programática de plan-presupuesto	X			
1.1.5. Marco estratégico institucional				
1.1.5.1. Visión	X			
1.1.5.2. Misión	X			
1.1.5.3. Políticas y prioridades institucionales	X			
1.1.5.4. Objetivos estratégicos institucionales	X			
1.1.5.5. Indicadores de gestión y/o de resultados	X			
1.1.5.6. Valores	X			
1.1.5.7. Factores claves de éxito	X			
1.2. Vinculación plan-presupuesto ¹ :				
1.2.1. Objetivos de corto plazo	X			
1.2.2. Metas cuantificadas	X			
1.2.3. Unidades de medida	X			
1.2.4. Responsable	X			
1.2.5. Fuente y monto del financiamiento	X			
1.2.6. Objeto del gasto	X			
1.2.7. Total presupuesto por meta.	X			Se incorpora en la PEP el monto global del Programa Presupuestario.
1.2.8. Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas	X			Se incorpora en el PAO interno institucional.
1.3 Información referente a proyectos de inversión pública	X			
2. Se cumple, cuando corresponda, con:				
Los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento, Cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público de Costa Rica	X			
2.1. Las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No	X			

¹ Esta vinculación debe llevarse a cabo por programa (ver Norma 2.1.4 de las NTPP).

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
35374, publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).				
2.2. Los Criterios y Lineamientos Generales sobre el Proceso Presupuestario del Sector Público y en los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional y seguimiento y evaluación sectorial, respectivamente ²	X			
a) Se formularon las siguientes matrices:				
Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) ³		X		Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 (MAPSESI), se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND).
Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP) -para cada programa presupuestario-	X			
b) Aprobación ⁴ 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 objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 (MAPSESI), se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND).
c) Cada Matriz de Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP) incorpora los siguientes elementos:	X			
Productos	X			
Objetivo estratégico del programa	X			
Indicador de gestión y/o de resultados	X			
Desempeño histórico	X			
Desempeño proyectado	X			
Estimación de recursos presupuestarios	X			
Fuente de datos del indicador.	X			
Supuestos y observaciones	X			
Usuarios	X			
Beneficiarios	X			
2.4 El artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto N° 32988), el Decreto Ejecutivo N° 34894 PLAN-H y la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión, en cuanto a contar con un	X			

² Decreto 33446 publicado en La Gaceta N° 232 del 4 de diciembre del 2008.

³ En forma especial se indica que la MAPI permite realizar la programación estratégica anual de acuerdo con las prioridades establecidas por los Ministros Rectores en la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional - MAPSESI.

⁴ Según lo dispuesto en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No 35374, publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).

DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
Programa institucional de inversión pública de mediano y largo plazo ⁵ , entre otras cosas:				
2.4.1 Está debidamente actualizado	X			
2.4.2 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 (MAPSESI), se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND).
2.4.3 Es compatible con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND y en el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).	X			
2.4.4 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) ⁶ .	X			
2.4.5 Los proyectos de inversión cuentan con el aval y dictamen técnico de las rectorías sectoriales ⁷ .	X			
2.4.6 Los proyectos de inversión cuentan con el criterio técnico favorable de la Unidad de Inversiones Públicas de MIDEPLAN ⁸ .	X			
2.4.7 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 ⁹ .	X			
2.4.8 Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSESI) ¹⁰ .		X		Se presentó ante Planificación Sectorial del MOPT la propuesta de objetivos y proyectos a incluir en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 (MAPSESI), se está a la espera de oficio de aval. (Año de Formulación del PND).
3. Se cuenta con un cronograma para la ejecución física y financiera de los programas	X			Se incorpora en el PAO interno institucional.
4. Se incorpora la información referente a proyectos de inversión pública	X			
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan anual cumple con los siguientes aspectos:				

⁵ Acorde con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto No 32888), en el Decreto Ejecutivo N° 34694 PLAN-H y en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión.

⁶ Según lo establecido en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁷ De acuerdo con lo dispuesto en la norma 1.11 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁸ Acorde con lo indicado en la norma 1.15 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁹ De conformidad con lo indicado en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹⁰ 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	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
1.1. El plan anual responde a los planes institucionales de mediano y largo plazo	X			
1.2. Se propició la aplicación de mecanismos para considerar las opiniones de los funcionarios de la entidad y de los ciudadanos	X			Los objetivos y metas son formulados por las Unidades Institucionales.
1.3. Se incorporó en el presupuesto el financiamiento suficiente y oportuno para el cumplimiento de lo programado en el plan anual.	X			
1.4. Se cuenta con los medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	X			
1.5. Se utilizaron en el proceso de formulación del plan anual los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos, previsto en el artículo 14 de la Ley General de Control Interno.	X			Se incorporan para información los resultados del SEVRI 2013.
1.6. Se establecieron prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	X			
2. Existió coordinación para la formulación de objetivos que requieran para su logro la participación de otras instituciones.	X			Se coordina para lograr la suscripción de los Convenios Interinstitucionales Incorporados en el POI 2015.
3. La institución cuenta con:				
3.1 Una definición clara de las funciones institucionales.	X			
3.2 La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	X			
3.3 Un organigrama debidamente actualizado.	X			Se incorpora la estructura con las Unidades oficializadas, sin embargo, se está a la espera de la aprobación por parte del Señor Ministro del MOPT de la propuesta de modernización institucional de acuerdo a estudio realizado por la empresa consultora INECO.
3.4 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 institucional.	X			
3.5 La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan institucional.	X			

Esta Guía Interna la elaboró a las 10 horas del día 26 del mes de Setiembre del año 2014.

Firma _____