

INFORME DE GESTION

2023 – 2026

NIDIA MARIA CORDERO PADILLA

MAYO 2026

Presentación

El presente informe se rinde en cumplimiento de la Ley de Control Interno N°8292 y la Resolución R-CO-61 de la Contraloría General de la República.

Contiene un informe sobre la labor desarrollada en el Consejo Técnico de Aviación Civil, desde el año 2024 en que se asistió a la primera sesión de trabajo aún que el nombramiento quedó en firme en el mes de diciembre del año 2023 y hasta la primera semana del mes de mayo del 2026 en que concluyó el nombramiento de la suscrita como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Resultados de la gestión.

En el ejercicio de las funciones como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil, se cumplió con el deber de velar por las actividades directa o indirectamente vinculadas con el empleo de aeronaves en la aviación civil.

Dicho deber se cumplió de la siguiente forma:

I.- Referencia sobre la labor sustantiva institucional

Como queda plasmado en la aprobación de acuerdos contenidos en las actas de las sesiones de los años 2024 a 2026, se verificó la aplicación correcta de la legislación vigente para el cumplimiento de la labor sustantiva de la institución, en los siguientes aspectos:

a.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios aeronáuticos.

b.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos.

c.- Adhesión, ratificación de acuerdos internacionales sobre aviación civil en que tuvo interés el Estado.

d.- Las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean nacionales o internacionales

e.- Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.

f.- Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.

g.- Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

h.- Estudiar, determinar y verifica a través de los informes de la Dirección Financiero la aplicación de 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.

i.- Conocer cuando fue del caso los informes de la Unidad de Accidentes.

j.- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares.

II.- Cambios habidos en el entorno durante el periodo de su gestión.

Durante el periodo de gestión se aprobaron y actualizaron Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC) para cumplir con las enmiendas de los anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

De igual firma se contrato con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la elaboración de un proyecto de ley que cumpliera con la OACI y con la legislación costarricense. Lastimosamente el proyecto fue presentado al Consejo Técnico de Aviación Civil, hasta en el mes de abril, lo que imposibilitó darle seguimiento oportuno a el Consejo porque se entregó un informe final sin que existieran entregables en forma anticipada, reservando su coordinación únicamente para la Dirección General de Aviación Civil.

También se aprobó la modificación de reglamentos administrativos y se nombró a los funcionarios que debían conformar las diversas comisiones laborales que requiere la legislación vigente.

Se aprobó la realización de obra pública en los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Aeródromos locales.

III.- Estado de la autoevaluación del sistema de control interno institucional o de la unidad al inicio y al final de su gestión, según corresponda al jerarca o titular subordinado.

El primer informe del Sistema de Control Interno Institucional fue conocido por la suscrita en el mes de febrero del año 2025, que fuera presentado para conocimiento d

el Órgano Colegiado por el oficio DGAC-UPI-INF-37-2024.

Las recomendaciones del informe fueron aprobadas y remitidas para cumplimiento por parte de la Dirección General de Aviación Civil y de las unidades a su cargo.

En el mes de julio de 2025 el Órgano Colegiado conoció los resultados del Sistema Específico de Valoración del Riesgo (SEVRI), según oficio DGAC-UPI-INF-032-2025, identificando 222 riesgos del Plan Anual Operativo y Plan Estratégico de los cuales 83% presentó un nivel de riesgo bajo, el 13% medio y únicamente el 4% se clasificó como alto.

Los informes recibidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil, evidenciaron la contribución a la gobernanza de la institución y a la búsqueda de mejoras continuas para la correcta prestación el servicio público.

IV.- Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el sistema de control interno institucional.

El Órgano Colegiado aprobó una nueva versión del Marco Orientador del Sistema de Valoración de Riesgos, para mantener un sistema acorde con las necesidades de perfeccionamiento del sistema de control. Además se aprobaron cursos para los funcionarios encargados de aplicar el sistema y se trabajo en el seguimiento de las recomendaciones vertidas en los diferentes informes.

V.- Principales logros alcanzados durante su gestión de conformidad con la planificación institucional.

En el ejercicio del nombramiento se logró a través del seguimiento de los acuerdos adoptados por el Consejo Técnico de Aviación Civil, los siguientes logros: a) una mejor ejecución del presupuesto asignado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, b) ó

identificar un procedimiento que permitiera financiar el traslado de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeronáuticos al lado sur de la terminal aeroportuaria del Aeropuerto Juan Santamaría, c) obtener quince plazas para el servicio de tránsito aéreo, d) actualización del sistema operativo de los equipos de cómputo utilizado en la institución, e) licitación de la contratación de una plataforma de aviación general para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, f) licitación para el Aeródromo de Quepos, g) eliminación de las interferencias de las emisoras de radio en las frecuencias aeronáuticas, h) cambio de equipos de oficina para los funcionarios de los servicios tránsito aéreo, i) dar seguimiento a la implementación completa de las NICSP en el ámbito financiero, j) se aprobó la Recepción Provisional y Puesta en Servicio de la Orden de Servicio del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, k) colaborar en que los informes a ser conocidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil, sean aptos para la toma de decisiones, porque los insumos que proporciona la administración activa, en casos importantes no han permitido que así sea y por ello se ha recomendado solicitar informes completos.

VI.- Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito institucional.

Desde el inicio de la gestión hasta la actualidad se encuentra pendientes los siguientes proyectos en el ámbito institucional ya que logro trabajar en ellos, pero por problemas estructurales y de política pública a nivel del Poder Ejecutivo no se lograron concluir: a) el nombramiento de personal aeronáutico, b) mejorar la asignación del presupuesto que se recibe del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, c) mejorar la infraestructura aeroportuaria, d) el nombramiento de un subdirector general en forma permanente ya que los que ocuparon el puesto lo dejaron antes de concluir el período para el que fueron nombrados; e) la emisión de una ley que impida las interferencias de frecuencias aeronáuticas, f) un plan de fortalecimiento para la Unidad de Licencias, g) Retención de talento técnico para lo que se deberá evaluar mecanismos compensatorios o incentivos adicionales que mitiguen la falta de competitividad salarial derivada de la

Ley Marco de Empleo Público, para la continuidad operativa, h) Realizar las gestiones necesarias para que se incluyan dentro del plan anual operativo todas aquellas actividades que son necesarias para lograr la implementación completa de las NICSP, i) Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, j) Expansión del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El llevar el servicio transporte aéreo más cerca de las zonas turísticas, a través de la creación de aeropuertos y aeródromos, facilitando al usuario el acceso a dichas zonas y proporcionando a las comunidades creaciones de fuentes de trabajo, se ha manifestado en la Construcción del Aeropuerto Internacional de la Zona Sur, el mantenimiento y desarrollo aunque lento del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós y el desarrollo de infraestructura y mejoramiento constante del Aeropuerto Juan Santamaría, proporciona al turista mejor servicio y a la población de la gran área metropolitana un acceso adecuado al transporte aéreo.

No se vislumbra la creación de un aeropuerto para el gran área metropolitana a corto plazo, porque las políticas públicas no han contemplado acceso terrestre ni ferroviario a algún sitio proyectado para la creación de este.

Los usuarios han evidenciado que entre más cerca de sus destinos de playa y montaña, mejor atendidos se sienten en cuanto al transporte aéreo se refiere, prueba de ello es el crecimiento en llegadas de pasajeros al Aeropuerto Daniel Oduber Quirós.

Tan pronto avance la construcción del Aeropuerto del Sur y se mejoren los aeródromos locales, para que la red de transporte aéreo sea más eficiente y segura, llevará a que el país este mejor conectado con el mundo y posea medios para atender a la población en caso de desastres aéreo.

VII.- Administración de los recursos financieros asignados durante su gestión a la institución o a la unidad, según corresponda.

En el año 2024, la ejecución de los recursos financieros fue del 94,47%, resultando en un aumento del 1,39% con respecto al período anterior según lo informó la Dirección Financiera de la institución en el documento DGAC-UPi-INF-002-2025.

El Informe de Ejecución del Presupuesto Acumulado a diciembre del 2025, indicó que la ejecución presupuestaria fue del 88.23%, según el cuadro elaborado por la Dirección Financiera de la institución, lo que representa un 6.24% menos que el año anterior, motivado por el traslado de fondos por orden del Poder Ejecutivo.

Ejecución Presupuestaria Gasto

Consejo Técnico de Aviación Civil				
Ejecución presupuestaria				
Al 31 de diciembre de 2025				
(en millones de colones)				
	Presupuesto Final 2/	Presupuesto ejecutado 3/	Nivel de ejecución	Representación del gasto por subpartida
TOTAL	37 198,33	32 819,49	88,23%	100%
0 Remuneraciones	12 276,31	10 466,52	85%	32%
1 Servicios	6 680,56	5 486,52	82%	17%
2 Materiales y Suministros	372,29	145,38	39%	0,44%
5 Bienes Duraderos	4 217,83	3 696,40	88%	11%
6 Transferencias Corriente	13 227,35	12 600,68	95%	38%
7 Transferencias de Capital	424,00	424,00	100%	1%

En el primer trimestre del año 2026 se alcanza una ejecución presupuestaria de 11.47% de un presupuesto aprobado de ₡39 706 000 000,00 según oficio DGAC-DFA-PRES-OF-0162-2026. Lo que representa un alza en la ejecución con respecto al 2024 del 0.94% y con respecto al 2025 un alza del 0.30%.

Del avance de la adopción de las Normas Internacionales Contabilidad para el Sector Público (NICSP) al 30 de junio del 2025 la administración presenta un avance del 93% de las normas que requieren su aplicación, según Carta de Gerencia de Carvajal Auditores.

Uno de los retos más importantes del futuro Director General de Aviación Civil, será hacer que el desempeño del personal en el área financiera alcance un nivel más alto y no responda a análisis financieros más proactivos en busca de alcanzar las metas institucionales.

VIII.- Sugerencias para la buena marcha de la institución.

Una vez participado como miembro activo del Consejo Técnico de Aviación Civil, considero que algunas de las sugerencias para la buena marcha de la institución son las siguientes:

- 1.- Mejorar la gobernanza de la Dirección General de Aviación Civil, porque muchos de los procesos que realiza la institución no requieren de una reforma legal sino de seguimiento y supervisión de la autoridad superior entiéndase Director General y Subdirector General, no basta que conozcan de la materia aeronáutica sino que también requieren conocer de administración pública y negociación.
- 2.- Contar con un presupuesto acorde a las necesidades de las actividades aeronáuticas ya que la especialidad de la materia hace que se deban estar renovando y actualizado los equipos, materiales, superficies de ruedo, terminales locales e internacionales y el avance tecnológico a nivel internacional en esta materia es constante e importante
- 3.- Disponer de facilidades de contratación de personal que permita contar en la institución con personal administrativo y aeronáutico capacitado, que ejerzan una labor proactiva para lograr el cumplimiento de las metas institucionales.

4.- Lograr que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes realice una distribución proporcionada del presupuesto, en le asigna el Ministerio de Hacienda acorde a la importancia que tiene para el país la generación de ingresos el turismo y las mercancías que se transportan vía aérea y para lo cual requieren del uso de las terminales aeroportuarias nacionales e internacionales.

5.- Fortalecer de Unidad de Recursos Informáticos, para que se contribuya a la prestación de los servicios y no se dedique únicamente a suplir el mantenimiento de las necesidades institucionales.

6.- Utilizar los fondos de la Corporación Centroamericana de Transporte Aéreo, para proyectos grandes que sean complemento en el área de tránsito aéreo de los que el gobierno central brinda, para contar con ayudas a la navegación área de punta.

IX.- Estado actual del cumplimiento de las disposiciones que durante su gestión le hubiera girado la Contraloría General de la República.

Durante la gestión se recibieron varias auditorías de la Contraloría General de la República y solicitudes de información, las cuales fueron objeto de acuerdos pronto y oportunos en las diferentes sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil, acuerdos que reflejan la aprobación de las mismas.

La Contraloría General de la República ha reconocido el cumplimiento de las diversas gestiones que ha girado en relación a los Aeropuertos Internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber, tanto así que ha solicitado no remitir más información.

X.- Cumplimiento de Disposiciones de Otros Órganos de Control Externo

En cuanto al cumplimiento de disposiciones de otros órganos de control externo resalta durante este período la Auditoría USOAP CMA de la Organización de Aviación Civil. Actualmente existe un informe preliminar que ordenó la corrección de varias

disposiciones aeronáuticas, pero no reflejó según informe de la Dirección General de Aviación Civil, no conformidades significativas a la seguridad operacional.

Actualmente la Dirección General de Aviación Civil, se encuentra subsanando las no conformidades que presentó el informe preliminar y se espera una próxima visita de los auditores extranjeros para contar con un informe definitivo que permita elaborar el plan correctivo a mediano y largo plazo para contar con las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

XI.- Estado actual de cumplimiento de las recomendaciones que durante su gestión le hubiera formulado la respectiva Auditoría Interna.

El Consejo Técnico de Aviación Civil atendió debidamente, con eficacia y prioridad, los informes presentados para su conocimiento por parte de la auditoría interna y hasta la fecha dicha auditoría no ha señalado ninguna incongruencia en el cumplimiento de las recomendaciones por parte del CETAC.

Las recomendaciones de la auditoría interna han con llevado mejoras en la prestación del servicio.

Además este Consejo solicito a la Auditoría Interna que cualquier modificación que realizara en el plan de labores, se hiciera antes del mes de julio de cada año, para que el mismo fuera ejecutado efectivamente por ella.

Conclusiones

La aviación civil en Costa Rica requiere de un seguimiento y actualización constante para acceder a los avances tecnológicos mundiales y garantizar con ello la seguridad operacional.

Es una ventana de ingresos constantes para el país y como tal debe de considerarse su operación con un alto grado de importancia, no dejando que las

condiciones de infraestructura de los aeródromos y aeropuertos internacionales, personal técnico y administrativo, equipos informáticos y aeronáutico, caigan en un letargo, por las políticas públicas de control del gasto, ya que ello llevaría al país a dejar de percibir ingresos públicos para el bienestar de todos los que vivimos en Costa Rica.

Se reconoce el alto valor del recurso humano de la institución, que ha logrado mantener las operaciones aeronáuticas en forma segura y con apego a las normas internacionales.

El buscar mejoras constantes para la institución ha sido mi camino desde que he tenido relación con la aviación civil y doy gracias por la oportunidad que se me brindara para continuar con dicha búsqueda, durante el período en que conté con nombramiento en el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Así mismo, el compartir dicho puesto con personas que aman la aviación ha sido una fuente de enriquecimiento para mi vida, a los cuales les doy gracias por su compañerismo y disposición en lograr lo mejor para Costa Rica en la materia de la aviación civil.

Atentamente,

Licda Nidia María Cordero Padilla