
DGAC-UPI-INF-006-2022

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Diseño futura terminal de pasajeros en el aeródromo de La Managua Quepos, DGAC

INFORME PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2023

ELABORADO POR:
PROCESO DE FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DE PLANES
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN

ABRIL 2022

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2023

CONTENIDOS

Presentación	3
A. ASPECTOS GENERALES	5
Estructura programática	13
B. MATRIZ ARTICULACIÓN DE PLANES Y PRESUPUESTOS	15
Áreas - Productos estratégicos:	
Producto N° 1 Servicios y regulación aeronáutica	17
Producto N° 2 Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización	18
Producto N° 3 Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	20
C. ANEXO	26
Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación por jerarca supremo CETAC.	

DGAC-UPI-INF-006-2022

PRESENTACIÓN

De conformidad con el documento Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Planificación, Programación Presupuestaria, Seguimiento y la Evaluación Estratégica en el Sector Público en Costa Rica, definidos para el año 2023, emitidos por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y el Ministerio de Hacienda; se presenta la propuesta de Plan Operativo Institucional (POI 2023), el cual es definido como: el instrumento que tiene como marco de referencia el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública y las políticas institucionales, orientado a la programación presupuestaria anual en el cual las instituciones definen los objetivos, programas, proyectos, indicadores y metas que deben ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y definiendo los recursos financieros necesarios para obtener los resultados esperados.

*La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, así como mostrar la articulación de la gestión Institucional en términos de sus líneas de acción y financieras, considerando las prioridades y objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, presenta el **Plan Operativo Institucional (POI) correspondiente al período 2023**.*

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.

DGAC-UPI-INF-006-2022

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 esta ley, se establece - en lo que interesa - lo siguiente:

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

Por tanto, todo presupuesto público y planes anuales operativos Institucionales deben estar sujetos al Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP), 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 PNDIP.

*Así, se presenta este documento, el cual comprende dos apartados principales, primeramente un apartado de aspectos generales y posteriormente la **Matriz Anual de Planes y Presupuestos (MAPP)** la cual incorpora la planificación estratégica institucional. En última instancia se presentan los anexos del informe.*

*Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos consideramos como **estratégicos a nivel institucional**, los cuales se ven reflejados en el desarrollo de proyectos de inversión de obra pública 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 de cada Unidad de trabajo, recomendación efectuada los entes contralores en años anteriores, para determinar la evaluación específica operativa de la gestión institucional, cuya programación se ha incorporado al Sistema de Planificación y Presupuestación (SPP) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ministerio al cual está adscrito el Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil.*

A. Aspectos generales

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

Base legal

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

Además de las leyes y reglamentos nacionales sobre la aviación civil de nuestro país, se ha consolidado un amplio marco jurídico internacional, el cual 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

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.

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.

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 Institucional.

DGAC-UPI-INF-006-2022

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.

Relaciones internas: Mantiene relaciones internas de autoridad y responsabilidad aceptadas que fluye de abajo hacia arriba con el Consejo Técnico de Aviación Civil y de autoridad legítima que fluye de arriba hacia abajo con todas las unidades, grupos de trabajo y procesos operativos que conforman la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

DGAC-UPI-INF-006-2022



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.”



VISIÓN

“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.”

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 cada uno de ellos cuenta 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.

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.

DGAC-UPI-INF-006-2022

Valores Institucionales:

VALORES INSTITUCIONALES



DGAC-UPI-INF-006-2022

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 Transportes, Plan de Aeródromos Locales y Plan Estratégico Institucional. 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

DGAC-UPI-INF-006-2022

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 Caribe.

✓ Aeropuertos verdes.

Es un objetivo de valor el desarrollar un auténtico aeropuerto bajo el concepto de “verde”. Este estaría ubicado en la región del Pacífico sur. El concepto medioambiental deberá tenerse en cuenta durante todas las fases del proyecto: planificación, diseño, construcción y operación.

DGAC-UPI-INF-006-2022

En este sentido, el diseño deberá tener en cuenta los materiales de la zona, la fauna y flora, podrá plantearse un edificio terminal cuya altura no sea excesiva, incluyendo posibles materiales como cristalerías y agua. Asimismo, el aeropuerto deberá caracterizarse por una adecuada gestión de residuos y el reciclaje de materiales, además de por el uso de energías verdes (fotovoltaica, eólica, etc.).

✓ ***Red de aeródromos de emergencia/ social.***

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

✓ ***Contribuir crecimiento de la industria.***

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

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

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

Estructura organizacional

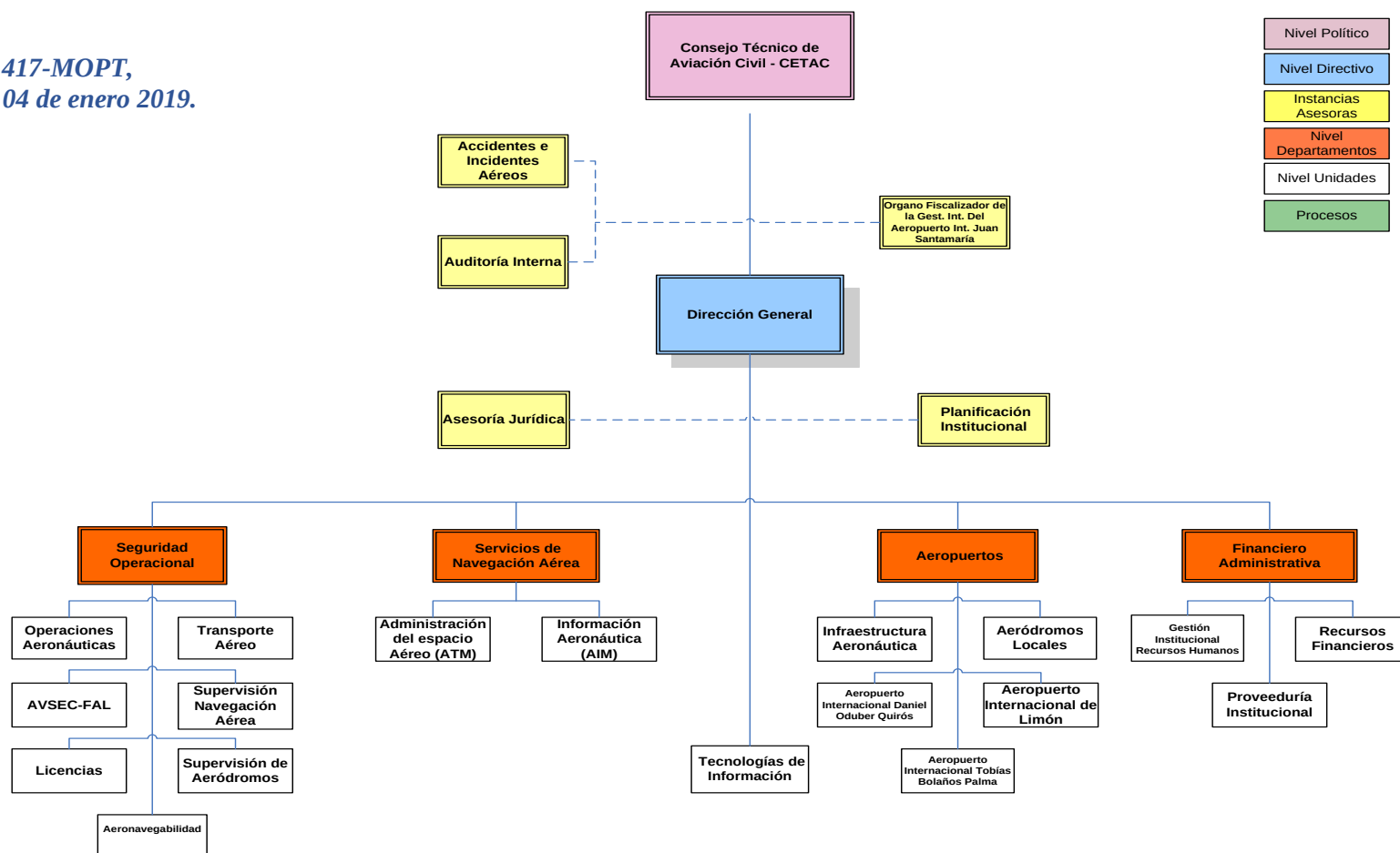
Se presenta la estructura organizacional oficialmente aprobada por MIDEPLAN, mediante el oficio **DM-112-17**, con fecha 01 de marzo de 2017.

Posteriormente fue publicada en el diario oficial La Gaceta, mediante el **Decreto 41417-MOPT**, con fecha 04 de enero de 2019.

DGAC-UPI-INF-006-2022

Estructura organizacional

Decreto 41417-MOPT,
La Gaceta 04 de enero 2019.



DGAC-UPI-INF-006-2022

Política de calidad

En la Dirección General de Aviación Civil nos dedicamos a la planificación, regulación, provisión y promoción de la actividad aeronáutica civil de Costa Rica. Por medio de nuestro Sistema de Gestión de Calidad nos comprometemos a:

- ➔ Garantizar la seguridad operacional y el desarrollo sostenible de la actividad aeronáutica civil de Costa Rica.
- ➔ Cumplir con las regulaciones nacionales e internacionales aplicables a nuestras operaciones.
- ➔ Satisfacer los requerimientos de los usuarios y de los procesos incorporados al Sistema de Gestión.
- ➔ Buscar la eficiencia a través del mejoramiento continuo de nuestro Sistema de Gestión.

Plan Operativo Institucional 2023 Estructura Programática

A raíz de la promulgación de la Ley N°9524: “Fortalecimiento del Control Presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central”, Publicada en el Diario Oficial **La Gaceta N°62 del martes 10 de abril del 2018**, la cual en sus artículos 1 y 2 se refiere a:

ARTÍCULO 1: Aprobación presupuestaria de los órganos desconcentrados del Gobierno Central.

“Todos los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central serán incorporados al presupuesto nacional para su discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa. El Ministerio de Hacienda definirá la forma y la técnica presupuestaria que se deberá aplicar para incorporar los presupuestos antes indicados y brindará, a solicitud del órgano respectivo, el apoyo técnico para facilitar el análisis y la toma de decisiones en el proceso de discusión y aprobación legislativa del presupuesto de la República.”

ARTÍCULO 2- Reforma de varias leyes como la Ley N° 8131, Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos:

DGAC-UPI-INF-006-2022

Artículo 34- Responsable de presentar el anteproyecto. El titular de cada ministerio y el de los sujetos incluidos en el inciso b) del artículo 1 será el responsable de presentar el anteproyecto de presupuesto al Ministerio de Hacienda. En el caso de los ministerios, el anteproyecto deberá incorporar también, con su anuencia expresa, el anteproyecto de presupuesto de los órganos desconcentrados que tenga adscritos.

Para ello, los órganos desconcentrados deben remitir al ministro correspondiente su presupuesto, con la aprobación previa de sus máximos jerarcas.

Lo anterior conlleva a que el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC-DGAC) pasa a ser parte de la consolidación de **Presupuesto Nacional**, por ende, el CETAC al ser un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) pasa a formar parte de su “Presupuesto” y sus “Planes” (PAO y POI). Siendo ahora un Programa Presupuestario del MOPT, específicamente el **Programa 333**.

La formulación de planes institucionales (PAO y POI) y el presupuesto institucional a partir del año 2021 y siguientes debe sujetarse a nuevos lineamientos del MOPT y el Ministerio de Hacienda.

Recordando además el principio de **vinculación entre planes y presupuesto** que siempre debe existir bajo la norma de que **“el presupuesto se considera la expresión financiera de los planes”**.

Tal y como lo indica el artículo 4 de la LGFRPP:

“Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jerarcas respectivos, así como los principios presupuestarios generalmente aceptados ...”.

Se debe formular PAO y POI en dos sistemas informáticos:

- SPP: Sistema de Planificación y Presupuestación / del MOPT
- SFP: Sistema de Formulación Presupuestaria SFP / del Ministerio de Hacienda

La Unidad de Recursos Financieros además debe incluir la información de presupuesto en un tercer sistema: “SIFCO: Sistema Contable Financiero Institucional”. En estos mismos sistemas se debe incorporar el presupuesto a cada “meta/actividad” asegurando la vinculación entre planes y presupuesto.

Se debe trabajar bajo el concepto de que el presupuesto deberá ser austero, y bien justificado, en cuanto al beneficio, necesidad y finalidad de los recursos por utilizar.

DGAC-UPI-INF-006-2022

Gasto Presupuestario Máximo CETAC 2023:

Mediante el oficio DM-2022-1687 con fecha 19 de abril de 2021, el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes Rodolfo Méndez procede a comunicar que de acuerdo con el oficio DM-0416-2022, de fecha 6 de abril de 2022 remitido por el Ministerio de Hacienda, el gasto presupuestario máximo para el 2023 para el CETAC corresponde a **¢36.993.692.504,00**, estos recursos incluyen **¢11.471.200.000,00** de la ley 8316, inciso b y **¢892.700.000,00** misma ley, inciso c.

Se ha indicado que, dentro del monto comunicado, deberán incorporarse los gastos que cubran la totalidad de las operaciones institucionales, de carácter ineludible, por ejemplo, remuneraciones y las contribuciones sociales asociadas, servicios públicos, contratos vigentes por servicios de limpieza, seguridad y alquileres, entre otros. No será de recibo un anteproyecto de presupuesto en el que se financien otros gastos en detrimento de los señalados anteriormente o que se presupuesten de manera parcial.

Se ha comunicado además que, debido a la situación fiscal no será posible atender solicitudes de ampliación del monto de gasto presupuestario máximo comunicado, ni se autorizará la creación de plazas.

En cumplimiento de la Ley N° 9524 "Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central", **el anteproyecto de presupuesto que será enviado para discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa** deberá incorporar los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central, mismos que a su vez incluyen las sumas correspondientes a transferencias de Gobierno Central, en aplicación de la legislación vigente.

Cabe indicar que la distribución presupuestaria a nivel de partidas se ha propuesto según el siguiente cuadro resumen:

PRESUPUESTO 2023		
PARTIDA	NOMBRE DE CUENTA	TOTAL DE PRESUPUESTO
0	0 - REMUNERACIONES	10 783 916 648,00
1	1 - SERVICIOS	6 544 821 140,00
2	2 - MATERIALES Y SUMINISTROS	155 038 003,00
5	5 - BIENES DURADEROS	6 127 505 218,00
6	6 - TRANSFERENCIAS CORRIENTES	13 382 411 495,00
		36 993 692 504,00

DGAC-UPI-INF-006-2022

Matriz de Articulación de Plan – Presupuesto (MAPP)

El Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP) 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 PNDIP 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 PNDIP 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 PNDIP además de las acciones que impulsemos desde las regiones, sectores o cantones.

El PNDIP es dirigido por MIDEPLAN, en coordinación con las instancias del Sistema Nacional de Planificación, además, está basado en tres pilares fundamentales: impulsar el crecimiento económico y generar más y mejores empleos, reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema y luchar contra la corrupción y por el fortalecimiento de un estado transparente y eficiente. En este contexto, de conformidad con los lineamientos técnicos y metodológicos para la programación y evaluación emitidos por MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, la **Matriz de Articulación Plan – Presupuesto (MAPP)** tiene como objetivo, reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, tomando como referencia los objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, los programas y proyectos del PNDIP con cobertura regional cuando corresponda y los programas y los proyectos de inversión pública relacionados con las metas del PNDIP y con otros lineamientos estratégicos del Gobierno y aquellos definidos por las propias instituciones:

Es de suma importancia indicar que a nivel de sector se trabajó en la definición de las “intervenciones estratégicas”, las cuales permiten vincular los objetivos institucionales con los objetivos definidos en el PNDIP 2019-2022. Se detalla la vinculación del **PNDIP** con los objetivos institucionales:

Intervención estratégica: Desarrollo de obras aeroportuarias

Objetivo: Construir obras de infraestructura en los aeródromos para mejorar los servicios a los usuarios y la seguridad operacional.

Indicador: Porcentaje de avance de ejecución de obra

Meta del Periodo: 2019-2021: 100% aeródromos intervenidos

➔ 2018-2019: Guápiles, Golfito, Quepos

➔ 2019: Palmar Sur, Coto 47, Pérez Zeledón, AIDOQ, AIL

DGAC-UPI-INF-006-2022

→ 2019-2020: Upala, Tortuguero, AITBP

Peso de medición:

Palmar Sur: 8%	Upala: 8%
Tortuguero: 8%	Golfito: 8%
Guápiles: 8%	Pérez Zeledón: 8%
Quepos: 8%	Coto 47: 8%
AIL: 12%	AITBP: 12%
AIDOQ: 12%	

Regiones por intervenir:

- Brunca: Golfito, Palmar Sur, Coto 47, Pérez Zeledón
- Central: AITBP
- Chorotega: AIDOQ
- Huetar Caribe: Guápiles, AIL, Tortuguero
- Huetar Norte: Upala
- Pacífico Central: Quepos

Proyectos ejecutados

Importante resaltar que para el periodo 2019-2021, **se logró la ejecución** de los proyectos situados en los aeródromos de:

- Palmar Sur
- Golfito
- Upala
- Guápiles
- Pérez Zeledón
- Coto 47
- La Managua Quepos
- AIDOQ: Mejoramiento pavimentos AIDOQ, contingencia III

Adicionalmente, se incorporó al PNDIP una meta iniciando su desarrollo en el periodo 2021-2024 la misma se refiere al proyecto de:

- *Ampliar los servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el **Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**.*

DGAC-UPI-INF-006-2022

Estructura programática presupuestaria

Cabe indicar que la Institución estratégicamente está estructurada en tres áreas presupuestarias para la planificación operativa institucional, los cuales se están incorporando en el SPP a través de los objetivos - actividades y se describen seguidamente:

Área presupuestaria N° 1:

Producto estratégico: Servicios y regulación aeronáutica

Constituye el área sustantiva de la Dirección 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 estas.

El punto medular de esta área es la **seguridad operacional aeronáutica** que se brinda a los usuarios y entrelaza variados servicios que generan a su vez subproductos tales 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. 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. 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. Esta área está compuesta por las dependencias de:

DGAC-UPI-INF-006-2022

Área N° 1 "Servicios y Regulación Aeronáutica"
Departamento Servicios de Navegación Aérea
Unidad Administración del Espacio Aéreo ATM
Unidad Información Aeronáutica AIM
Departamento de Seguridad Operacional
Unidad Supervisión Navegación Aérea
Unidad Operaciones Aeronáuticas
Unidad Licencias
Unidad Aeronavegabilidad
Unidad AVSEC - FAL
Proceso SSP
Unidad Transporte Aéreo
Unidad Supervisión de Aeródromos
Proceso Biblioteca Técnica
Unidad Accidentes e Incidentes
Proceso Regulación Aeronáutica (PRA)

Los principales **usuarios y beneficiarios** de esta área 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.

Área presupuestaria N° 2:

Producto estratégico: Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización

El área N° 2 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, está conformada por las siguientes dependencias:

DGAC-UPI-INF-006-2022

Área 2 “Servicios Administrativos, Financieros, Tecnológicos, Asesorías y Fiscalización”
Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC)
Unidad Auditoría Interna
Unidad Órgano Fiscalizador
Accidentes e Incidentes
Contraloría de Servicios
Dirección General
Unidad Planificación Institucional
Unidad Asesoría Jurídica
Departamento Financiero Administrativo
Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos
Unidad Recursos Financieros
Unidad Proveeduría Institucional
Proceso Servicios Generales
Proceso Salud Ocupacional
Proceso Archivo Central (contiene Proceso Ventanilla Única)
Proceso Salón Diplomático
Unidad Tecnologías de Información

El aporte medular de esta área se basa en 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

DGAC-UPI-INF-006-2022

información automatizados, asistencia técnica ágil y oportuna, manuales técnicos y operacionales.

Los principales **usuarios y beneficiarios** de esta área 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.

Área presupuestaria N° 3:

Producto estratégico: Desarrollo de aeródromos e infraestructuras

Esta área tiene a cargo el 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.

Corresponde a esta área la 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. Organizacionalmente, esta área presupuestaria está compuesta por las dependencias de:

Área presupuestaria N° 3: Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras
Departamento de Aeropuertos
Unidad Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)
Unidad Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)
Unidad Aeropuerto Internacional de Limón (AIL)
Unidad Aeródromos locales
Unidad Infraestructura Aeronáutica
Proceso Mantenimiento Aeroportuario

DGAC-UPI-INF-006-2022

Esta área se enfoca principalmente hacia la “**Infraestructura aeroportuaria mejorada**” 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 esta área 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 esta área N° 3 contempla los proyectos de inversión pública de la Institución, los proyectos enunciados en la MAPP y que se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

Objetivos estratégicos institucionales 2023:

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos considerados como **estratégicos o sustantivos a nivel institucional** y que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por área presupuestaria y por dependencias, en la Institución se realiza en forma paralela el **Plan Anual Operativo Interno (PAO)**, documento que incorpora en una forma más específica las metas operativas de cada unidad de trabajo, recomendación efectuada los entes contralores en años anteriores, para determinar la evaluación específica operativa de la gestión institucional, cuya programación se ha incorporado en el **Sistema de Planificación y Presupuestación (SPP)** del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ministerio al cual está adscrito el Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil.

Se requiere que los objetivos incluidos en el anteproyecto se encuentren relacionados con la programación presupuestaria y éstos a su vez con los objetivos de las intervenciones estratégicas del PNDIP 2019-2022, de forma que permita reflejar estrechamente la **vinculación plan-presupuesto**.

Para lograr reflejar la vinculación plan – presupuesto se ha desarrollado el Plan Anual Operativo (PAO) que consta de:

DGAC-UPI-INF-006-2022

Plan Anual Operativo (PAO Interno 2023):

Productos Programa 333 - MOPT Plan Anual Operativo 2023	Objetivos	Metas	Indicadores
1. Servicios y Regulación Aeronáutica	36	44	44
2. Servicios Administrativos, Financieros, Tecnológicos, Asesorías y Fiscalización	68	98	98
3. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	23	28	28
Totales	127	170	170

Proyectos de Inversión 2023:

Es importante indicar que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica procedió a presentar un programa de inversiones a desarrollar para el periodo 2023, esta programación fue conocida y aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el acuerdo transcrito en el oficio CETAC-AC-2022-0401, donde se incluyó los proyectos de:

Plan Operativo Institucional (POI Externo 2023):

El POI comprende los siguientes objetivos estratégicos, representativos de los proyectos de inversión a ejecutar en el periodo 2023-2024, considerando la inversión en obras y los costos estimados de los estudios de control de calidad:

- ➔ **Ampliar los servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.**
Presupuesto estimado: ₡1.378.000.000,00
Actualmente se encuentra en la etapa de estudios preliminares.
- ➔ **Construir nueva terminal de pasajeros y obras conexas en el Aeropuerto Internacional de Limón (AIL)**
Presupuesto estimado: ₡880.000.000,00
Proceso licitatorio infructuoso, se requiere iniciar un nuevo proceso licitatorio.
- ➔ **Construir nueva terminal de pasajeros y obras conexas en el Aeródromo de La Managua Quepos**
Presupuesto estimado: ₡1.060.000.000,00
Actualmente cuenta con términos de referencia para iniciar el proceso licitatorio.

DGAC-UPI-INF-006-2022

- ➔ **Construir un sistema de iluminación en áreas de movimiento en el Aeródromo de Guápiles:**
Presupuesto estimado: ₡630.000.000,00
Actualmente cuenta con términos de referencia para iniciar el proceso licitatorio.
- ➔ **Desarrollar los trabajos de ingeniería respectivos para lograr alcanzar la expropiación requerida en el Aeródromo de Guápiles que permita construir la plataforma y oficinas de Seguridad y Vigilancia Aérea.**
Presupuesto estimado: ₡990.000.000,00
Se trabaja en diseñar los planos de las áreas a expropiar. Este objetivo se registra como objetivo “específico” no estratégico.
- ➔ **Construir Sistema Contra Incendios (SCI) en las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)**
Presupuesto estimado: ₡605.000.000,00
Actualmente cuenta con términos de referencia para iniciar el proceso licitatorio. Este objetivo se registra como objetivo “específico” no estratégico.

Sin embargo, es claro que la programación estará sujeta a que la institución cuente con la asignación de los recursos presupuestarios requeridos para su ejecución.

Se presenta un cuadro resumen de la **Matriz de Articulación Plan – Presupuesto (MAPP)**, correspondiente a la programación estratégica de la institución, aclarando que se incorpora el objetivo considerado como estratégico, la programación de objetivos operativos o rutinarios se refleja en el documento denominado “Plan Anual Operativo (PAO – 2023)”, mismo que estará a disposición para efectos de consultas en la Unidad de Planificación Institucional si es del caso que se requiera.

DGAC-UPI-INF-006-2022

Producto	Objetivos (en función de los productos definos los objetivos que necesito)	Metas (vinculación con presupuesto porque aquí se asignan los recursos)	Indicador	Programación	Observaciones												
Infraestructura aeroportuaria mejorada en Aeródromos Locales e Internacionales	Ampliar los servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.	Avanzar en un 2% de la ejecución total del proyecto para la ampliación de servicios en el AIDOQ.	Porcentaje de avance de obra (ejecución Fase II: Construcción de pista)	2,00%	El proyecto se está planificando en Fases con la asignación de pesos en ejecución de la siguiente forma (con respecto al presupuesto): <table><tr><td>Fase I-A: Plataforma Sector 1</td><td>3,5%</td></tr><tr><td>Fase II: Construcción pista</td><td>76,0%</td></tr><tr><td>Fase III: Pavimentos Área de movimiento</td><td>20,5%</td></tr></table> Por ser parte del PND se tienen los siguientes pesos: <table><tr><td>Preinversión (P)</td><td>12%</td></tr><tr><td>Licitación (L)</td><td>3%</td></tr><tr><td>Ejecución (E)</td><td>85%</td></tr></table> Línea base 2022: 3,5% ejecución (Fase I-A: Plataforma Sector 1) Meta 2023: 2% de Construcción pista (76,0%) 2024: 11% 2025: 66% Supuestos: - Presupuesto aprobado en diciembre 2022. Inversión estimada 2023: $\text{C}\\$1.378.000.000,00$ - El proceso licitatorio no presente resoluciones infructuosas - Viabilidad ambiental actualizada antes de inicio de obras - Se está trabajando en el financiamiento para el proyecto Fase III	Fase I-A: Plataforma Sector 1	3,5%	Fase II: Construcción pista	76,0%	Fase III: Pavimentos Área de movimiento	20,5%	Preinversión (P)	12%	Licitación (L)	3%	Ejecución (E)	85%
Fase I-A: Plataforma Sector 1	3,5%																
Fase II: Construcción pista	76,0%																
Fase III: Pavimentos Área de movimiento	20,5%																
Preinversión (P)	12%																
Licitación (L)	3%																
Ejecución (E)	85%																

DGAC-UPI-INF-006-2022

Producto	Objetivos (en función de los productos definidos los objetivos que necesito)	Metas (vinculación con presupuesto porque aquí se asignan los recursos)	Indicador	Programación	Observaciones
Infraestructura aeroportuaria mejorada en Aeródromos Locales e Internacionales	Construir un sistema de iluminación en áreas de movimiento en el Aeródromo de Guápiles	Completar el 100% de ejecución de obra del proyecto del sistema de iluminación en el Aeródromo de Guápiles	Porcentaje de avance de obra (ejecución)	100,00%	Se requiere iluminar las áreas de movimiento para ampliar las horas de operatividad del aeródromo, para ser utilizado por el Servicio de Vigilancia Aérea. Se toma el supuesto que se tendrá el contenido presupuestario para su ejecución. Inversión estimada: €630.000.000,00
	Construir nueva terminal de pasajeros y obras conexas en el Aeropuerto Internacional de Limón (AIL)	Completar el 25% de ejecución del proyecto Construcción de Terminal AIL	Porcentaje de avance del proyecto	25,00%	Este proyecto presenta una continuidad al inicio de obras en el 2022 Línea Base: 2022: 12% (1% Perfil, 2% Prefactibilidad, 3% Factibilidad, 3% Viabilidad ambiental, 3% Diseños) Supuestos: - Se tendrá el contenido presupuestario para la continuidad en la ejecución de las obras. Inversión estimada 2023: €880.000.000,00
	Construir nueva terminal de pasajeros y obras conexas en el Aeródromo de Quepos	Completar el 25% de ejecución de obra del proyecto Construcción de Terminal Quepos	Porcentaje de avance de obra (ejecución)	25,00%	Se requiere construir una terminal nueva para brindar un mejor servicio a los pasajeros y usuarios en general, satisfaciendo la demanda actual y propiciando el turismo en la zona aledaña al aeródromo. El proyecto se estaría concluyendo en el año 2024. Supuestos: - Se tendrá el contenido presupuestario para su ejecución. Inversión estimada 2023: €1.060.000.000,00

DGAC-UPI-INF-006-2022

ANEXO

Como principal anexo que acompaña al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2023, se incorpora:

-  Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación del Plan Operativo Institucional 2023 por parte del jerarca superior del CETAC.

DGAC-UPI-INF-006-2022

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

San José, 27 de abril del 2022

-1-

CETAC-AC-2022-0427

Señor

Álvaro Vargas Segura

DIRECTOR GENERAL

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Estimado señor:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a comunicar la parte dispositiva del artículo cuarto de la sesión ordinaria 28-2022, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 25 de abril del 2022.

ARTÍCULO. – 04 “La Dirección General de Aviación Civil, mediante oficio DGAC-DG-OF-666-2022, del 21 de abril del 2022, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-UPI-OF-061-2022, del 21 de abril del 2022, suscrito por las señoras María de los Ángeles Vega Elizondo, encargada Formulación y Evaluación de Planes y Vilma López Víquez, jefe de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remiten el informe relacionado con el Plan Operativo Institucional 2023.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-666-2022, de la Dirección General y DGAC-UPI-OF-061-2022, de la Unidad de Planificación Institucional:

Conocer y aprobar el informe referente con el Plan Operativo 2023, para que posteriormente sea remitido al Ministerio de Obras públicas y Transportes y al Ministerio de Hacienda para su aprobación. ACUERDO FIRME.

Atentamente,

KAROL TATIANA
BARRANTES
BOGANTES
(FIRMA)

Firmado digitalmente por
KAROL TATIANA
BARRANTES BOGANTES
D:198603
Fecha: 2022.04.27 10:13:43
+0500

Karol Barrantes Bogantes

Jefe de Proceso Secretaría

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

Cc: Sra. Vilma López Víquez / Planificación
Expediente

ALP* / KBB