

DGAC-UPI-INF-010-2021

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



INFORME PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2022

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

MAYO 2021

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2022

CONTENIDOS

Presentación	3
A. ASPECTOS GENERALES	5
Estructura programática	13
B. MATRIZ ARTICULACIÓN DE PLANES Y PRESUPUESTOS	16
Productos estratégicos:	
Producto N° 1 Servicios y regulación aeronáutica	18
Producto N° 2 Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización	20
Producto N° 3 Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	21
C. ANEXO	28
Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación por jerarca supremo CETAC.	

DGAC-UPI-INF-010-2021

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 2022, 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 2022), 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 2022.***

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-010-2021

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** y que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por programa presupuestario y por dependencias, en la Institución se realiza en forma paralela el Plan Anual Operativo Interno (PAO), que incorpora en una forma más específica las metas operativas 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.*

DGAC-UPI-INF-010-2021

A. Aspectos generales

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

Base legal

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

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

Instituciones como la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Agencia de Aviación Federal (FAA), tienen entre su principal función brindar asesoramiento en materia técnica aeronáutica para contribuir a un desarrollo óptimo de la aviación civil internacional. Se presentan las principales funciones que de conformidad con el mandato legal que cumple la Dirección General de Aviación Civil.¹

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-010-2021

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-010-2021

La **misión** institucional se detalla seguidamente:

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

La **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.”

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.

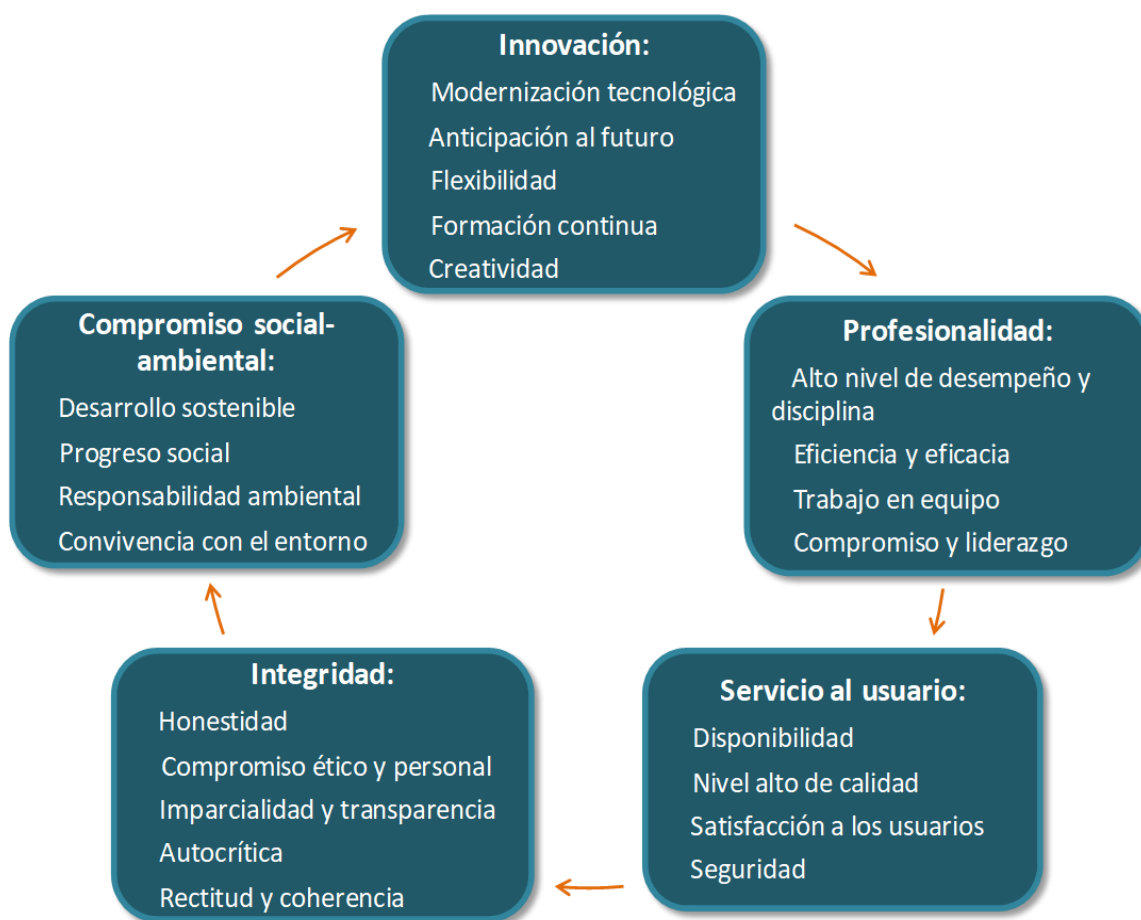
Asimismo, todos ellos permanecen relacionados, proporcionando una cultura institucional íntegra. De igual forma, todos los principios y valores presentados guardan una estrecha relación con los lineamientos estratégicos generales.

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-010-2021

Como puede observarse en la siguiente figura, los cinco bloques referidos se mantienen relacionados entre sí, implicando un ciclo de relación.

Principios y valores:



DGAC-UPI-INF-010-2021

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-010-2021

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-010-2021

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

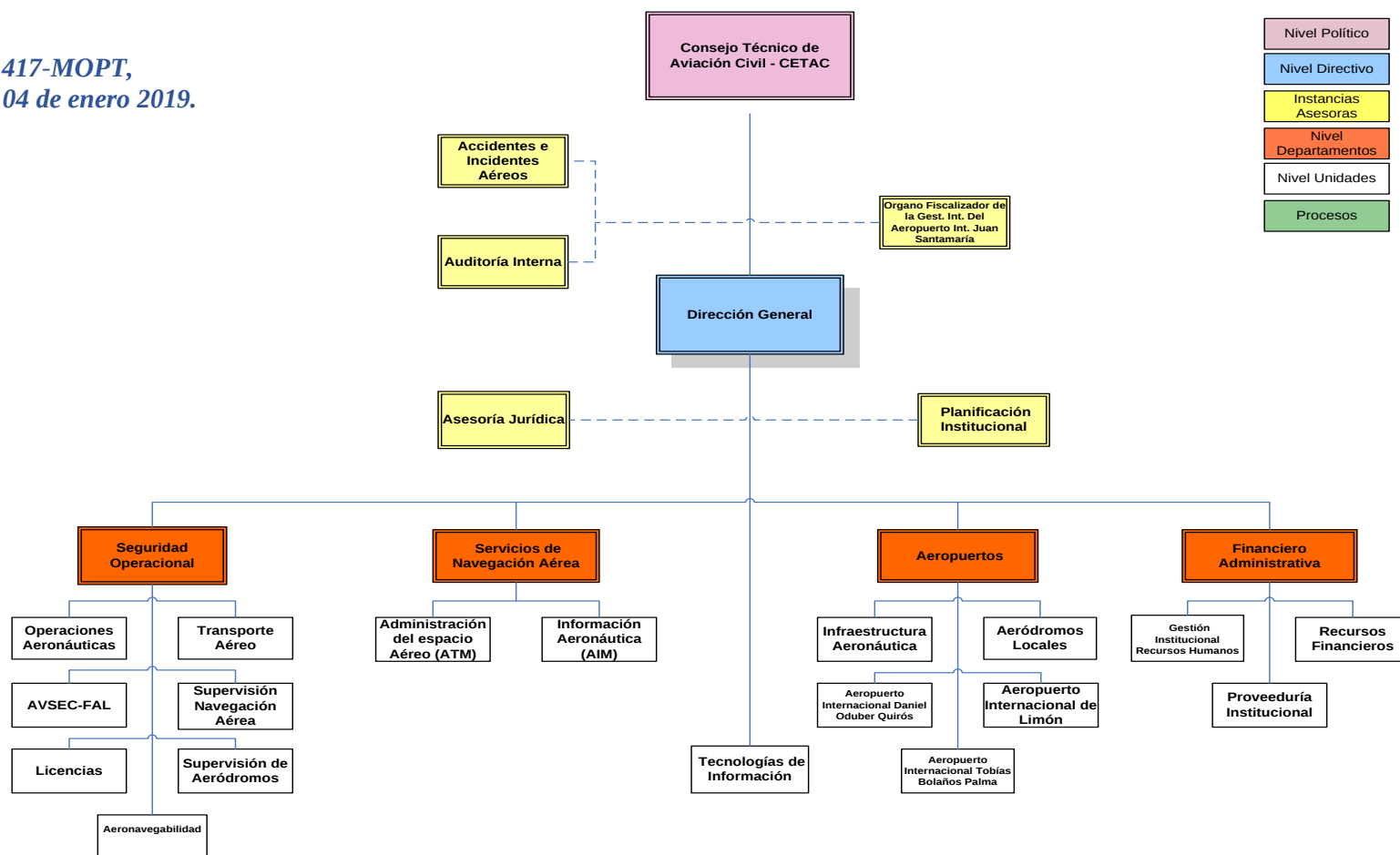
Se presenta la estructura organizacional oficialmente aprobada por MIDEPLAN, mediante el oficio **DM-112-17**, con fecha 01 de marzo de 2017.

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

DGAC-UPI-INF-010-2021

Estructura organizacional

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



DGAC-UPI-INF-010-2021

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 2022 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-010-2021

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-010-2021

Distribución presupuestaria 2022:

El Ministerio de Hacienda elabora la política fiscal de acuerdo con una serie de instrumentos que la normativa vigente establece; tal y como lo es la Ley 9635 “Fortalecimiento de las Finanzas Públicas”, Título IV, relativo a la Regla Fiscal y a los criterios que deben considerarse para la formulación de los presupuestos públicos y que, para el proceso de elaboración del ejercicio económico del 2022, fue puesto a su conocimiento mediante el oficio DM-0329-2021 de fecha 15 de abril de 2021 suscrito por el Señor Elian Villegas Valverde Ministro de Hacienda.

Mediante este oficio se establece que **el porcentaje de crecimiento del gasto corriente se definió en un 1,96%**, el cual se aplicará en el Presupuesto Nacional de manera agregada, considerando las erogaciones del pago de los intereses de la deuda; razón por la que este Ministerio realizó un ejercicio interno para estimar el monto específico de cada entidad, que sirvió de base para proceder a comunicar el monto máximo por presupuestar en gasto corriente por parte de cada institución que conforma el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Considerando lo anterior y atendiendo lo dispuesto en los artículos 176 y 177 de la Constitución Política, 32 y 35 de la Ley 8131 “Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos”, 38 de su reglamento y sus reformas, y 4 y 5 de los Lineamientos Técnicos sobre el Presupuesto de la República, **se comunica el gasto presupuestario máximo para el MOPT por un monto total de ₡395.803,5 millones**, que incluye lo correspondiente a los órganos desconcentrados (OD) que forman parte de la estructura programática de la institución.

Gasto Presupuestario Máximo CETAC 2022:

Mediante el oficio DM-2021-1278 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-0329-2021, de fecha 15 de abril de 2021 remitido por el Ministerio de Hacienda, el gasto presupuestario máximo para el 2022 para el CETAC corresponde a **₡28.221.281.019,00, 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.

DGAC-UPI-INF-010-2021

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.

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 PND es un instrumento que, al definir objetivos, metas e indicadores de seguimiento, posibilita el monitoreo y la retroalimentación de la gestión institucional, la evolución y la rendición de cuentas, mecanismo esencial de un gobierno democrático. El Plan Nacional de Desarrollo articula los diversos instrumentos de planificación de mediano y corto plazo; los planes operativos institucionales se deben de tomar como referente para la elaboración del PND además de las acciones que impulsemos desde las regiones, sectores o cantones.

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

DGAC-UPI-INF-010-2021

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
- ➔ 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 2019-2020, **se logró la ejecución** de los proyectos situados en los aeródromos de:

- ➔ Palmar Sur
- ➔ Golfito
- ➔ Guápiles
- ➔ Pérez Zeledón

DGAC-UPI-INF-010-2021

- Coto 47
- AIDOQ: Mejoramiento pavimentos AIDOQ, contingencia III

Durante el periodo **2021**, se proyecta ejecutar la meta referida al proyecto por desarrollar en el aeródromo de La Managua Quepos:

- **Mejoramiento Aeródromo de Quepos, Construcción de pista y sistema de evacuación pluvial).**

Adicionalmente, se incorporó al PNDIP una meta iniciando su desarrollo en el periodo 2021, 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.**

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 garantizan la seguridad de la aviación civil nacional de conformidad con los estándares internacionales.

DGAC-UPI-INF-010-2021

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:

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.

DGAC-UPI-INF-010-2021

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:

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.

DGAC-UPI-INF-010-2021

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.

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:

DGAC-UPI-INF-010-2021

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

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).

Para el año 2022 se plantea el desarrollo del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), por medio de la inclusión del proyecto: ampliación de los servicios de infraestructura y equipamiento para una categoría 4E según OACI, permitiendo el arribo de aeronaves de mayor envergadura, así como su respectivo control de verificación de la calidad e inspección.

DGAC-UPI-INF-010-2021

Objetivos estratégicos institucionales 2022:

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos considerados como **estratégicos a nivel institucional** y que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por área presupuestaria 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.

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 un Plan Anual Operativo (PAO) que consta de:

➔ **Objetivos operativos: 120**

➔ **Metas / actividades: 161**

Por producto estratégico, el PAO se ha estructurado de la siguiente forma:

Productos del Programa #333 del MOPT	Productos Específicos por cada Producto del Programa	Objetivos	Metas (Actividades)	Indicadores
1. Servicios y Regulación Aeronáutica	34	34	42	42
2. Servicios Administrativos, Financieros, Tecnológicos, Asesorías y Fiscalización	65	65	93	93
3. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	21	21	26	26
TOTALES	120	120	161	161

DGAC-UPI-INF-010-2021

Aprobación Proyectos de Inversión 2022

Es importante indicar que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica procedió a presentar ante el Consejo Técnico de Aviación Civil un programa de inversiones a desarrollar para el periodo 2022, lo anterior mediante los oficios: DGAC-DG-OF-307-2021 y DGAC-DA-IA-OF-0100-2021; la misma fue conocida y aprobada mediante el artículo octavo de la sesión Ordinaria 17-2021 celebrada el día 01 de marzo del 2021, comunicando mediante el oficio CETAC-AC-2021-0283 con fecha 04 de marzo de 2021. Esta programación incluyó los proyectos de:

Proyecto	Recursos Obra	Recursos Calidad	Situación BPIP MIDEPLAN
Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles (Sistema de Iluminación)	¢ 600,000,000.00	¢ 30,000,000.00	Suspendido
Mejoramiento integral de la infraestructura de las oficinas centrales de la Dirección General de Aviación Civil (Sistema Contra Incendios).	¢ 600,000,000.00	¢ 5,000,000.00	Suspendido
Habilitación de espacios para permisionarios y cerramiento perimetral del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (Acueducto).	¢ 100,000,000.00	¢ 6,000,000.00	Suspendido
Ampliación de 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 (Plataforma N° 9 y Ampliación)	¢2,812,000,000.00	¢ 50,000,000.00	Activo
Mejoramiento Integral del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma	¢ 12,000,000,000.00	¢ 30,000,000.00	Suspendido
Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Limón	¢ 3,000,000,000.00	¢ 130,000,000.00	Suspendido

Sin embargo, es claro que la misma está sujeta a que la institución cuente con los recursos presupuestarios requeridos para su ejecución y además de realizar el proceso de activación de dichos proyectos ante MIDEPLAN.

Es importante hacer alusión a la caída en los ingresos que a nivel institucional se ha experimentado, lo anterior como consecuencia de la Pandemia Covid-19, lo cual ha repercutido negativamente en la planificación estratégica que se había proyectado.

En vista de la situación presupuestaria y considerando el escaso límite de gasto aprobado para la gestión institucional, se ha determinado como prioridad la ejecución del proyecto:

“Ampliación de 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-010-2021

Solución Alternativa AIDOQ

Inicialmente se presupuestó para la ejecución del citado proyecto recursos en el orden de ₡7.270.440.000,00 para el año 2021, luego de presentar para aprobación por parte de la Asamblea Legislativa el Plan-Presupuesto 2021, se promulga la Ley de presupuesto 2021 en la que únicamente se asignaron ₡4.162.355.600,00. debido a esto y a la disminución de ingresos, se toma la determinación de reformular el proyecto, ya que no se cuentan con los fondos para la ejecución del proyecto total que inicialmente se había planificado.

Ante esta situación se determina **optimizar el proyecto** e incorporarlo en la planificación estratégica de los años 2021-2022. Con instrucción de la Subdirección según oficio DGAC-DG-OF-445-2021 con fecha 08 de marzo de 2021, se determina incorporar su ejecución en el POI 2022, por lo cual se incorporó en la programación 2022 en el Sistema de Planificación y Presupuestación (SPP-MOPT), en las correspondientes fechas según el cronograma dado por el MOPT para tales efectos.

Se presentó ante el CETAC una propuesta de "**Solución Alternativa**", por parte del Señor Asesor del Ministro Claudio Donato; la misma fue avalada mediante acuerdo del CETAC, se comunicó por medio del oficio CETAC-AC-2021-0329 con fecha 17 de marzo 2021, esto **considerando únicamente el proyecto de mejora en área de movimiento como optimización a la situación base**. Este proyecto de solución alternativa tiene una vida útil estimada de 10 años; por lo que se proyecta la construcción y ampliación total de Aeropuerto al término estimado de la vida útil de la mejorada propuesta, la cual se estima para el 2031-2032.

Ahora bien, luego de conocer el límite de gasto dado para el año 2022: **₡28.221.281.019,00**, el Señor Álvaro Vargas Director General, ha dirigido el oficio DGAC-DG-OF-0719-2020, al Señor Ministro Rodolfo Méndez solicitando interponer sus buenos oficios a efectos de solicitar al Ministerio de Hacienda la autorización de fondos para sufragar el costo de este proyecto. Cabe mencionar que tal y como se señala en dicho oficio, de conformidad con las directrices emitidas en materia de presupuesto por el Gobierno Central, **se ha restringido al máximo el gasto operativo de la institución**, resultando incluso insuficiente para cubrir algunas de las obligaciones que se tiene como Autoridad Aeronáutica, tales como: servicio de bomberos, servicios prehospitalarios en los aeropuertos internacionales y temas de recurrentes de capacitación que debe cumplir el personal técnico. Se muestra si siguiente resumen de la disminución presupuestaria:

	2019	2020	2021
TOTAL GASTO CORRIENTE	38 168 878 685,28	24 291 440 233,34	21 675 696 791,00
TOTAL GASTO CAPITAL	42 526 121 107,43	32 787 886 491,66	10 620 419 800,00
	80 694 999 792,71	57 079 326 725	32 296 116 591

Fuente: Oficio DGAC-DG-OF-0719-2020, datos de Proceso de Presupuesto.

DGAC-UPI-INF-010-2021

Según este cuadro se evidencia que: se limita de manera extraordinaria la inversión en obra pública que se pudiera realizar en el año 2022. Ante lo indicado, se le ha hecho saber al Señor Ministro por parte del Director General de la DGAC, que:

“ ... resulta materialmente imposible para la institución cubrir los aproximadamente 14.000 millones de colones se ha proyectado cueste el proyecto de reparación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, por lo que, se requiere del oficio de aval del Ministerio de Hacienda, para mantener el superávit específico creado en el contrato de gestión interesada para futuros aeropuertos, hasta diciembre 2022, y que esto se refleje en el aumento de límite de gasto para que se pueda materializar el proyecto.”

En caso de no aprobarse dicha solicitud, con el presupuesto ordinario dado no se cuenta con recursos para desarrollar dicho proyecto, dado que luego de cubrir el gasto operativo institucional se contarían con tan sólo 3.000 millones de colones aproximadamente para inversión.

Ante el panorama anterior, se detalla, seguidamente, el objetivo estratégico general que la Institución gestionará para el periodo 2022, el cual se está incorporando en la MAPP a través un único objetivo y se describe seguidamente:

➔ ***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. (Solución Alternativa).***

Línea base 2021: 4,92% (Licitación de Fase I-A y Fase II, orden de inicio 2% y Ejecución de Obra 2,92%)

Meta 2022: 13,18% (15,5% Ejecución de obra).

Se presenta 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 – 2022), mismo que estará a disposición para efectos de consultas en la Unidad de Planificación Institucional si es del caso que se requiera.

MATRIZ DE PROGRAMACIÓN Y EVALUACIÓN DEL PLAN ANUAL OPERATIVO
AÑO 2022

DGAC-UPI-INF-010-2021

Tipo de Objetivos: ESTRATEGICOS

Vinculación Estratégica PEI: L3

Vinculación con Política de Calidad: 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.

Productos Específicos por dependencia	Objetivos (en función de los productos definidos los objetivos que necesito)	Metas (vinculación con presupuesto porque aquí se asignan los recursos)	Indicador	Formula	Programación / Evaluación (Sumativa)					Prueba Documental	Observaciones				
					I	II	III	IV	TOTAL						
Infraestructura aeroportuaria mejorada en Aeródromos Locales	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.	Completar el 13,18% del proyecto para la ampliación de servicios en el AIDOQ.	Porcentaje de avance del proyecto	(% de avance físico real) x (% programado en POI) % de avance físico programado del proyecto	5,00%	8,18%			13,18%	Informes de avance (7F234) ubicado en expediente del proyecto en la Unidad de Infraestructura Aeronáutica	El proyecto se está planificando en Fases con la asignación de pesos en ejecución de la siguiente forma (con respecto al presupuesto): Fase I-A: Plataforma Sector 1 3,5% Fase II: Pavimentos Área de movimiento 20,5% Fase III: Construcción pista 76,0% Con respecto a licitación, se asigna de la siguiente forma: Fase I-A: Plataforma Sector 1 33% Fase II: Pavimentos Área de movimiento 33% Fase III: Construcción pista 34% (Cada licitación es un 1% con respecto al PND) Por ser parte del PND se tienen los siguientes pesos: Preinversión (P) 12% Licitación (L) 3% Ejecución (E) 85%	El flujo de avance sería el siguiente: P L E %PND Antes del 2021 100% 12,00% 2021 66% 3,5% 4,92% 2022 15,5% 13,18% 2023 0,5% 0,43% 2024 0,5% 0,43% 2025 0,5% 0,43% 2026 0,5% 0,43% 2027 0,5% 0,43% 2028 0,5% 0,43% 2029 0,5% 0,43% 2030 0,5% 0,43% 2031 34% 10,0% 9,50% 2032 56,0% 47,60% 2033 10,5% 8,93%			
			1. Intervenciones en pavimentos de pista, calles de rodaje, conectores, 2. Canales pluviales	Cantidad de intervenciones: 2		2				Supuestos: - Presupuesto aprobado en diciembre 2021 - El proceso licitatorio no presente resoluciones infructuosas - Viabilidad ambiental actualizada antes de inicio de obras					

DGAC-UPI-INF-010-2021

ANEXO

Como principal anexo que acompaña al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2022, se incorpora:

- ✚ Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación del Plan Operativo Institucional 2022 por parte del jerarca supremo del CETAC.

DGAC-UPI-INF-010-2021

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

San José, 30 de abril del 2021

CETAC-AC-2021-0469

Señor
Álvaro Vargas Segura
DIRECTOR GENERAL
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Estimado señor:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo tercero de la sesión ordinaria 32-2021 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 28 de abril del 2021.

ARTÍCULO. – 03 “Primero. -La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio No. DGAC-DG-OF-747-2021, del 22 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-UI-OF-083-202, del 22 de abril del 2021, suscrito por las señoras Vilma López Viquez y María de los Ángeles Vega Elizondo de la Unidad de Planificación, en el que remiten informe Plan Operativo Institucional 2022.

Segundo. -La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-777-2021, del 27 de abril del 2021, presenta para conocimiento y resolución de los directores del Consejo Técnico, lo dispuesto por la Dirección General y que consta en el oficio DGAC-DFA-OF-047-2021, del 27 de abril del 2021, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad Financiera, en el que remite el presupuesto institucional del 2022.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- 1- Aprobar el “Plan operativo institucional (POI)” correspondiente al 2022, presentado con los oficios DGAC-DG-OF-747-2021, de la Dirección General y DGAC-UI-OF-083-2021, de la Unidad de Planificación.
- 2- Aprobar el anteproyecto presupuestario del 2022, presentado con los oficios DGAC-DG-OF-777-2021, de la Dirección General y DGAC-DFA-OF-047-2021, de la Unidad de Recursos Financieros. **ACUERDO FIRME.**

Atentamente,
KAROL TATIANA
BARRANTES
BOGANTES
(FIRMA)

Firmado digitalmente por KAROL TATIANA BARRANTES BOGANTES
DIGNA
Fecha: 2021.04.30 15:03:18 -0500

Karol Barrantes Bogantes
Jefe de Proceso Secretaría
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

Cc: Sr. Álvaro Vargas Segura / Director General
Sr. Ronald Romero / Recursos Financieros
Sra. Hazel Calderón / Financiero Administrativo
Sra. Magaly Vargas / Presupuesto
Sra. Vilma López / Planificación
Expediente

DMA* / KBB