

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

INFORME DE GESTIÓN

Mauricio Campos Carrión

Representante del Estado en calidad de Economista

Período: 2022 – 2026

Mayo 2026

I. Presentación

En cumplimiento del artículo 12, inciso e) de la Ley General de Control Interno N.º 8292 y de las Directrices D-1-2005-CO-DFOE de la Contraloría General de la República, presento el Informe de Fin de Gestión correspondiente a mi período como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), en representación del Estado en calidad de Economista.

Fui nombrado mediante el Acuerdo del Poder Ejecutivo N.º 0177-MOPT, con vigencia del 22 de agosto de 2022 hasta el 7 de mayo de 2026, al amparo del inciso b) del artículo 5 de la Ley General de Aviación Civil.

Mi participación en el CETAC se orientó a aportar una perspectiva técnica económica al proceso decisorio del órgano colegiado, con énfasis en la eficiencia del gasto público, el seguimiento presupuestario, el análisis tarifario y la sostenibilidad financiera del sector aeronáutico costarricense.

II. Marco Institucional y Atribuciones del CETAC

El CETAC ejerce la rectoría técnica de la aviación civil en Costa Rica, conforme al artículo 10 de la Ley General de Aviación Civil, Ley N.º 5150. Sus competencias incluyen el otorgamiento, modificación y cancelación de certificados de explotación y permisos de operación; la supervisión de la infraestructura aeroportuaria; la aprobación de estructuras tarifarias; la vigilancia del cumplimiento de compromisos internacionales, en particular los derivados de la Convención de Chicago y los estándares de la OACI; y la proposición de normativa aeronáutica al Poder Ejecutivo.

Como órgano colegiado, las decisiones se adoptan de manera conjunta. Mi aporte como representante del Estado en calidad de Economista se materializó mediante el análisis técnico

previo a las deliberaciones, el seguimiento de la ejecución presupuestaria institucional y la evaluación de los proyectos y criterios sometidos a conocimiento del Consejo.

III. Gestión y Resultados

3.1 Enfoque y aporte desde la perspectiva económica

Mi contribución al CETAC se centró en el análisis económico y financiero de los asuntos sometidos a deliberación. Este enfoque se tradujo en tres líneas de trabajo concretas:

- Seguimiento presupuestario: revisión periódica de la ejecución del presupuesto institucional, identificación de brechas y promoción de un monitoreo mensual sistemático como herramienta de gestión.
- Análisis de eficiencia del gasto: evaluación de la razonabilidad económica de las decisiones de inversión, con énfasis en la optimización de los recursos disponibles dentro de las restricciones impuestas por la Regla Fiscal.
- Criterio económico en decisiones tarifarias y contractuales: aporte de análisis sobre sostenibilidad financiera en la aprobación de estructuras tarifarias aeroportuarias y en la revisión de contratos de concesión y gestión interesada.

3.2 Participación en la labor sustantiva del Consejo

Como miembro del órgano colegiado, participé activamente en las deliberaciones y acuerdos relacionados con las principales materias de competencia del CETAC durante el período 2022-2026:

- Aprobación de infraestructura aeronáutica: se respaldaron las autorizaciones para la construcción, inscripción y operación de nuevas instalaciones, contribuyendo al desarrollo de la red aeronáutica nacional.
- Conectividad aérea: se apoyó la tramitación de solicitudes de nuevas rutas y frecuencias internacionales, fortaleciendo la oferta aérea del país en beneficio del turismo y el comercio.
- Supervisión de contratos aeroportuarios: se ejerció seguimiento sobre los contratos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) y del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), velando por la correcta ejecución contractual.
- Actualización normativa: se apoyó la aprobación de enmiendas a los Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC) en cumplimiento de los estándares internacionales de la OACI. Asimismo, se encomendó a la OACI la elaboración de un proyecto de ley congruente con la legislación local. Sin embargo, la Dirección General de Aviación Civil concentró la coordinación de este proceso, entregando únicamente un informe final en el mes de abril de 2026. Esta entrega tardía impidió que el Consejo Técnico pudiera materializar sus facultades de fiscalización y seguimiento oportuno sobre el contenido de la propuesta. Finalmente se promulgó que los informes de la administración activa fueran técnicamente completos y aptos para la toma de decisiones certeras.

3.3 Cambios relevantes en el entorno institucional

El período estuvo marcado por transformaciones significativas que incidieron en la capacidad de gestión del CETAC y la DGAC:

- Restricciones presupuestarias estructurales: la condición de la DGAC como programa del MOPT, sujeto a la Regla Fiscal y a la Ley Marco de Empleo Público, limitó su capacidad de respuesta ante las exigencias técnicas del sector, especialmente en materia de

contratación de personal especializado. Esta restricción constituyó un factor transversal en muchas de las decisiones del período.

- Rotación en los mandos superiores: se registró inestabilidad en miembros del CETAC, en la Dirección General y la Subdirección de la DGAC, con cambios que generaron vacíos temporales de liderazgo en momentos operativamente críticos.
- Emergencia en el AIDOQ: el deterioro de la pista del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós obligó a una declaratoria de emergencia y contrataciones urgentes de rehabilitación, con impacto directo en la operatividad de la terminal.

3.4 Sistema de Control Interno

Desde el CETAC se instó a la Administración a fortalecer la aplicación del SEVRI como herramienta de mejora continua, y se promovió la revisión rigurosa de actas y acuerdos para garantizar trazabilidad y consistencia con el ordenamiento jurídico.

De manera concreta, la gestión de control interno estuvo marcada por dos hitos fundamentales conocidos por el Consejo:

- En febrero de 2025 se conoció el informe del Sistema de Control Interno Institucional mediante el oficio DGAC-UPI-INF-37-2024, aprobando sus recomendaciones y remitiéndolas para su estricto cumplimiento a la Dirección General.
- En el mes de julio de 2025, el Órgano Colegiado analizó los resultados del Sistema Específico de Valoración del Riesgo (SEVRI), bajo el oficio DGAC-UPI-INF-032-2025. En este instrumento se identificaron 222 riesgos asociados al Plan Anual Operativo y al Plan Estratégico, determinando que el 83% correspondía a un nivel de riesgo bajo, el 13% a nivel medio y únicamente un 4% se clasificó como riesgo alto, sirviendo como insumo crítico para direccionar las acciones de gobernanza.

3.5 Ejecución presupuestaria

El seguimiento de la ejecución presupuestaria fue uno de los ejes centrales de mi participación en el Consejo. A continuación se resume la evolución del período:

- 2023: ejecución global del 93,08%, con mejora de 1,08 puntos porcentuales respecto a 2022.
- 2024: ejecución del 94,47%, con mejora de 1,39 puntos porcentuales respecto al año anterior.
- 2025: ejecución del 88,23%, con reducción de 6,24 puntos porcentuales respecto al año anterior (esta reducción se dio principalmente por el traslado de fondos por orden del Poder Ejecutivo).
- 2026: Se dio una proyección de ₡39.706.000.000, alcanzando una ejecución del 11;47% al cierre del primer trimestre.

Persiste el desafío estructural de la Regla Fiscal, que impide a la DGAC presupuestar la totalidad de sus ingresos propios para atender sus necesidades reales. Esta limitación fue señalada reiteradamente en las deliberaciones del Consejo como un factor que compromete la competitividad institucional a largo plazo. Paralelamente, en el ámbito contable-financiero, se dio seguimiento a la adopción de las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público (NICSP), registrando al 30 de junio de 2025 un avance del 93% en su aplicación.

3.6 Proyectos estratégicos relevantes

Los principales proyectos en curso al cierre de la gestión son:

- Plan Maestro del AIJS: en plena fase de ejecución con inversiones en la terminal, plataforma remota, sistema de equipajes y estacionamiento.

- Traslado de COOPESA: en proceso de análisis de las propuestas formales presentadas por la cooperativa para la liberación de los espacios hacia el lado sur de la terminal.
- Rehabilitación pista AIDOQ: obras de emergencia finalizadas.
- Plan Maestro AIDOQ: En proceso de resultados formales.
- Fortalecimiento Operativo: Trámite de obtención de quince plazas nuevas destinadas al servicio de tránsito aéreo y actualización tecnológica de equipos de oficina para los funcionarios de dicha área.

IV. Recomendaciones para la Institución

Con base en la experiencia acumulada y desde la perspectiva económica, se plantean las siguientes recomendaciones para la consideración del CETAC y la nueva administración:

4.1 Monitoreo presupuestario sistemático

Se recomienda institucionalizar el seguimiento mensual de la ejecución presupuestaria como práctica permanente del CETAC, con informes interactivos que incluyan proyecciones de cierre de año y análisis comparativo interanual. La gestión preventiva de rezagos presupuestarios permite identificar oportunamente limitaciones antes de que se conviertan en obstáculos para la operación. Asimismo, se aconseja incluir dentro del Plan Anual Operativo todas las líneas de acción remanentes para concretar el 100% de la implementación de las NICSP.

4.2 Exclusión de la DGAC de la Regla Fiscal

La condición de programa del MOPT limita estructuralmente la capacidad de la DGAC para reinvertir sus propios ingresos aeronáuticos. La aprobación de la nueva Ley de Aviación Civil y la gestión de la exclusión del régimen de la Regla Fiscal son las dos acciones con mayor potencial transformador para el sector y deben ser prioridades de la próxima administración. Para la viabilidad de este y otros procesos, es crítico fortalecer la gobernanza superior de la DGAC,

asegurando que quienes asuman la Dirección y Subdirección General posean, además de solvencia aeronáutica, amplios conocimientos en administración pública y negociación.

4.3 Análisis económico en decisiones tarifarias y contractuales

Se recomienda fortalecer la incorporación del análisis económico en los expedientes presentados al Consejo, especialmente en materias tarifarias y de concesión. Las decisiones sobre sostenibilidad financiera de aeropuertos y condiciones de contratos requieren sustento técnico-económico sólido.

4.4 Planeamiento anticipado de concesiones futuras

Con el contrato del AIDOQ por vencer en 2030, el CETAC debe iniciar con anticipación suficiente la preparación del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, incorporando las lecciones aprendidas del contrato vigente y los estándares internacionales en materia de concesiones de infraestructura.

V. Cumplimiento de Disposiciones de la Contraloría General de la República

El CETAC mantuvo un seguimiento activo de las disposiciones emitidas por la Contraloría General de la República y la Auditoría Interna de la DGAC durante el período. Los principales hitos incluyen el cierre de disposiciones del informe DFOE-IFR-IF-00010-2019 relativas a la fiscalización del AIDOQ, la aprobación de los Planes de Continuidad de Negocio y Recuperación de Desastres para el AIJS y el AIDOQ, y la implementación de la herramienta de monitoreo del Plan Maestro del AIJS conforme al informe DFOE-CIU-IAD-00001-2024.

Adicionalmente, el marco de control externo e interno se complementó con:

- Auditoría USOAP CMA de la OACI: Se atendió el informe preliminar de este órgano internacional, el cual ordenó corregir diversas disposiciones de la normativa aeronáutica patria sin que se reflejaran no conformidades significativas a la seguridad operacional.

La administración activa se encuentra subsanando los hallazgos en ruta al informe definitivo y el plan correctivo de mediano plazo.

- Auditoría Interna Institucional: Se atendieron con eficacia y prioridad todos los informes remitidos, utilizándolos como base para la mejora continua del servicio.

VI. Conclusiones

Concluyo mi período como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil con la satisfacción de haber contribuido, desde la perspectiva económica, al fortalecimiento del proceso decisorio del órgano colegiado. El sector aeronáutico costarricense cuenta con activos estratégicos valiosos: una ubicación geográfica privilegiada, infraestructura en expansión y un marco institucional con vocación de mejora. Sin embargo, las restricciones presupuestarias estructurales, la rotación en el liderazgo y las brechas identificadas en la auditoría internacional representan desafíos que requieren atención prioritaria y sostenida.

La aprobación de la nueva Ley de Aviación Civil y la exclusión de la DGAC de la Regla Fiscal son condiciones habilitantes para que la institución pueda responder con la agilidad y el rigor técnico que exigen los estándares internacionales. Mientras estas transformaciones estructurales no se materialicen, el margen de acción del CETAC y la Administración seguirá siendo limitado.

Finalmente, es justo y necesario reconocer el altísimo valor del recurso humano técnico y administrativo de la institución, que en medio de políticas de control del gasto severas, ha logrado mantener las operaciones aeronáuticas de Costa Rica en forma segura, eficiente y con un estricto apego a las normas internacionales.

Agradezco al Consejo Técnico de Aviación Civil, al personal de la Dirección General de Aviación Civil y a quienes respaldaron mi designación durante este período, por el espacio brindado para contribuir al desarrollo de la aviación civil en Costa Rica.

Atentamente,

Mauricio Campos Carrión

Miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil

Representante del Estado en calidad de Economista

Período: 2022 – 2026