



**MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES**

**GOBIERNO
DE COSTA RICA**



**DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL**
COSTA RICA

Informe de Evaluación Física y Financiera de la Ejecución del Presupuesto

2024

Informe de Seguimiento Anual del Plan Operativo Institucional (POI-MAPP-2024)

Consejo Técnico de Aviación Civil

Dirección General de Aviación Civil

Proceso de Formulación y Evaluación de Planes Unidad de Planificación Institucional

Proceso Presupuesto Institucional Unidad de Recursos Financieros

DGAC-UPI-INF-002-2025

Enero 2025



La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de mostrar la articulación de la Gestión Institucional en términos de sus líneas de acciones aeronáuticas y administrativas, presenta el Informe de Evaluación Física y Financiera de la Ejecución del Presupuesto 2024 / Informe de Seguimiento Anual del Plan Operativo Institucional (POI-MAPP-2024), de conformidad con lo establecido en la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos N° 8131, en el artículo N° 55, el cual detalla:

“Las entidades y los órganos indicados en los incisos a), b), c), y d) del Artículo 1 de esta Ley, presentarán los informes periódicos y finales de evaluación física y financiera de la ejecución de los presupuestos, así como los informes de gestión, resultados y rendimiento de cuentas, conforme a las disposiciones del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Planificación y Política Económica como de la Contraloría General de la República, para los efectos de evaluar el sector público...”
(la cursiva no es del documento original).

Este informe tiene como objetivo primordial dar a conocer el cumplimiento en la gestión de los programas y/o subprogramas presupuestarios incluidos en la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2024 (Ley 10427), de tal forma que permite identificar el logro de las metas propuestas al finalizar el año.

Cabe destacar que la Evaluación de la Gestión Institucional, permite establecer un mejor control y una rendición de cuentas claras a la ciudadanía acerca de la gestión de los recursos estatales, además de detallar el accionar institucional en pro del futuro de la actividad aeronáutica de nuestro país.

La metodología bajo la cual se realizó este informe de evaluación fue aplicada de conformidad con el “Instrumento para la elaboración del Informe de Evaluación Institucional” diseñado por la Dirección General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda (noviembre 2024), con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos estratégicos institucionales incorporados en el POI 2024 y su ejecución a nivel de recursos financieros.

En congruencia con lo señalado, se presenta este documento, mismo que muestra la **Gestión Programática y Financiera** de los recursos autorizados y ejecutados con corte al 31 de diciembre del 2024.



Informe de Evaluación Física y Financiera de la Ejecución del Presupuesto 2024

1. Información Institucional

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.

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.

Contribución PNDIP

Respecto a la contribución en el logro de lo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2024 (PNDIP 2023-2026), en los planes sectoriales, y/o planes estratégicos institucionales, se puede mencionar como logro prioritario del año 2024:

Se logra avanzar en la **Fase III** de la Intervención Pública: Proyecto Código BPIP 002786 "Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós". Se promovió la licitación por parte de la Comisión Nacional de Emergencias, para la fase III del proyecto integral, con el proyecto de inversión denominado: **"Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós"**. Adjudicándose a la empresa Constructora MECO. La orden de inicio se dio el 04 de marzo del 2024, actualmente se encuentra en fase de ejecución, los recursos para su financiamiento fueron aportados por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE).



2. Apartado Financiero

INGRESOS 2024

Código	Clasificación Económica	Total Ingresos
13120104050105NA	Distribución de combustibles	36.701.874,03
13120104050105NA01	SERVICIOS DE TRANSPORTE	36.701.874,03
13120401010101NA	Alquiler de locales	343.489.722,96
13120401020102NA	Mostrador aerolíneas y actividades conexas	634.878,50
13120401010101NA04	ALQUILERES	344.124.601,46
13120000000000	VENTA DE SERVICIOS	380.826.475,49
13130104020102NA	Servicios de aterrizaje	1.808.359.337,78
13130104030103NA	Estacionamiento de aeronaves	170.592.657,82
13130104040104NA	Tarifa de aproximación	826.096.239,38
13130104050105NA	Derechos de inscripción	106.541.338,96
13130104060106NA	Derechos de seguridad	-
13130104120112NA	Venta de publicaciones	277.485,05
13130104130113NA	Venta de carnets	6.666.989,59
13130104140114NA	Certi. Aeródromo. y helipuertos	22.874.098,81
13130104170117NA	Certificación de Empresas	69.563.794,89
13130104180118NA	PLAN DE VIGILANCIA	105.264.098,88
13130104190119NA	CANON ART 222 LGAC	53.167.724,67
13130104020102NA01	DERECHOS ADMINISTRATIVOS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE	3.169.403.765,83
13130000000000	DERECHOS ADMINISTRATIVOS	3.169.403.765,83
13100000000000	VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	3.550.230.241,32
13220101010101NA	Concesión de obra pública	641.561.574,41
13220101020102NA	Concesión de obra pública	12.343.362.412,45
13220101010101NA01	Concesión de obra pública	12.984.923.986,86
13220201010101NA	Alquiler de terrenos	586.850.699,77
13220201010101NA02	Alquiler de terrenos	586.850.699,77
13220000000000	RENTA DE LA PROPIEDAD	13.571.774.686,63
13230301010101NA	Intereses sobre cuentas corrientes y otros depósitos en Bancos Estatales	1.067,81
13230304010101NA	Diferencias por tipo de cambio	(92.322.955,45)
13230301010101NA03	OTRAS RENTAS DE ACTIVOS FINANCIEROS	(92.321.887,64)
13230000000000	RENTA DE ACTIVOS FINANCIEROS	(92.321.887,64)
13200000000000	INGRESOS DE LA PROPIEDAD	13.479.452.798,99
13310401010101NA	Sanciones administrativas	22.508.963,87
13310401010101NA04	Sanciones administrativas	22.508.963,87
13310901010101NA	Otras multas	803.549,90



13310901010101NA09	Otras multas	803.549,90
13310000000000	MULTAS Y SANCIONES	23.312.513,77
13300000000000	MULTAS SANCIONES REMATES Y CONFISCACIONES	23.312.513,77
13420101010101NA	Intereses moratorios por atraso en pago de bienes y servicios	61.646.499,55
13420101010101NA01	Intereses moratorios por atraso en pago de bienes y servicios	61.646.499,55
13420000000000	Intereses moratorios por atraso en pago de bienes y servicios	61.646.499,55
13400000000000	INTERESES MORATORIOS	61.646.499,55
13910101010101NA	Reintegros en efectivo	91.044.329,21
13910101010101NA01	Reintegros en efectivo	91.044.329,21
13910000000000	Reintegros en efectivo	91.044.329,21
13990101010101NA	Ingresos varios no especificados	2.800.318.558,59
13990101010101NA01	Ingresos varios no especificados	2.800.318.558,59
13990000000000	Ingresos varios no especificados	2.800.318.558,59
13900000000000	OTROS INGRESOS NO TRIBUTARIOS	2.891.362.887,80
13000000000000	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	20.006.004.941,43
14130101010201NA	Transferencias corrientes de Utilidades IMAS	83.402.460,00
14130101010201NA01	Transferencias corrientes de Instituciones Descentralizadas no Empresariales	83.402.460,00
14130000000000	Transferencias corrientes de Instituciones Descentralizadas no Empresariales	83.402.460,00
14100000000000	TRANSFERENCIAS CORRIENTES DEL SECTOR PUBLICO	83.402.460,00
14000000000000	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	83.402.460,00
10000000000000	INGRESOS CORRIENTES	20.089.407.401,43
24110101010101NA	DERECHOS DE SERVICIOS PASAJEROS INTERNACIONALES	26.927.395.852,04
24110101010101NA01	DERECHOS DE SERVICIOS PASAJEROS INTERNACIONALES	26.927.395.852,04
24110000000000	Transferencias de capital del Gobierno Central	-
24100000000000	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL DEL SECTOR PUBLICO	-
24000000000000	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	-
20000000000000	INGRESOS DE CAPITAL	-
TOTAL DE INGRESOS		47.016.803.253,47

Los ingresos de la institución alcanzan la suma de ¢47.016 millones, es importante mencionar que el Ministerio de Hacienda es el recaudador de los impuestos de salida según ley 8316 Ley Reguladora de los derechos de salida del país en esta Ley establece en su artículo 2 inciso b y c que de los impuestos de salida al Consejo Técnico de Aviación Civil le corresponde \$13,85 y estos en colones por el total de pasajeros ascienden a la suma ¢26.927 millones los cuales el Ministerio de Hacienda no los transfiere a la Institución en su totalidad; más sin embargo, deberían asignarlos en el límite de gasto.



2.1 EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO INSTITUCIONAL 2024 ASOCIADO A RECURSOS INTERNOS

A continuación, se presenta la ejecución financiera institucional por objeto de gasto y por centro gestor de los ejercicios presupuestarios 2023 y del 2024.

Cuadro 1. Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto ¹

333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)

Al 31 de diciembre de 2023 y 2024

(en millones de colones)

Partida Objeto del Gasto	2023			2024			Nivel de participación 2024		Variación del gasto ejecutado 2024/2023
	Presupuesto al 31 de Diciembre ^{2/}	Presupuesto ejecutado ^{3/}	Nivel de ejecución	Presupuesto al 31 de Diciembre ^{2/}	Presupuesto ejecutado ^{3/}	Nivel de ejecución	Presupuesto final	Presupuesto ejecutado	
TOTAL	36 178,60	33 676,30	93,08%	35 228,56	33 280,86	94,47%	100,00%	100,00%	-1,17%
0 Remuneraciones	10 594,32	9 670,10	91,28%	10 660,40	9 695,53	90,95%	30,26%	29,13%	0,26%
1 Servicios	5 862,30	5 201,58	88,73%	5 806,42	5 350,72	92,15%	16,48%	16,08%	2,87%
2 Materiales y Suministros	172,09	115,67	67,21%	185,96	125,12	67,28%	0,53%	0,38%	8,17%
3 Intereses	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 Activos Financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Bienes Duraderos	4 772,99	4 001,43	83,83%	1 107,10	959,11	86,63%	3,14%	2,88%	-76,03%
6 Transferencias Corrientes	6 227,83	6 145,80	98,68%	4 906,83	4 593,57	93,62%	13,93%	13,80%	-25,26%
7 Transferencias de Capital	8 549,07	8 541,72	99,91%	12 561,85	12 556,80	99,96%	35,66%	37,73%	47,01%
8 Amortización	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Cuentas Especiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera (Liquidación 2023 y Liquidación Preliminar 2024) y Módulo Presupuestario de Poderes (Liquidación 2023 y Liquidación Preliminar 2024).

1/ Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

2/Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2023 y 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos períodos.

3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

1. Comparando la ejecución del 2024 con 2023 se obtiene que la institución tiene un comportamiento similar debido a que en 2024 se alcanza una ejecución del **94,47 %** y en 2023 un 93,08 % obteniendo en el 2024 un aumento en la ejecución del 1,39%.

Se puede ver un aumento en la ejecución a nivel de partida exceptuando la partida remuneraciones y transferencias corrientes respectivamente; en la partida cero nos encontramos con dos puntos focales que no permitieron una ejecución más elevada que obedece a diferencias salariales del año 2023 que se deben de reconocer por la aplicación de Salario Global la cual requiere una resolución firmada por Presidencia la cual no se logra obtener en el tiempo para lograr la ejecución en 2024 y adicional existe un remante de plazas vacantes del segundo semestre del año que por instrucción de la Dirección General se mantuvo para el pago de ajuste técnico de los controladores aéreos que podía regir desde agosto 2024, no obstante por tecnicismos de aprobaciones no se logra materializar, y este presupuesto queda sin ejecutar.



Con respecto a la partida 6 Transferencias corrientes se presupuestó contenido para el pago de la Orden de Servicio de la Seguridad Complementaria de conformidad con el contrato de gestión interesada con la empresa Aeris Holding Costa Rica S.A de conformidad con el apartado 4.4.1 del Apéndice A del Contrato de Gestión Interesada del AIJS, referido a “Servicios Adicionales de Operación y Mantenimiento”.

La institución mediante los cobros que se realizan en el AIJS tienen un ingreso específico para financiar la seguridad complementaria de dicho aeropuerto, no obstante, poder financiar este gasto en su totalidad ha sido realmente difícil ya que los límites de gasto son bajos y cuando se han solicitado incrementos nos responden de forma negativa, es por este motivo que se buscó a través del contrato de gestión interesada pasar este gasto directamente a Aeris Holding y que estos ingresos ya no sean reservados para el CETAC si no que sean reservados para el Gestor Interesado. Este cambio se logra aplicar desde el mes de setiembre 2024 lo que genera un sobrante de \$220.819.829,99.

2. Las modificaciones presupuestarias generan afectaciones debido a que el tiempo necesario para completar el trámite institucional y la publicación del decreto es de aproximadamente tres meses en el caso de los decretos ejecutivos. En el ámbito legislativo, este proceso puede ser aún más prolongado. Por esta razón, aprovechar posibles remanentes de contrataciones realizadas durante el primer semestre resulta prácticamente imposible.

La única modificación presupuestaria funcional es la establecida en el denominado decreto H-003, ya que, dependiendo del decreto, los tiempos de contratación no permitirían alcanzar la ejecución. Además, el decreto H-003 debe ser formulado en el mes de enero, debido a los procesos de aprobación interna. Es evidente que no existen remanentes disponibles, dado que, al no haber iniciado la ejecución, no se pueden generar recursos sobrantes.

Por otro lado, cuando se formula un segundo decreto, tampoco es posible contar con remanentes ya que ambos se tramitan en el primer cuatrimestre. Las acciones de mejora no dependen únicamente de la institución; sin embargo, sería funcional que los decretos contaran con tiempos de aprobación más cortos.

Cuadro 2. Ejecución del presupuesto por centro gestor

333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)

Al 31 de diciembre 2024

(en millones de colones)

Centro gestor	Presupuesto Final ^{1/}	Presupuesto ejecutado ^{2/}	Porcentaje de ejecución
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	35 228,56	33 280,86	94,47%

Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera.

1/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2023 y 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos periodos.

2/ Se refiere al devengado, que es el reconocimiento del gasto por la recepción de bienes y servicios independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bienes y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

Partida Remuneraciones

En el presente periodo se requería cancelar ajustes técnico y resoluciones las cuales por los procedimientos aplicados y la normativa que se debía aplicar antes de ejecutar no salió en el tiempo debido es por este motivo que la ejecución alcanza el 90,95% la cual representa un 30,26% del gasto ejecutado.

Partida Servicios

En esta partida dos de las principales contrataciones se encuentran en dólares subpartida 10103 y 10307 el tipo de cambio afecto no ejecutar un mayor monto al presupuesto asignado no obstante se alcanza 92,15% esta ejecución representa un 16,48% del gasto ejecutado, se incluyen gasto como mantenimiento, limpieza, chapeas y limpieza de aeropuertos y oficinas.

Partida Materiales y suministros

A pesar de que el presupuesto asignado a esta partida no alcanza el 1% su ejecución se vio afectada debido a que el precio ofertado es diferente al precio adjudicado al que se realiza por sondeo de mercado, se realizó un convenio con AyA para solventar una contratación del periodo 2023 (Proyecto Acueducto AIDOQ) donde incumplió el contratista, no obstante, este contenido debió ingresar en la última modificación y esto afecto significativamente la ejecución el nivel de ejecución de esta partida es de un 67,28%.

Bienes duraderos

La ejecución de esta partida es de 86,63% el no alcanzar la ejecución se debe en parte a problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa, en cuanto a uno de los problemas recurrentes en los procesos de contratación administrativa es la variación entre la estimación de recursos y las ofertas presentadas por los proveedores. Durante la etapa inicial de presupuestación, se lleva a cabo un estudio de mercado que incluye la solicitud de cotizaciones para determinar el costo aproximado de los bienes o servicios requeridos. Sin embargo, al momento de formalizar la contratación, los proveedores suelen presentar ofertas con precios inferiores, lo que genera inconsistencias en la planificación financiera y técnica.

Cuadro 3. Compromisos no Devengados 2024
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre de 2024
(en millones de colones y porcentajes)

Partida Objeto del Gasto ^{3/}	Monto del CND ^{3/}	CND ejecutado ^{3/}	Nivel de ejecución ^{3/}
TOTAL	1212,7	1212,7	100%
0 Remuneraciones	-	-	-
1 Servicios	231	231	100%
2 Materiales y Suministros	0,5	0,5	100%
3 Intereses	-	-	-
4 Activos Financieros	-	-	-
5 Bienes Duraderos	277,2	277,2	100%
6 Transferencias Corrientes	204	204	100%
7 Transferencias de Capital	500	500	100%
8 Amortización	-	-	-
9 Cuentas Especiales	-	-	-

Fuente: Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera

^{1/} Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

^{2/} Corresponde al monto certificado por la Contabilidad Nacional de los Compromisos No Devengados (CND) del 2023.



Los compromisos devengados se logran ejecutar todos antes del cierre del primer trimestre, es importante hacer mención que prácticamente el 100% obedecen a servicios que se realizan en diciembre 2023 y se deben de pagar en enero 2024, este comportamiento es rutinario anualmente, y se presupuesta previamente el contenido para solventar este pago en enero de cada año, anualmente se presupuesta el pago para doce meses que van de diciembre a noviembre.

2.2 FACTORES QUE INCIDIERON EN EL NIVEL DE EJECUCIÓN

A continuación, se presentan los factores¹ que incidieron en la ejecución alcanzada por la institución en cada centro gestor que mostró una ejecución menor al 90,00% en el ejercicio presupuestario 2024.

Cuadro 4. Factores que incidieron en la ejecución del presupuesto por centro gestor
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre 2024

Centro Gestor	Factores								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Total	-	-	-	1	-	-	1	-	-
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	-	-	-	1	-	-	1	-	-

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por los centros gestores.

Se detalla a nivel de partida presupuestaria los factores incidieron en el nivel de ejecución alcanzado:

Materiales y suministros

En tema de materiales y suministros, el presupuesto no ejecutado se debe a los siguientes factores:

Factor 4: los tiempos de cumplimiento en la participación de oferentes y el cumplimiento de estos según las especificaciones técnicas, lo cual generó que ciertas partidas no se pudieran comprar por el año presupuestario y se genere ese remanente.

¹Los factores definidos por la DGPN son los siguientes:

- 1) Aplicación de directrices presidenciales (especifique)
- 2) Lineamientos de los entes rectores de la Administración Financiera (especifique).
- 3) Políticas administrativas institucionales que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generen ahorros o mayor gasto (especifique).
- 4) Problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa (especifique).
- 5) Variación en la estimación de recursos (especifique).
- 6) Liberación de cuota insuficiente (especifique).
- 7) Desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado (especifique).
- 8) Normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2024 (especifique).
- 9) Otros (especifique)



Factor 5: Cuando se hace el estudio de mercado o sondeo de mercado los precios son mayores a los ofertados en las licitaciones de SICOP esto hace que queden remanentes o se generen precios ruinosos en la compra de cada subpartida.

Factor 7: los tiempos de revisión y cantidad de compra en proveeduría de cada uno de los documentos requeridos para cada licitación es muy alta por lo que los meses pasan y el tiempo de compra se disminuye.

Factor 9: Compromiso del personal de contratación, que genere consciencia de la problemática del tiempo excesivo de contratación y el dar la milla extra para sacar una licitación ajustada con el tiempo. Otro factor es la falta de personal que colabore con las compras del Plan de Compras de Mantenimiento, porque se requiere sondeos de mercado, decisión inicial, multas, especificaciones, anexos, planos y otros que no da chance de hacer tanta gestión para la compra de 23 subpartidas presupuestarias al año y por eso el poco personal con que cuenta ese Proceso siempre está en carreras para resolver todas las compras del año y poder ejecutar 100%

Bienes duraderos

En esta Partida se conjuntan diferentes factores se detallan según importancia de factor:

Factor 4- Con la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratación Administrativa, se han generado mayores limitaciones y requisitos que afectan significativamente la ejecución de los procesos de contratación. Esta legislación establece un marco normativo más riguroso, obligando a los responsables de las contrataciones a cumplir con una serie de disposiciones específicas antes de promover cualquier tipo de contratación.

Factor 5- Uno de los problemas recurrentes en los procesos de contratación administrativa es la variación entre la estimación de recursos y las ofertas presentadas por los proveedores. Durante la etapa inicial de presupuestación, se lleva a cabo un estudio de mercado que incluye la solicitud de cotizaciones para determinar el costo aproximado de los bienes o servicios requeridos. Sin embargo, al momento de formalizar la contratación, los proveedores suelen presentar ofertas con precios inferiores, lo que genera inconsistencias en la planificación financiera y técnica.

Para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la nueva Ley de Contratación Administrativa, es obligatorio realizar un estudio de mercado previo a cualquier contratación. Este estudio puede llevarse a cabo principalmente de dos formas. Una de ellas es mediante el uso del Sistema



Integrado de Compras Públicas (SICOP), que permite enviar solicitudes de cotización a diversas compañías relacionadas con el objeto de la contratación.

Factor 9-Recursos Humanos con Perfil Administrativo

La Unidad de Tecnologías de la Información (UTI) no cuenta con personal especializado en temas administrativos que pueda colaborar específicamente con los procesos de contratación administrativa. Por esta razón, se recurre a profesionales técnicos en informática para dar seguimiento a todas las contrataciones. Esta situación representa un desafío, ya que la UTI dispone únicamente de cinco profesionales para atender todas las gestiones que le competen, lo que limita su capacidad operativa y sobrecarga al equipo técnico con tareas administrativas ajenas a su perfil principal.

-Unidad de Tecnologías de Información como Unidad Ejecutora y Tramitadora

Una gran parte de los proyectos de contratación administrativa provienen de solicitudes realizadas por las distintas unidades que conforman la DGAC. Esto genera una sobrecarga significativa para la UTI, ya que, además de ser responsable de la ejecución de los proyectos, también se le asigna la elaboración y gestión integral de los procesos de contratación. Asimismo, se responsabiliza a la UTI de la ejecución presupuestaria, lo que incrementa su carga laboral y complica la gestión eficiente de los recursos asignados.

Factor 7 Desviaciones entre lo planificado y ejecutado

La gestión de las contrataciones administrativas se ve afectada por la falta de personal en la Proveeduría Institucional y por la carencia de encargados específicos para el seguimiento y colaboración en los proyectos institucionales. Esta situación impacta directamente en la planificación y en los tiempos establecidos, ya que los procesos se ven retrasados debido a correcciones, observaciones o conclusiones emitidas por la Proveeduría, muchas veces sin una solución oportuna. La ausencia de un flujo ágil y coordinado dificulta el cumplimiento eficiente de los plazos establecidos para las contrataciones.



2.3 ACCIONES DE DIRECCIÓN, COORDINACIÓN Y VIGILANCIA SOBRE TRANSFERENCIAS A INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS Y LOS ÓRGANOS DESCONCENTRADOS DE ESTAS.

El siguiente cuadro muestra las Transferencias que Consejo Técnico de Aviación Civil, realiza a las instituciones descentralizadas y los órganos desconcentrados de estas, así como las acciones de dirección, coordinación y vigilancia que se realiza en cada una de ellas.

Cuadro 5. Transferencias a instituciones descentralizadas y los órganos desconcentrados de estas, acciones de dirección, coordinación y vigilancia
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre 2024
(en millones de colones)

Entidad	Monto presupuestado (a)	Monto transferido (b)	Porcentaje transferido (b/a)	Acciones de dirección, coordinación y vigilancia realizadas
AERIS HOLDING COSTA RICA S. A	850,00	629,18	74,02%	CUMPLIMIENTO DE CONTRATO GESTION INTERESADA AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA
CORIPORT S.A	3.235,00	3.234,93	100,00%	CUMPLIMIENTO CONTRATO DE CONSECION DE OBRA PUBLICA DEL AEROPUETO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS
ORGANIZACIÓN DW AVIACIÓN INTERNACIONAL (OACI)	42,00	27,06	64,43%	Cumplimiento anualidad con la OACI
FIDEICOMISO AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA	8.620,00	8.615,15	99,94%	CUMPLIMIENTO DE CONTRATO GESTION INTERESADA AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA
AERIS HOLDING COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA	3.941,85	3.941,65	99,99%	CUMPLIMIENTO ACUERDOS DEL CETAC, ORDENES DE SERVICIO

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por los centros gestores.

2.5 CUMPLIMIENTO DE LA NORMA DE EJECUCIÓN 20

En atención a lo establecido en la norma de ejecución 20 incluida en la Ley 10.427, se detalla en el cuadro 7 denominado “**Proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública**”, la siguiente información:



Cuadro 7. Proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública /1
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre 2024
(en millones de colones)

Código y Nombre del Proyecto	Monto	Resultado	Propuesta de Mejora
Código BPIP 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.	€0,00*	34	Se realizaron gestiones para lograr financiar el proyecto, entre ellas una "Declaratoria de Emergencia" anunciada por Presidencia en conferencia de prensa del pasado 21 de junio 2023; donde se ha definido que el proyecto estaría siendo licitado por la Comisión Nacional de Emergencia. Se realizaron reuniones de coordinación con la Comisión Nacional de Emergencia, quienes avalaron el proyecto a nivel de Junta Directiva y realizaron el proceso de licitación y adjudicación de este. Estricta coordinación entre el Concesionario de la Terminal del AIDOQ, la empresa adjudicada, la supervisión, operadores aéreos y demás actores vinculantes al proyecto propiciando una disminución de riesgos y manteniendo la seguridad y operación continua del aeropuerto. En la fase de ejecución se ha solicitado a la empresa constructora tomar las medidas del caso para evitar mayores atrasos en la gestión y avance del proyecto, manteniendo su continuidad esto a pesar de las inclemencias climatológicas. En las obras pluviales, llámese canal y drenajes, la empresa constructora debió estar sacando el agua y este ha sido un proceso continuo de día y noche; esto como medida de precaución para evitar que ante un evento meteorológico muy fuerte se pudiera desbordar el canal y esto podría tener afectación a la operación del aeropuerto; por lo que siendo preventivos se hicieron desagües al canal, así como rebosaderos para evitar este tipo de situaciones. Las obras se suspendieron en el mes de octubre 2024, en el proceso de suspensión, la CNE avaló las recomendaciones de un experto internacional contratado, validando realizar una reingeniería del proyecto, significando ajustes en el cronograma de cumplimiento de las obras y ajustes en los costos inicialmente estimados. Se conoce que los trabajos de la contratación se reanudaron el pasado 16 de diciembre de 2024 y se extendió el plazo a la empresa adjudicada MECO hasta el 18 de mayo de 2025 para concluir los trabajos que se efectúan en la pista de aterrizaje del AIDOQ, Ref: Documento en SICOP, OS N°5 Orden de Reinicio de Labores, Oficio DGAC-DG-OF-2067-2024.
Orden de Servicio 89-23 "Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS.	€3.941,65	100	Meta cumplida, se logra la adquisición de cuatro equipos: Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS.
* Información Cualitativa Presupuesto: Sin ejecución presupuestaria, no se asignaron recursos en el presupuesto ordinario 2024 de la institución. Financiamiento con recursos de la CNE.			

Fuente: Unidad de Planificación Institucional del Consejo Técnico de Aviación Civil
/1: Corresponde a proyectos registrados en el BPIP con recursos de la ley 10.427 y sus reformas.

Datos	Director Financiero	Directora de Planificación
Nombre	Ronald Romero Méndez	Karla Cascante Ureña
Correo electrónico	rromero@dgac.go.cr	kcascante@dgac.go.cr
Número de teléfono	22 42 80 92	22 42 80 49
Firma Digital		



3. Apartado de Gestión: Centro Gestor

3.1 Análisis de Logros

Este apartado tiene como objetivo principal el conocer los principales logros de la gestión del Programa 333: Consejo Técnico de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes durante el año 2024. Posterior a realizar la reprogramación de metas 2024, las metas que componen la Matriz de Articulación Plan – Presupuesto 2024 son:

Objetivo: Proyecto Código BPIP 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

- ➔ **Meta 2024:** Alcanzar hasta un 22% de avance del proyecto integral
(Fase III Construcción de Pista AIDOQ)

Objetivo: Gestionar y Fiscalizar las Ordenes de Cambio aprobados por el Consejo Técnico de Aviación Civil que se incluyen al Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y financiados por la DGAC.

- ➔ **Meta 2024:** Tramitar el 100% de la Orden de Cambio al Contrato de Gestión Interesada denominada: Orden de Servicio 89-23 “Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS.

En términos generales de cumplimiento de las unidades de medida y los indicadores, se cuenta con **una meta con cumplimiento alto** siendo referida al proyecto ejecutado: Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS y otra **meta con cumplimiento bajo**, la cual se refiere a la Fase III Construcción de Pista AIDOQ, las mismas se estarán exponiendo más adelante en este informe.

Centro Gestor con producción cuantificable:

Programa 333: Consejo Técnico de Aviación Civil

a) Contribución con la Misión Institucional:

Con respecto a la misión institucional el cumplimiento de los objetivos evaluados permiten la realización de proyectos de inversión en los Aeropuertos Internacionales, los cuales dan como resultado final el cumplimiento de la normativa internacional y nacional en materia de seguridad operacional y aeronáutica, vinculándose directamente con la mejora en la actividad aeronáutica, así como la satisfacción de los usuarios de la aviación (pasajeros, operadores, estudiantes) y los servicios que se brindan en la Institución y terminales aéreas, por tanto contribuye directamente con los alcances de la misión institucional.

Además las obras que se programan y ejecutan permiten el fortalecimiento de la infraestructura en términos de pistas de aterrizaje, plataformas de estacionamiento de aeronaves, cercados perimetrales, franjas de seguridad de pistas y demás requerimientos necesarios para brindar la mejor atención en aeropuertos y además fomentar la seguridad operacional, beneficiando además a los ciudadanos que radican en las cercanías de los aeródromos en términos de turismo y atención de emergencias médicas por medio de traslados aéreos de zonas lejanas a la capital.

b) Vinculación del Centro Gestor con el PNDIP 2023-2026

El Programa 333 Consejo Técnico de Aviación Civil específicamente para el año 2024 se vinculó con un objetivo directamente relacionados con el **“Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública Rogelio Fernández Güell”**, además con las metas sectoriales, Plan Estratégico Sectorial y Plan Estratégico Institucional; se detalla seguidamente la vinculación:

Intervención Pública:	
Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	
Proyecto Código BPIP 002786	Objetivo PNDIP: Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea.
Objetivo POI 2024:	→ Meta 2024: Alcanzar hasta un 22% de avance del proyecto integral (Fase III Construcción de Pista AIDOQ)



En términos generales con los proyectos de inversión que se vienen gestionando en la institución se busca mejorar el nivel de servicio y la experiencia de los pasajeros y usuarios de los aeropuertos internacionales, el principal objetivo que se persigue es el de mantener e incrementar los niveles de seguridad y operatividad en las infraestructuras aeroportuarias de conformidad con los estándares y la normativa internacional en materia aeronáutica.

Para el caso particular del año 2024 se logra el avance en la ejecución de las obras correspondientes al proyecto de Fase III de Construcción de Pista: **“Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”**. Mismo que por decisiones políticas y la afectación sufrida por temas climatológicos; se determinó que fuera administrado y financiado por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), para lo cual se llevó a cabo la etapa de licitación, consignando la adjudicación de la contratación con la empresa Constructora MECO.

La orden de inicio se dio el 04 de marzo del 2024, luego de su avance surgieron contratiempos por afectaciones climatológicas principalmente y en el mes de octubre 2024 se determinó suspender el proyecto; para mediados de diciembre 2024 se da la orden de reinicio de las obras y actualmente se encuentra en fase de ejecución; aún y cuando la meta se clasifica con un **“Cumplimiento bajo”**, una vez que las reparaciones de la pista estén concluidas se espera contar con la pista de aterrizaje en óptimas condiciones, siendo este un factor vital requerido para la operatividad del aeropuerto.

En cuanto a la meta vinculada con gestionar la Orden de Cambio al Contrato de Gestión Interesada denominada: Orden de Servicio 89-23 “Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), el cumplimiento de la meta es calificado como: **“Cumplimiento alto”**, siendo gratificante el comunicar el logro alcanzado con la adquisición de dichos equipos, los cuales ya se encuentran operativos en la Estación de Bomberos del AIJS, permitiendo la renovación de equipos para dar cumplimiento a la normativa internacional vinculante.



3.1.1 Análisis de los resultados de las unidades de medida de los productos

A continuación, se presenta el cuadro con el cumplimiento de las unidades de medida al 31/12/2024:

Cuadro 8. Cumplimiento de las unidades de medida
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil
Al 30 de junio y 31 de diciembre 2024

Nombre del Producto	Descripción Unidades de Medida	Programado	Alcanzado al 30/06/2024 ²	Porcentaje alcanzado al 30/06/2024 ¹	Alcanzado al 31/12/2024	Porcentaje alcanzado al 31/12/2024	Cumplimiento	Formato de Número	Razones
PF.01. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras.	Intervención realizada.	100,00%	-	-	34,00%	34,00%	●	Porcentaje	El proyecto se encuentra en fase de ejecución, sin embargo, se presentó rezago por cuanto se enfrentaron problemas climatológicos. El contratista MECO presentó la solicitud correspondiente a los "eventos compensables" y una propuesta de la "ingeniería de valor", las cuales estuvieron en proceso análisis durante setiembre 2024 por las partes vinculadas. Las constantes lluvias, inundaciones y afectaciones por ondas tropicales afectaron el avance óptimo del proyecto (alertas amarillas / naranjas en la zona que junto a otros factores dieron como resultado la suspensión de las obras en el mes de octubre 2024). Se determinó por parte de la constructora la necesidad de realizar una propuesta de "Reingeniería del Proyecto", así como la solicitud de prórroga por eventos compensables (eventos climatológicos). El Proyecto mantuvo la fase de ejecución suspendida por tres meses a partir del 5 de octubre del 2024, según constan en expediente electrónico de SICOP N°2023PX-000239-0006500001. Se determina en octubre 2024 cesar la Unidad Ejecutora (personal de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica), generando la necesidad de incorporar nuevos designados para la administración del proyecto, gestión por parte de la CNE. En el proceso de suspensión, la CNE avaló las recomendaciones de un experto internacional contratado, validando realizar una reingeniería del proyecto, significando ajustes en el cronograma de cumplimiento de las obras y ajustes en los costos inicialmente estimados. Se conoce que los trabajos de la contratación se reanudaron el pasado 16 de diciembre de 2024 y se extendió el plazo a la empresa adjudicada MECO hasta el 18 de mayo de 2025 para concluir los trabajos que se efectúan en la pista de aterrizaje del AIDOQ, Ref: Documento en SICOP, OS N°5 Orden de Reinicio de Labores, Oficio DGAC-DG-OF-2067-2024

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC.

Se detallan las "Unidades de medida con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024":



Cuadro 9.1 Unidades de medida con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil
Al 31 de diciembre de 2024

Unidad de Medida	Factor al 30/06/2024 ¹	Acción Correctiva ²	Razones ³	Factor al 31/12/2024 ⁴	Razones ⁵
Intervención realizada (Construcción de Pista AIDOQ)	11	Se continúa dando el seguimiento al avance del proyecto para concretar la UM, sin embargo, el reflejo de su ejecución y cumplimiento se evidenciará hasta que se dé por finalizada la ejecución del proyecto, siendo hasta fin de año. Se ha solicitado a la empresa ejecutora del proyecto (Constructora MECO S.A.) de manera verbal en reuniones el procedimiento de compensación de plazo por eventos meteorológicos y mantener una vigilancia continua en las obras que se están desarrollando para que no exista una afectación en la operación del aeropuerto, así como tomar las medidas del caso para evitar mayores atrasos en la gestión y avance del proyecto, manteniendo su continuidad esto a pesar de las inclemencias climatológicas. En las obras pluviales, llámese canal y drenajes, la empresa constructora debe estar sacando el agua y este ha sido un proceso continuo de día y noche; esto como medida de precaución para evitar que ante un evento meteorológico muy fuerte se pudiera desbordar el canal y esto podría tener afectación a la operación del aeropuerto; por lo que siendo preventivos se han hecho desagües al canal, así como rebosaderos para evitar este tipo de situaciones. El Contratista evidencia en las anotaciones en la bitácora de avance de las obras las actividades que se implementan.	Problemas climatológicos Constantes lluvias y afectaciones por ondas tropicales que han afectado el avance del proyecto (alertas amarillas / naranjas en la zona generadas por el Instituto Meteorológico Nacional - Departamento de Meteorología Sinóptica y Aeronáutica / Comisión Nacional de Emergencias UIAR - CNE). Las acciones indicadas en el primer semestre se referían a mitigar los efectos causados entre otros factores por problemas climatológicos principalmente, mismas que en cierta forma fueron efectivas, sin embargo, debió recurrirse a la suspensión de obras en virtud de la continuidad de los efectos climáticos.	9	El proyecto se encuentra en fase de ejecución, sin embargo, se presentó rezago por cuanto se enfrentaron problemas climatológicos. El contratista MECO presentó la solicitud correspondiente a los "eventos compensables" y una propuesta de la "ingeniería de valor", las cuales estuvieron en proceso análisis durante setiembre 2024 por las partes vinculadas. Las constantes lluvias, inundaciones y afectaciones por ondas tropicales afectaron el avance óptimo del proyecto (alertas amarillas / naranjas en la zona que junto a otros factores dieron como resultado la suspensión de las obras en el mes de octubre 2024). Se determinó realizar una propuesta de "Reingeniería del Proyecto", así como la solicitud de prórroga por eventos compensables (eventos climatológicos). El Proyecto mantuvo la fase de ejecución suspendida por tres meses a partir del 5 de octubre del 2024, según constan en expediente electrónico de SICOP N°2023PX-000239-0006500001. En el proceso de suspensión, la CNE avaló las recomendaciones de un experto internacional contratado, validando realizar una reingeniería del proyecto, significando ajustes en el cronograma de cumplimiento de las obras y ajustes en los costos inicialmente estimados. Se conoce que los trabajos de la contratación se reanudaron el pasado 16 de diciembre de 2024 y se extendió el plazo a la empresa adjudicada MECO hasta el 18 de mayo de 2025 para concluir los trabajos que se efectúan en la pista de aterrizaje del AIDOQ, Ref: Documento en SICOP, OS N°5 Orden de Reinicio de Labores, Oficio DGAC-DG-OF-2067-2024

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC

Respecto a las unidades de medida con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024, se indica:

Cuadro 9.2 Unidades de medida con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre de 2024

Unidad de Medida	Factor al 31/12/2024 ¹	Razones ²
No Aplica		No Aplica

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC.



3.1.2 Análisis de los resultados de los Indicadores

En el siguiente cuadro se presenta el cumplimiento alcanzado de los indicadores al 31/12/2024.

Cuadro 10. Cumplimiento de indicadores
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil
Al 31 de diciembre 2024

Nombre del Producto	Descripción del Indicador	Programado	Alcanzado al 30/06/2024 ²	Porcentaje alcanzado al 30/06/2024 ¹	Alcanzado al 31/12/2024	Porcentaje alcanzado al 31/12/2024	Cumplimiento	Formato de Número	Razones
PF.01. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras.	PF.01.01. Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa Construcción de Pista AIDOQ).	22,00%	5,72%	26,00%	7,48%	34,00%		Porcentaje	Cumplimiento bajo Avance alcanzado: la fase III del proyecto cuenta con la fase de preinversión completa y actualmente en fase de ejecución de obras de rehabilitación de la pista, por la CNE, adjudicado a MECO S.A. Entre las razones principales del atraso se encuentran los efectos climatológicos en la zona, así como el requerimiento de una reingeniería del proyecto, lo que conllevó a replantear el cronograma de obras aumentando el tiempo de ejecución y también se gestionó un ajuste en los costos estimados del proyecto, La orden de inicio de la fase III se dio el 04 de marzo del 2024, se estimó un avance de obras físico general de 34% de la fase III, (dato previo a la suspensión de obras en el mes de octubre 2024). Se conoce que los trabajos de la contratación se reanudaron el pasado 16 de diciembre de 2024 y se extendió el plazo a la empresa adjudicada MECO hasta el 18 de mayo de 2025 para concluir los trabajos que se efectúan en la pista de aterrizaje del AIDOQ, Ref. Documento en SICOP, OS N°5 Orden de Reinicio de Labores, Oficio DGAC-DG-OF-2067-2024,

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC.

Cabe señalar que este indicador presenta un cumplimiento bajo, sin embargo, se refiere a un proyecto de inversión que se encuentra en fase de ejecución actualmente, se espera que las obras estén concluidas para el mes de mayo 2025.

Seguidamente el detalle de los “Indicadores con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024”:

**Cuadro 11.1 Indicadores con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2024
y menor al 90,00% al 31/12/2024**
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil
Al 31 de diciembre de 2024

Indicador	Factor al 30/06/2024 ¹	Acción Correctiva ²	Razones ³	Factor al 31/12/2024 ⁴	Razones ⁵
PF.01.01. Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa Construcción de Pista AIDOQ)	11	Se ha solicitado a la empresa ejecutora del proyecto (Constructora MECO S.A.) de manera verbal en reuniones el procedimiento de compensación de plazo por eventos meteorológicos y mantener una vigilancia continua en las obras que se están desarrollando para que no exista una afectación en la operación del aeropuerto, así como tomar la medidas del caso para evitar mayores atrasos en la gestión y avance del proyecto, manteniendo su continuidad esto a pesar de las inclemencias climatológicas. En las obras pluviales, llámese canal y drenajes, la empresa constructora debe estar sacando el agua y este ha sido un proceso continuo de día y noche; esto como medida de precaución para evitar que ante un evento meteorológico muy fuerte se pudiera desbordar el canal y esto podría tener afectación a la operación del aeropuerto; por lo que siendo preventivos se han hecho desagües al canal, así como rebosaderos para evitar este tipo de situaciones. El Contratista evidencia en las anotaciones en la bitácora de avance de las obras las actividades que se implementan.	Problemas climatológicos Constantes lluvias y afectaciones por ondas tropicales que han afectado el avance del proyecto (alertas amarillas / naranjas en la zona generadas por el Instituto Meteorológico Nacional - Departamento de Meteorología Sinóptica y Aeronáutica / Comisión Nacional de Emergencias UIAR - CNE). Las acciones indicadas en el primer semestre se refieren a mitigar los efectos causados entre otros factores por problemas climatológicos principalmente, mismas que en cierta forma fueron efectivas, sin embargo, debió recurrirse a la suspensión de obras en virtud de la continuidad de los efectos climáticos, lo que ha incrementado el atraso en la fase de ejecución de obras.	9	Si bien es cierto el indicador alcanza un: Cumplimiento bajo, se han realizado gestiones para promover que sea completado el proyecto vinculante, entre ellas: Realizar una reingeniería del proyecto solicitada por el contratista, al igual que una compensación de tiempo por los días perdidos por factores climáticos, lo que conllevó a replantear el cronograma de obras aumentando el tiempo de ejecución y también se gestionó un ajuste en los costos estimados del proyecto. Cabe indicar que el proyecto está siendo gestionado por la CNE. La orden de inicio de la fase III se dio el 04 de marzo del 2024, se estimó un avance de obras físico general de 34% de la fase III, (dato previo a la suspensión de obras en el mes de octubre 2024). Se conoce que los trabajos de la contratación se reanudaron el pasado 16 de diciembre de 2024 y se extendió el plazo a la empresa adjudicada MECO hasta el 18 de mayo de 2025 para concluir los trabajos que se efectúan en la pista de aterrizaje del AIDOQ. Ref: Documento en SICOP, OS N°5 Orden de Reinicio de Labores, Oficio DGAC-DG-OF-2067-2024,

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC.

Cabe señalar que este indicador referido al proyecto de Construcción de Pista del AIDOQ presenta un cumplimiento bajo, sin embargo, se refiere a un proyecto de inversión que se encuentra en fase de ejecución actualmente, se espera que las obras estén concluidas para el mes de mayo 2025.

Respecto al indicador: Porcentaje Acumulado de Avance en la tramitación de la Orden de Cambio Máquinas SEI, referente a la meta de: Tramitar el 100% de la Orden de Cambio al Contrato de Gestión Interesada denominada: Orden de Servicio 89-23 “Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS, este alcanzó su cumplimiento al 100%.

Se hace referencia a indicadores con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2023 y menor al 90,00% al 31/12/2023:

Cuadro 11.2 Indicadores con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2024
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre de 2024

Indicador	Factor al 31/12/2024 ¹	Razones ²
No Aplica		No Aplica

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Informes dirigidos a PMO, DGAC.

Detalle de Cumplimiento de las Metas:

Objetivo: Proyecto Código BPIP 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

- **Meta 2024:** Alcanzar hasta un 22% de avance del proyecto integral
(Fase III Construcción de Pista AIDOQ)

Avance alcanzado: este proyecto cuenta con un avance representado del 7,48% del 22% programado del proyecto integral, siendo para la fase III como proyecto individual un avance real del **34% de ejecución de obras, esto con corte al mes de octubre 2024** (previo a la suspensión de obras). Cumplimiento bajo.

Se promovió la Licitación: N° SICOP: 20231003004-00 / N° Procedimiento SICOP: 2023PX-000239-0006500001, por parte de la Comisión Nacional de Emergencias, para la fase III del proyecto integral, con el proyecto de inversión denominado: **“Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós”**. Adjudicándose a la empresa Constructora MECO. La orden de inicio se dio el 04 de marzo del 2024, con recursos aportados por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE).

Actualmente, se está trabajando en la intervención de la pista, los trabajos se realizan en su mayoría en horas nocturnas bajo una estricta coordinación entre la supervisión, el concesionario, los operadores, buscando mantener la seguridad operacional, la disminución de riesgos y evitando la afectación de los usuarios del Aeropuerto Daniel Oduber, se estima que concluyan en mayo 2025.

Objetivo: Gestionar y Fiscalizar las Ordenes de Cambio aprobados por el Consejo Técnico de Aviación Civil que se incluyen al Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y financiados por la DGAC.

- **Meta 2024:** Tramitar el 100% de la Orden de Cambio al Contrato de Gestión Interesada denominada: Orden de Servicio 89-23 “Adquisición de Máquinas Bomba para el Salvamento y Extinción de Incendios de aeronaves (SEI) para el AIJS.

Avance alcanzado: 100% de ejecución de la meta, cumplimiento alto.



La meta consistió en la adquisición de cuatro **camiones extintores de incendios para la estación de Bomberos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría**, se fabricaron y embalaron en Estados Unidos, de acuerdo con las normas técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional, así como la normativa requerida según el Benemérito Cuerpo de Bomberos.

Cabe citar que se requirió gestionar un ajuste técnico es las especificaciones y requerimientos, esto respecto a la espuma a utilizar por los equipos, mismo que fue presentado por el Gestor Interesado y avalado por el Consejo Técnico de Aviación Civil; respecto a la entrega de los equipos, los equipos fueron recibidos en Costa Rica en el mes de octubre 2024, mes en que se gestionó el trámite de exoneración en aduanas.

El 05 de noviembre 2024, se realizó la recepción de los equipos, las nuevas unidades entraron en funcionamiento el 28 de noviembre 2024, una vez finalizado el periodo de entrenamiento del personal de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) que utilizará dichos equipos. El costo real de los equipos ronda la suma de \$6.608.994,88 (Seis millones seiscientos ocho mil novecientos noventa y cuatro dólares con 88/100, equivalente a ₡3.341,57 millones de colones).





4. Apartado: efectividad en la Ejecución del Presupuesto y en el Cumplimiento de Metas

La efectividad es la capacidad de conseguir los objetivos definidos (eficacia) de la mejor manera posible (eficiencia). De esta forma, la efectividad se calculará como el promedio de los puntajes obtenidos para la eficacia y la eficiencia.

Para la evaluación anual del período 2024, la DGPN ha considerado una nueva metodología para la medición de la efectividad, por lo que se han completado los datos que se solicitan en el Anexo 1 denominado **“Presupuesto de la Producción Cuantificable”** (hoja incorporada en el archivo Excel: Apartado de Gestión), que corresponde a: el gasto presupuestado y ejecutado asociado a cada unidad de medida.

Conclusión general

Como parte de las conclusiones en términos generales se denota un cumplimiento alto - satisfactorio en una de las dos metas programadas para el periodo 2024, lográndose la ejecución del 100,00% de la meta referida a la adquisición de los equipos SEI para el AIJS.

Es rescatable que, a pesar de no lograr el avance esperado en la meta referida al proyecto de Construcción de Pista del AIDOQ, se realizaron todos los esfuerzos para lograr la continuidad de su ejecución, misma que se espera concluya el próximo mes de mayo 2025.

Se considera en términos generales que la gestión y el cumplimiento de los indicadores a los cuales se les ha dado seguimiento en este Programa 333 durante el año 2024 fue **“Parcialmente Efectivo”**, puesto que se logró un cumplimiento del 100% en una meta concretando la compra de los equipos de extinción de incendios del AIJS.

Respecto a los recursos presupuestarios ejecutados en relación con los resultados alcanzados en la gestión programática, es importante indicar que la ejecución en términos presupuestarios ronda los **94%**, lo cual se considera una ejecución en promedio **alta y satisfactoria** para la institución.

Los proyectos de inversión persiguen mejorar las pistas de aterrizaje de los aeródromos, aumentando su vida útil y puesta en servicio hacia la comunidad donde se ubican, siendo que los mismos pueden ser utilizados para diversas actividades como lo son: comerciales, agrícolas (fumigación), atención de emergencias, entre otras.

Tanto los proyectos, así como los bienes y servicios están respondiendo a las necesidades de la población que utiliza el transporte aéreo para trasladarse, y se busca el objetivo de brindar a los usuarios y pasajeros una mayor comodidad a la hora de asumir los tiempos de espera para abordar sus vuelos, cumpliendo con el objetivo de mejorar el nivel de servicio, la experiencia de los turistas y pasajeros en general y como prioridad mejorar la seguridad del usuario.

En términos generales durante el periodo 2024 no se ha afectado la continuidad de los servicios a los usuarios ni se ha afectado la hacienda pública.

Datos del Director del Centro Gestor	
Nombre	Marcos Castillo Masis
Correo electrónico	mcastillo@dgac.go.cr
Teléfono	22 42 80 07
Firma digital	