

DGAC-UPI-INF-015-2021

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Foto: Biografía de Facebook SJO Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

INFORME PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2021

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

MAYO 2020

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2021**

CONTENIDOS

Presentación	3
A. ASPECTOS GENERALES	5
Nueva estructura programática	21
B. MATRIZ ARTICULACIÓN DE PLANES Y PRESUPUESTOS	24
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	27
Productos estratégicos:	
Producto N° 1 Servicios y regulación aeronáutica	29
Producto N° 2 Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización	31
Producto N° 3 Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	32
C. ANEXOS	37
Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación por jerarca supremo CETAC.	

DGAC-UPI-INF-015-2021

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 2021, 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 2021), 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 2021.***

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-015-2021

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-015-2021

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.

Principales funciones

- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de

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-015-2021

aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes de las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.

- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.
- Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil en que tenga interés el Estado.
- Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.
- Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean nacionales o internacionales, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquier otra actividad relacionada con la aviación civil.
- Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.
- Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
- Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificado de aeronavegabilidad.
- Nombrar, cuando sea del caso, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
- Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
- Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país.
- El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos para la construcción y el funcionamiento de aeródromos particulares, en los cuales únicamente podrán aterrizar aeronaves nacionales, debidamente inscritas en el Registro Aeronáutico Costarricense.

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.

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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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.

Principales funciones

- Velar por el cumplimiento estricto de la Ley General de Aviación Civil, sus reglamentos, los convenios o las convenciones internacionales sobre aviación civil que el Estado suscriba y ratifique constitucionalmente.
- Actualización y revisión de los reglamentos de aviación civil promulgados conforme a las normas y recomendaciones internacionales dictadas regularmente por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- Otorgar, refrendar, revalidar, convalidar, suspender temporalmente o cancelar licencias y certificados de aptitud del personal técnico aeronáutico y llevar el registro correspondiente de tales licencias y certificados.
- Llevar los registros nacionales de matrícula de aeronavegabilidad de las aeronaves y otorgar las copias y certificados legales.
- Otorgar, refrendar, revalidar, suspender y cancelar matrículas y certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves nacionales; así como otorgar, suspender, revocar o cancelar, total o parcialmente los certificados operativos o certificados de operador aéreo (COA).
- Supervisar la construcción de aeródromos y aeropuertos, sean públicos o particulares, fijando sus condiciones técnicas de funcionamiento.
- Fiscalizar los aeródromos y aeropuertos nacionales o particulares y administrar, mediante la creación del organismo correspondiente los primeros.
- Autorizar las construcciones, instalaciones y plantaciones en las zonas de servidumbre aeronáutica.
- Otorgar permisos para vuelos en tránsito o vuelos especiales de aeronaves civiles extranjeras que ingresen al territorio nacional o vuelen dentro de él.
- Autorizar vuelos de aeronaves civiles costarricenses al extranjero y su reingreso al país.
- Autorizar las construcciones de hangares, talleres, oficinas o instalaciones dentro de los aeródromos y aeropuertos, fijando sus condiciones de acuerdo con los planos reguladores y las disposiciones reglamentarias respectivas.
- Fomentar el desarrollo de la aviación civil, facilitar el establecimiento de clubes aéreos, servicios aeronáuticos, talleres de mantenimiento y supervisar las actividades técnicas de las mismas.

DGAC-UPI-INF-015-2021

- Fiscalizar los planes de estudio y funcionamiento de los establecimientos civiles de enseñanza aeronáutica.
- Fomentar y apoyar el adiestramiento y la capacitación de técnicos costarricenses en todas las ramas de la aeronáutica. Con este fin otorgará becas de adiestramiento y se propondrán candidatos idóneos al Poder Ejecutivo, para el aprovechamiento de becas ofrecidas por organismos internacionales o por gobiernos extranjeros, para el mejor adiestramiento del personal técnico aeronáutico.
- Supervisar e inspeccionar las operaciones aeronáuticas por medio de sus inspectores, quienes ejercerán la potestad plena de examinar y calificar la documentación, disponer la inspección y prueba de aeronaves civiles, motores, hélices e instrumentos, también instalaciones y servicios aeronáuticos.
- Investigar los accidentes aéreos que ocurran en el país, aplicando las sanciones administrativas, e informar al Consejo Técnico de Aviación Civil, con el fin de establecer causas.
- Resolver sobre los permisos que soliciten, para llevar a cabo trabajos aéreos de acuerdo con los reglamentos establecidos.
- Velar por la seguridad de la navegación aérea y del transporte aéreo, para lo cual prescribirá y revisará periódicamente:
- Regulaciones de tránsito aéreo concerniente a:
 - Navegación aérea
 - Identificación de las aeronaves civiles.
- Régimen de vuelo de las aeronaves, incluyendo las actitudes de vuelos y cruzamiento, mínimos meteorológicos, reglas para vuelo visual e instrumentos y todo relacionado con el control de tránsito aéreo dentro del territorio nacional.
 - Requisitos relativos al otorgamiento, revalidación, convalidación, suspensión o cancelación de licencias al personal técnico aeronáutico, así como lo concerniente al máximo de horas o periodos de trabajo de los aeronautas.
 - Disposiciones reglamentarias y normas que rijan en relación con:
 - Equipo y facilidades que se necesiten para lo indicado en el inciso anterior.
 - Término y sistema para hacer las tareas de inspección, mantenimiento y reparación.
 - Normas y procedimientos aplicables al tránsito de aeronaves, en rutas aéreas, aeropuertos y aeródromos del país.
 - Normas y procedimientos aplicables a los servicios auxiliares de la navegación aérea comprendiendo telecomunicaciones, radionavegación, meteorología aeronáutica, señalamiento de rutas y aeródromos, aerovías, así como los trabajos de búsqueda y salvamento.

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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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

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.

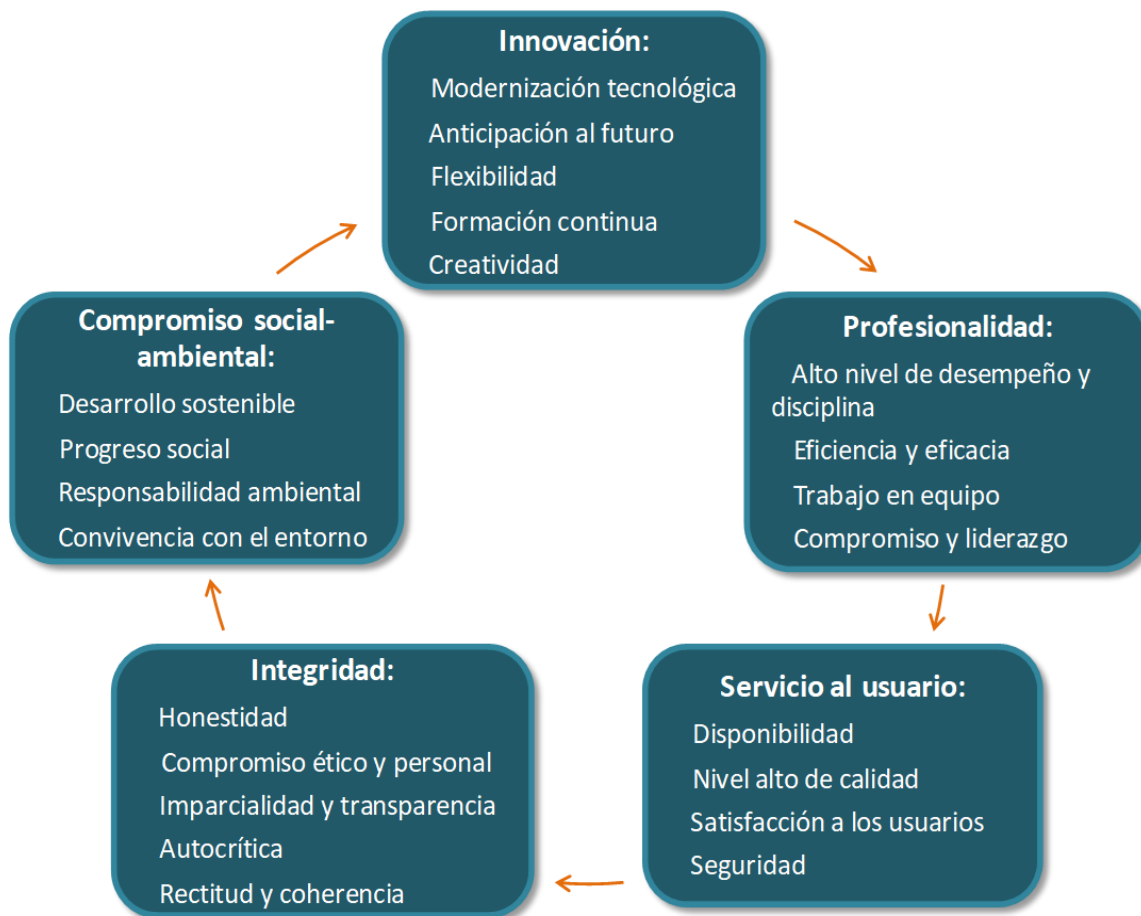
DGAC-UPI-INF-015-2021

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.

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-015-2021

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 Nacional de Turismo Sostenible 2010-2016. 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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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 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-015-2021

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

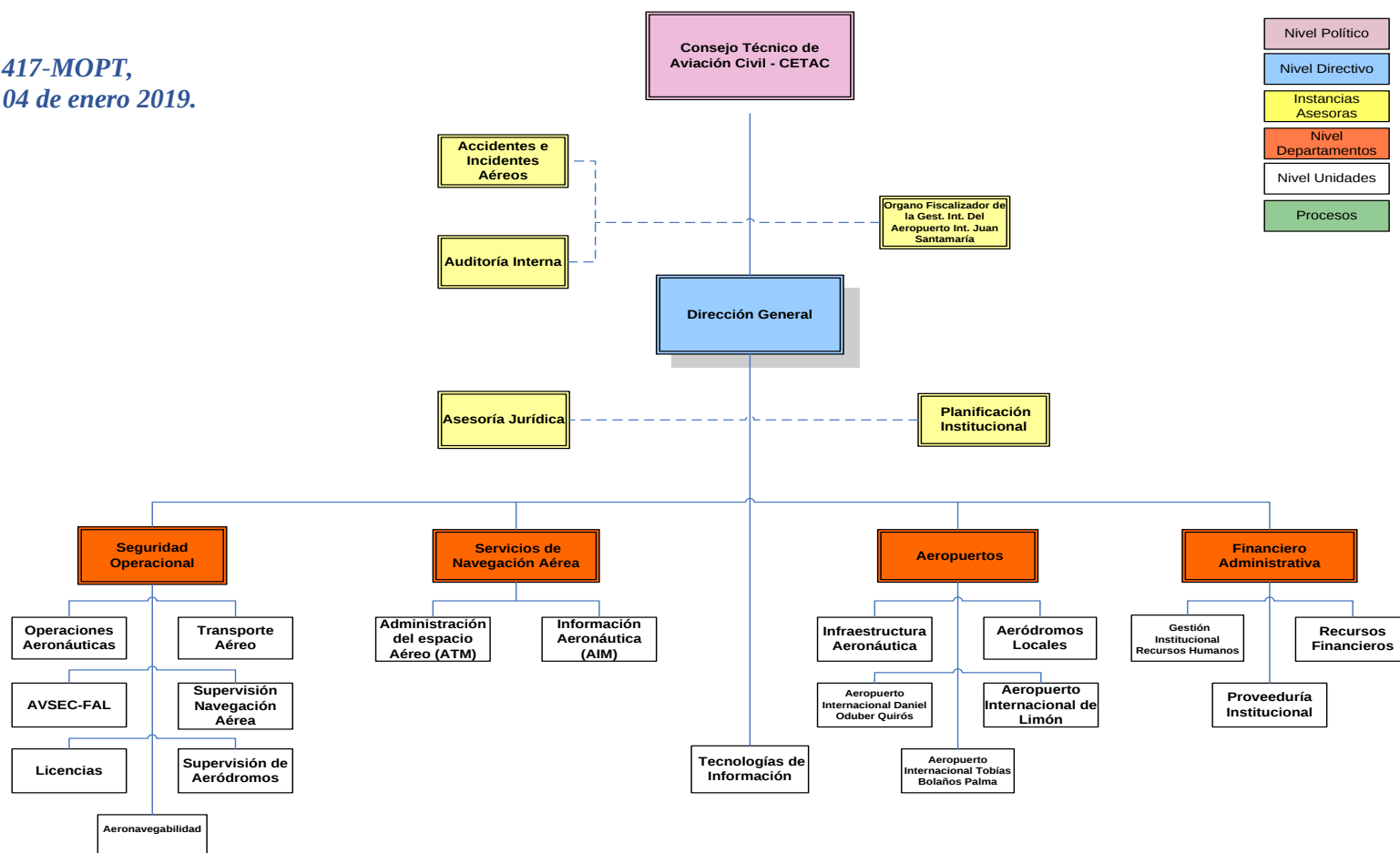
Se presenta la estructura organizacional oficialmente aprobada por MIDEPLAN, mediante el oficio **DM-112-17**, con fecha 01 de marzo de 2017.

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

DGAC-UPI-INF-015-2021

Estructura organizacional

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



*Dirección General de Aviación Civil
Unidad de Planificación Institucional
Plan Operativo Institucional 2021*

DGAC-UPI-INF-015-2021

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.

Resultados de la valoración de riesgos

Se presenta un resumen referente al **“Informe Técnico de la Valoración de Riesgos realizadas conforme al Sistema de Valoración del Riesgo Institucional 2019 de la Dirección General de Aviación Civil, y el Consejo Técnico de Aviación Civil”**.

Conforme a lo establecido en el artículo 18 de la Ley General de Control Interno N.º 8292 del 31 de julio de 2002, que en lo que interesa dice:

“ Artículo 18. –Sistema específico de valoración del riesgo institucional. Todo ente u órgano deberá contar con un sistema específico de valoración del riesgo institucional por áreas, sectores, actividades o tarea que, de conformidad con sus particularidades, permita identificar el nivel de riesgo institucional y adoptar los métodos de uso continuo y sistemático, a fin de analizar y administrar el nivel de dicho riesgo”

La Dirección General de Aviación aplicó el Sistema específico de valoración de Riesgo Institucional -SEVRI 2019 convocando a cada una de las dependencias (Departamentos Unidades y/o procesos) que conforman la estructura funcional y formal de la Dirección General de Aviación Civil y el CETAC.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Un aspecto destacable es el hecho de que para la aplicación SEVRI -2019 se ¿? la herramienta informática denominada **SIVARI**, instrumento que permite una aplicación estructurada acorde a las necesidades institucionales, además con esta aplicación alcanzamos la modernización del Proceso de Control Interno, ya que obtenemos facilidad para la recolección el procesamiento y análisis de la información tanto a nivel de autoevaluación del sistema de control interno ASCII, como de la aplicación del Sistema Específico de valoración de riesgos institucionales -SEVRI .

Para el desarrollo de esta valoración de riesgo institucional se propuso que para la aplicación del SEVRI 2019 se tomara en cuenta al menos el 20% de los objetivos rutinarios incluidos en el PAO correspondiente al mismo periodo de cada dependencia. Lo anterior basado en la medición científica del principio de Pareto² que dice pocos vitales, muchos triviales, es decir, que hay muchos problemas sin importancia frente a unos pocos muy importantes. Hay que tener en cuenta también que tanto la distribución de los efectos como sus posibles causas no es un proceso lineal, sino que, según Pareto, el 20% de las causas totales hace que sean originados el 80% de los efectos.

Como parte del acompañamiento del Proceso Control Interno, se atendieron las consultas referentes y además se realizó una revisión de forma de cada una de las autoevaluaciones presentadas.

El Proceso de Control Interno procuró la resolución de consultas o dudas respecto a la aplicación SEVRI, así como resolver los problemas o dudas que también se pudiesen presentar en la utilización del sistema informático SIVARI. No obstante, lo anterior en algunos casos se programaron sesiones de trabajo (12 minutos) a solicitud de interesados, aunque en la mayoría de los casos se resolvieron los problemas y evacuaron dudas por la vía telefónica o el correo electrónico.

También siguiendo con la línea de convocatoria y participación a los titulares subordinados y enlaces designados de las dependencias se les comunicó mediante circular (DGAC-UPLA-CIR- 009-2019 del 30 de mayo del 2019) la obligatoriedad de participación en las actividades de control interno programadas conforme a la normativa vigente.

Conforme con la información incluida en las matrices del sistema SIVARI y utilizando los resultados del reporte de riesgos se obtuvieron los siguientes resultados:

² Vilfredo Pareto, El **principio de Pareto**, también conocido como **la regla del 80-20**, **ley de los pocos vitales**, describe el fenómeno estadístico por el que en cualquier población que contribuye a un efecto común, es una proporción pequeña la que contribuye a la mayor parte del efecto.

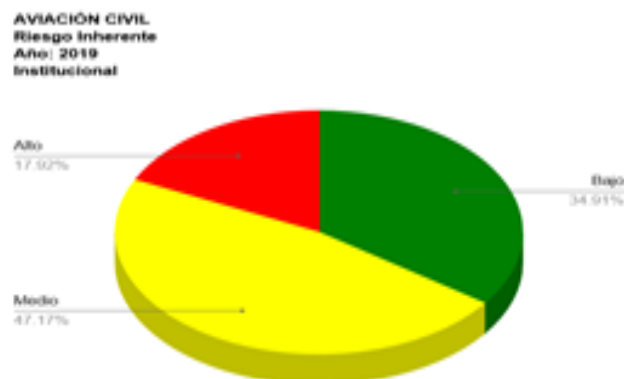
DGAC-UPI-INF-015-2021

Los **riesgos inherentes** se distribuyen en:

ALTO 17.02%
MEDIO 47.17%
BAJO 34.91%

Tal y como se refleja en el siguiente gráfico:

GRAFICO 1 Riesgo Inherente:



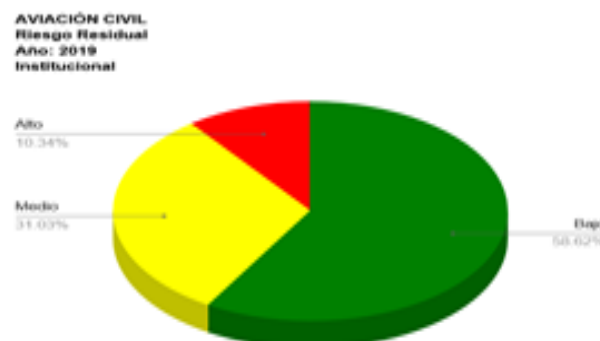
Mientras que lo referente a riesgo residual está compuesto de la siguiente forma:

Riesgo residual

ALTO 10.34%,
MEDIO 31.04%
BAJO 58.62%

Tal y como se refleja en el siguiente gráfico:

GRAFICO 2 Riesgo Residual



Con base en lo anterior podemos determinar que las medidas de mitigación propuestas lograron revertir en alguna medida las situaciones de riesgos valoradas ya que el porcentaje de riesgo alto pasó de 17.02 % a 10.34% para una disminución real de 6.68% y los riesgos medios pasando de 47.17% a 31.03% para una disminución real del 16.14%, lógicamente una baja en el nivel porcentual de riesgos altos y medios incrementa el nivel de riesgo bajo pasando este de un 34.01% a 58.62% para un incremento de 24.61%.

A nivel institucional se determinaron riesgos para ciento nueve objetivos rutinarios incluidos en el Plan Anual Operativo 2019 de la Dirección General de Aviación Civil. La aplicación SEVRI abarcó la totalidad de las dependencias que conforman la estructura funcional y formal de la Dirección General de Aviación Civil y el CETAC. La participación en general fue de un 90%.

DGAC-UPI-INF-015-2021

En cuanto al riesgo residual la estructura de este apartado se compone de la siguiente manera:

Riesgo residual ALTO, 7 dependencias: Supervisión de Aeródromos 4, Unidad de Accidentes e Incidentes 2, Transporte Aéreo, Licencias, Infraestructura y Aeronavegabilidad, con 1 cada una.

Riesgo residual MEDIO, 14 unidades. Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, Aeródromos locales, Infraestructura Aeronáutica, Mantenimiento, Tecnologías de Información, Archivo central, Recursos Financieros 1 cada una, Dirección General, Operaciones Aeronáuticas y Transporte Aéreo 2 cada una, y Aeropuerto Internacional de Limón y Servicios Generales 3 cada una, además de la Unidad de Planificación con 7.

Riesgo residual BAJO, 20 unidades, Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, Unidad de Operaciones y Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños, Tecnólogos de Información, Archivo Central, Recursos Financieros, Administración del Espacio Aéreo y Servicios de información Aeronáutica dos cada una, Proceso de Mantenimiento, Asesoría Jurídica, Proveeduría, OFGI, Contraloría de servicios, Proceso CETAC y Biblioteca Técnica tres cada una, y la Unidad de Infraestructura 18 riesgos de calificación Baja

A continuación, se muestra un gráfico de la distribución de los riesgos:

GRAFICO 3. Cantidad de unidades por nivel de riesgo residual



Cada dependencia ha establecido los planes de acción correspondientes a la administración de sus riesgos.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Resultados de evaluación POI del periodo anterior

Se presenta un resumen del **Informe de Evaluación Anual del Plan Operativo Institucional** correspondiente al año 2019, periodo anterior concluido:

Seguimiento de metas:

Comparativo 2018 - 2019

<i>Programa</i>	<i>Metas Programadas</i>	<i>Metas Cumplidas</i>	<i>Metas No Cumplidas *</i>	<i>Avance promedio de metas por programa 2019</i>	<i>Avance promedio de metas por programa 2018</i>
1	6	6	0	98,27 %	77.33%
2	6	4	2	80,71%	87.43%
3	32	20	12	71,85%	58.04%
TOTAL	44	30	14	83,61%	74.26%

* Metas no cumplidas, porcentajes inferiores a 90%

Estimado de ejecución presupuestaria 2019

Cuadro 1
Dirección General de Aviación Civil
Comparativo del monto presupuestado y ejecutado según partida
Al 31 de diciembre de 2019
En millones de colones y porcentajes

Partida	Presupuesto Definitivo	Presupuesto Ejecutado	% Ejecución
0-Remuneraciones	10 044,0	9 542,5	95,0%
1-Servicios	6 805,9	5 979,6	87,9%
2-Materiales y Suministros	242,3	189,1	78,0%
3-Intereses y Comisiones	0,0	0,0	
4-Activos Financieros	0,0	0,0	
5-Bienes Duraderos	42 526,1	23 621,8	55,5%
6-Transferencias Corrientes	21 076,7	20 003,3	94,9%
7-Transferencias de Capital	0,0	0,0	
8-Amortización	0,0	0,0	
9-Cuentas Especiales	0,0	0,0	
SUB TOTAL	80 695,0	59 336,3	73,5%
Recursos de crédito público ^{1/}	0,0		0,0%
TOTAL GENERAL	80 695,0	59 336,3	73,5%

Fuente: Informe de Evaluación 2019, (Consejo Técnico de Aviación Civil)

DGAC-UPI-INF-015-2021

Análisis de resultados periodo 2019:

El programa 1 alcanza una ejecución presupuestaria que supera los **93,44%**, siendo un cumplimiento efectivo y alto, ejecutando recursos presupuestarios en el orden de: ₡8.290.802.859,24, lo cual es un resultado muy satisfactorio para el programa sustantivo de la Institución. En resumen, el programa N°1 alcanza un cumplimiento promedio de **98,27%** de avance de las metas establecidas, siendo un avance muy satisfactorio al concluir el año 2019.

El programa 2 alcanza una ejecución presupuestaria que supera los **94,10%**, siendo un cumplimiento satisfactorio y **“alto”**, ejecutando recursos presupuestarios en el orden de: ₡26.113.622.558,64, lo cual es un resultado muy satisfactorio para el programa de apoyo de la Institución. En resumen, el Programa N° 2 alcanzó un cumplimiento promedio del **80,71%** de avance en las metas establecidas, siendo un avance de “cumplimiento medio” al cerrar el año en 2019.

El programa alcanza una ejecución presupuestaria que supera los **56,57%**, siendo un cumplimiento regular y **“medio”**, ejecutando recursos presupuestarios en el orden de: ₡24.931.828.275,89, lo cual es un resultado satisfactorio para el programa de inversión de la Institución.

Cabe recalcar que, si se hubiese podido ejecutar el proyecto de traslado de COOPESA, por parte de AERIS concesionario del AIJS, la ejecución presupuestaria institucional rondaría el 90%; siendo este alcance sumamente importante y superior a la gestión de periodos pasados.

En resumen, el Programa N° 3, alcanzó un cumplimiento general como promedio de cumplimiento en las metas de los indicadores de un **71,85%** al concluir el 2019, año siendo considerado **“cumplimiento medio”**, lo anterior de la mano con los esfuerzos y logros alcanzados.

Es importante resaltar adicionalmente que a pesar de no cumplirse el avance esperado en todas las metas programadas no se ha afectado la entrega de bienes y servicios que se brinda a los usuarios ni el uso de las terminales aéreas.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Plan Operativo Institucional 2021 Nueva 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:

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.

Impactos:

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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Mediante el oficio DGPN-UAP1-0019-2020 el Ministerio de Hacienda procedió a comunicar la **nueva estructura programática para formulación del año 2021 para los órganos desconcentrados adscritos al MOPT**, misma que se utilizará para la formulación del presupuesto del año 2021, en atención a lo dispuesto en la Ley No. 9524: Ley de Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central, a saber:

Institución	Ti-Pr-Sup	TITULO	PROGR	SUBROG
CONSEJO NACIONAL DE CONSEJONES (CNC)	209-330-00	209	330	0
CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)	209-331-03	209	331	3
CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP)	209-331-04	209	331	4
CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD (CONAVI)	209-332-00	209	332	0
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL (CTAC)	209-333-00	209	333	0

La formulación de planes institucionales (PAO y POI) y el presupuesto institucional a partir del año 2021, deben 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-015-2021

Distribución presupuestaria 2021:

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 2021, fue puesto a su conocimiento mediante el oficio DM-0321-2020 de fecha 27 de marzo de 2020.

Por medio del cual se establece que **el porcentaje de crecimiento del gasto corriente se definió en un 4,13%**, 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**:

Gasto Presupuestario Máximo de Órganos Desconcentrados del MOPT:

Gasto Presupuestario Máximo (en millones de colones)		
Nombre del Órgano Desconcentrado	Corriente ^{1/}	Capital y otros ^{1/}
Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	2.555,0	6.011,0
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	26.914,0	9.288,0
Consejo de Transporte Público (CTP)	5.748,0	4,9
Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)	9.580,0	259.970,0
Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	23.467,0	16.145,0

^{1/} Monto no incluye transferencias a otros OD.

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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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:

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

DGAC-UPI-INF-015-2021

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
- ➔ AIDOQ: Mejoramiento pavimentos AIDOQ, contingencia III

DGAC-UPI-INF-015-2021

Reprogramación PNDIP 2020-2022:

Se ha solicitado ante la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT que con visto bueno de la rectoría, se presente ante el MIDEPLAN, la solicitud de **reprogramación de las metas contenidas en el PNDIP correspondiente a los periodos 2020-2021-2022**, lo anterior debido a la situación que se está enfrentando en la Dirección General de Aviación Civil; esto en virtud de la emergencia nacional por la pandemia del COVID-19, lo que ha repercutido en la suspensión de vuelos tanto nacionales como internacionales, por ende, al no contar con operaciones aéreas la Institución está dejando de percibir prácticamente todos los ingresos que se tenían proyectados, mismos que se recaudan por actividades tales como: aterrizajes y despegues de aeronaves, aproximaciones de vuelo, estacionamiento en plataforma, pernocta, porcentaje de impuestos de salida de pasajeros, entre otros.

Ante estos hechos, la situación respecto al presupuesto que se tenía proyectado recibir como "ingresos" del año 2020, ha variado radicalmente, por tanto, se tiene un panorama de incertidumbre general en la Institución, se determinó paralizar todo proceso de contratación que se estaba gestionando, incluyendo los referentes a licitaciones de obra pública, lo anterior para realizar un análisis que permita determinar cuáles procesos continúan y cuáles se declaran desiertos.

El panorama respecto a ingresos, es, para al menos los próximos tres meses, crítico (se estima de un 0% a máximo 5%), lo cual afecta la operatividad en general de la Institución; siendo que nos encontramos en la fase de definición de la planificación estratégica del periodo 2021 (PNDIP-POI, objetivos estratégicos); y a sabiendas de la limitación de plazos con que contamos (incorporación de datos al Sistema de Planificación y Presupuestación SPP-MOPT, y SFC-Hacienda), cabe indicar que se procede a incorporar en el SPP una propuesta de objetivos estratégicos en el entendido de que la misma estará sujeta a las repercusiones presupuestarias que en términos de ingresos se deban afrontar, así como las decisiones respecto a priorización que los jerarcas determinen.

En este sentido, **se ha propuesto excluir de la programación de PNDIP** las metas referentes a los proyectos por ejecutar en los aeródromos de:

- ➔ Upala,
- ➔ Tortuguero,
- ➔ AITBP,
- ➔ AIL,
- ➔ AIDOQ (Habilitación de espacios para permisionarios).

Dando continuidad al proyecto a ejecutar en el año 2020, situado en el **Aeródromo de Coto 47**.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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 ha solicitado incorporar al PNDIP una meta para desarrollar durante el periodo 2021-2023, 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.**

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Vinculación de proyectos de inversión DGAC con los ODS

Al respecto, cabe señalar que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible plantea 17 **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Analizando los ODS los proyectos de inversión de la DGAC pudiesen ser vinculantes con el enunciado del objetivo N° 9, el cual detalla específicamente:

“Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación”.

En este sentido la Institución busca concretar inversiones en términos de **infraestructuras aeroportuarias**, generando a las comunidades beneficio en términos de accesibilidad vía aérea, el aporte se refleja principalmente en los proyectos de inversión institucional donde se desarrolla obra física para las mejoras en cuanto a: pistas de aterrizaje, plataformas de estacionamiento, cercados perimetrales, terminales aéreas, entre otros; los cuales se desarrollan con materiales innovadores y de excelente calidad, permitiendo mejorar el servicio y atención a los usuarios y pasajeros en general que utilizan los servicios aeroportuarios; siendo recursos invertidos con el fin de fomentar la seguridad operacional y aeronáutica, así como la mejora en los servicios que se brindan de la mano del transporte aéreo.

Es importante indicar que si bien es cierto se tienen limitaciones para cuantificar económicamente los beneficios obtenidos por la construcción de infraestructura aeroportuaria, es importante considerar variables económico-sociales tales como la

DGAC-UPI-INF-015-2021

comodidad brindada a los usuarios, los servicios, la seguridad, incluso poder enlazar comunidades a través del transporte aéreo.

Se trabaja en mejorar las infraestructuras aeroportuarias para dar cumplimiento a la normativa técnica internacional y modernizarla. Este es uno de los factores donde el Estado y la Institución deben concentrar esfuerzos, para garantizarle a los usuarios más opciones de traslado vía aérea y aprovechar los recursos de una manera eficiente; además la infraestructura en aeropuertos debe convertirse en una fortaleza que podría servir para atraer más inversión extranjera directa, como lo son nuevas aerolíneas operando en el país, con el fin de aumentar los recursos económicos del país. Actualmente, los aeropuertos y aeródromos del país están siendo desarrollados con una mejor planificación, para lo cual se ha requerido de una Administración más eficiente, donde se gastan los recursos públicos en obras concluidas, se busca desarrollar proyectos integrales en los aeródromos y que estos sean de alta calidad, manteniendo control sobre los materiales utilizados y en pro me mejorar los servicios y la economía en general.

Se considera dentro de los beneficios asociados a cada obra en la que se han invertido recursos los siguientes: cambios referidos hacia la disminución en el tiempo de viajes aéreos por contarse con mejor infraestructura aeroportuaria, mayor comodidad para los usuarios y disminución de los riesgos de accidentes de tránsito; en términos generales el aporte social se puede recibir en beneficios como seguridad, ambiente limpio, sentir bienestar y comodidad dirigida al usuario. Además las obras que se 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, aumentar la capacidad de operación de los mismos y además fomentar la seguridad operacional, beneficiando también a los ciudadanos que radican en las cercanías de los aeródromos en términos de turismo, seguridad ciudadana y atención de emergencias médicas por medio de traslados aéreos de zonas lejanas a la capital.

Otro aspecto importante en términos sociales es la posibilidad de potenciar el turismo y comercio en la zona donde están ubicados los aeropuertos y aeródromos y por ende el beneficio de captación de divisas en dichas comunidades, brindando en algunos casos trabajo a los pobladores cercanos. Los proyectos de inversión que se han desarrollado en este periodo al igual que otras inversiones, se enfocan en propiciar el respeto por los recursos naturales, la protección y cuidado de las áreas de conservación cercanas a los aeródromos, respetando y cumpliendo con la normativa para estos efectos, como lo es cumplir con los requerimientos para la obtención de los permisos de construcción y ambientales, promoviendo un desarrollo sostenible. Considerándose con dichas acciones que la Institución trabaja en forma continua para desarrollar proyectos de inversión que propician la sostenibilidad, innovación y beneficio del medio ambiente y su conservación en general.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Nueva estructura programática presupuestaria

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

Área presupuestaria N° 1:

Producto estratégico: Servicios y regulación aeronáutica

Constituye el área sustantiva de la Dirección de Aviación Civil, su principal objetivo consiste en brindar y regular los servicios de navegación aérea, operaciones, aeronavegabilidad y el otorgamiento de licencias, así como evaluar su cumplimiento. A su vez tiene la responsabilidad de armonizar los reglamentos y la coordinación entre las diversas secciones encargadas de fiscalizar la aplicación de estas.

El punto medular de esta área es la **seguridad operacional aeronáutica** que se brinda a los usuarios y entrelaza variados servicios que generan a su vez subproductos tales como: certificados de matrículas y aeronavegabilidad, certificados de operador aéreo (COA), certificados operativos (CO), licencias al personal aeronáutico, normas, reglamentos aeronáuticos y procedimientos que garanticen la seguridad de la aviación civil nacional de conformidad con los estándares internacionales.

Así mismo, se gestionan acciones enfocadas a la prevención y disminución de accidentes e incidentes, se elaboran mapas y cartas aeronáuticas, así mismo se brindan los servicios de navegación aérea, en cuanto al control de tránsito aéreo y la información de vuelos. Además, el planteamiento de políticas de transporte aéreo, establecimiento de convenios de transporte aéreo. Autorizaciones para certificados de explotación, estudios de tarifas y coordinación de itinerarios.

Además, es la actividad sustancial de la institución, los funcionarios que laboran en estas dependencias están conscientes de la responsabilidad que tienen en cuanto a la fiscalización y regulación, siendo esta la razón de ser de la Institución, como entidad y responsabilidad estatal, además del cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, del cual nuestro país es signatario.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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-015-2021

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-015-2021

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.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Organizacionalmente, esta área presupuestaria está compuesta por las dependencias de:

Área presupuestaria N° 3: Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras
Departamento de Aeropuertos
Unidad Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)
Unidad Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP)
Unidad Aeropuerto Internacional de Limón (AIL)
Unidad Aeródromos locales
Unidad Infraestructura Aeronáutica
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 se está contemplando los proyectos de inversión pública de la Institución, los proyectos enunciados en la MAPP se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

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. Aunado a lo anterior, se contempla la ejecución del proyecto de **mejoramiento** del aeródromo de La Managua Quepos, así como sus respectivos controles de verificación de la calidad e inspección.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Objetivos estratégicos institucionales 2021:

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 recursos 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 la **vinculación plan-presupuesto**. Para lograr reflejar la vinculación plan – presupuesto se ha desarrollado un Plan Anual Operativo (PAO) que consta de:

➔ **Objetivos operativos: 113**

➔ **Metas / actividades: 151**

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

Productos del programa N° 333-MOPT	Productos específicos por cada producto del programa	Objetivos	Metas (Actividades)	Indicadores
1. Servicios y regulación aeronáutica	32	32	39	39
2. Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización	58	58	83	83
3. Desarrollo de aeródromos e infraestructuras	23	23	29	29
TOTALES	113	113	151	151

DGAC-UPI-INF-015-2021

Se detallan, seguidamente, los objetivos estratégicos generales que la Institución gestionará para el periodo 2021, los cuales se están incorporando en la MAPP a través de objetivos y se describen seguidamente:

- ➔ *Mejorar la infraestructura y los servicios del Aeródromo La Managua, Quepos para contribuir con la mejora de la competitividad del país y la seguridad operacional.*
- ➔ *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.*

Se presenta cuadro resumen de la **Matriz de articulación plan – presupuesto (MAPP)**, correspondiente a la programación estratégica de la institución, aclarando que se incorporan objetivos considerados como estratégicos, la programación de objetivos operativos o rutinarios se refleja en el documento denominado “Plan Anual Operativo (PAO – 2021), mismo que estará a disposición para efectos de consultas en la Unidad de Planificación Institucional si es del caso que se requieran.

DGAC-UPI-INF-015-2021

Tipo de Objetivos: ESTRATEGICOS

Vinculación Estratégica PEI: L3

Vinculación con Política de Calidad: Garantizar la seguridad operacional y el desarrollo sostenible de la actividad aeronautica 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	Mejorar la infraestructura y los servicios del Aeródromo La Managua, Quepos para contribuir con la mejora de la competitividad del país y la seguridad operacional.	Completar el 100% Ejecución del proyecto Mejoramiento Aeródromo de Quepos III Etapa (Construcción de pista y sistema de evacuación pluvial)	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Mejoramiento del Aeródromo de La Managua Quepos)	Porcentaje avance de etapa del proyecto alcanzado / Porcentaje de avance de etapa del proyecto programado	30	30			60,00	Informes de Avances de Proyecto, Bitácoras y Expedientes de cada proyecto, cronograma del proyecto	El proyecto está limitado a la generación de ingresos plurianual. 2020: 40% del proyecto 2021: 60% del proyecto La línea base del proyecto está constituido en el 2020 por el 10% de preinversión que corresponde a un 100% y un 30% licitación que corresponde a un 100% de dicha etapa En el 2021 se completará un avance del 60% de ejecución que corresponde a un 100% de dicha etapa. Inversión:
Infraestructura Aeroportuaria en Aeropuertos Internacionales Mejorada	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 15% del proyecto para la ampliación de servicios en el AIDOQ.	Porcentaje de avance del Proyecto (Ampliación de servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el AIDO)	Porcentaje avance alcanzado del proyecto / Porcentaje de avance programado del proyecto programado	4,5	5,7	2,4	2,4	15,00	Informes de Avances de Proyecto, Bitácoras y Expedientes de cada proyecto, cronograma del proyecto	El proyecto está limitado a la generación de ingresos plurianual. 2020: 31% del proyecto 2021: 15% del proyecto 2022: 42% del proyecto 2023: 12% del proyecto La línea base del proyecto está constituido en el 2020 por el 10% de preinversión que corresponde a un 100% y un 21% licitación que corresponde a un 70% de dicha etapa En el 2021 se completará un avance del 9% de licitación que corresponde a un 30% de dicha etapa y un 6% de ejecución que corresponde a un 10% de dicha etapa En el 2022 se completará un avance del 42% de ejecución que corresponde a un 70% de dicha etapa

DGAC-UPI-INF-015-2021

ANEXOS

Como parte de los anexos que acompañan al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2021, se incorpora:

-  Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación del Plan Operativo Institucional 2021 por parte del jerarca supremo del CETAC.

El documento ha sido conocido por el CETAC en la sesión realizada el día 13 de mayo 2020, el mismo fue aprobado y comunicado mediante el oficio CETAC-AC-2020-0560.

DGAC-UPI-INF-015-2021

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

San José, 15 de mayo del 2020

CETAC-AC-2020-0560

Señora
Vilma López Viquez
Jefe Unidad
PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

*RECIBIDO
15/05/2020*

Ana Boland

Estimada señora:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo cuarto de la sesión Ordinaria 34-2020 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 13 de mayo del 2020.

ARTÍCULO 04.- "Primero: La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF- 692-2020, de fecha 07 de mayo del 2020, presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, el oficio DGAC-DFA-RF-PRES-OF-409-2020, de fecha 07 de mayo del 2020, suscrito por el señor Ronald Romero Méndez, jefe de la Unidad de Recursos Financieros, en el que remite informe referente al anteproyecto del presupuesto 2021.

Segundo: La Dirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-752-2020, de fecha 12 de mayo del 2020, presenta para conocimiento y aprobación del Consejo Técnico de Aviación Civil, el oficio DGAC-UP-OF-085-2020 de fecha 12 de mayo de 2020, suscrito por la señora Vilma López Viquez, jefa de la Unidad de Planificación Institucional, en el que remite el Anteproyecto del Plan Operativo Institucional 2021, de conformidad con lo establecido en los "Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Planificación, Programación Presupuestaria y la Evaluación Estratégica en el Sector Público en Costa Rica" de MIDEPLAN y Ministerio de Hacienda.

Tercero: Las señoras Vilma López Viquez y Marielos Vega Elizondo de la Unidad de Planificación Institucional y Magaly Vargas de Presupuesto, proceden a exponer presentación denominada "Plan Operativo Institucional y Presupuesto 2021".

Las señoras Vilma López y Magaly Vargas señalan algunos de los inconvenientes a los que se han enfrentado para la preparación del presupuesto, al respecto se deja constancia de lo expresado por las funcionarias que indican:

- 1.- La institución inicio a formular el presupuesto desde setiembre del 2019.
- 2.- El proceso de Presupuesto de la Unidad Financiera, ha tenido problemas de escasez de personal, lo que ha dificultado el trabajo del proceso.

- 3.- El MOPT trasladaría 2 funcionarios del proceso de Presupuesto a formular en el MOPT, el 04 de febrero, pero lo postergaron y no trasladaron a los funcionarios al MOPT
- 4.- La oficina de Presupuesto Nacional traslado los lineamientos y límite de gasto el 16 de abril de los corrientes, fecha en la que se habilitó el sistema SPP para formular a nivel de mercancías el presupuesto institucional. Eso obligó a establecer de forma paralela un proceso de capacitación a 4 funcionarios en el uso del nuevo sistema SPP.
- 5.- Este sistema informático es utilizado por primera vez a nivel de los diferentes Consejos adscritos.
- 6.- La institución se vio en la obligación de presupuestar con un sistema nuevo, con los escasos funcionarios que están ejecutando mientras aprenden con el fin de cumplir con lineamientos del MOPT de presupuestar todo en 22 días.
- 7.- Aunado a lo anterior el MOPT solo autorizó 2 usuarios para formular el presupuesto, sin embargo, atendiendo el nivel de complicación, se solicitó incluir a 4 funcionarios los cuales han tenido que realizarlo hasta en tiempo extraordinario.
- 8.- El sistema SPP del MOPT no contaba con un módulo específico para el presupuesto del CETAC, razón por la que extrajeron el módulo que más se asemejaba y lo habilitaron para incluir el presupuesto. Esto provocó que se toparan con muchas trabas propias de un sistema ajeno a las necesidades institucionales. Un obstáculo de los descritos fue que el sistema asignado por el MOPT no tiene consolidación de unidades lo que obligó a trabajar de forma manual y duplicó esfuerzos.
- 9.- Debido al cambio sufrido por la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, que pasó los fondos de Aviación Civil al Presupuesto Nacional, produjo que el presupuesto que siempre se presentaba al 30 de agosto de cada año, fue necesario presentarlo con gran premura, sin certeza del sistema que debíamos utilizar y con un sinnúmero de inconvenientes como los descritos. En ese contexto es que se presenta el presente proyecto de Presupuesto para el año 2021 y el Plan Operativo Institucional 2021.

Este Consejo Técnico, entiende que la situación que exponen las funcionarias Vilma López, jefe de la Unidad de Planificación y Magaly Vargas de la Unidad Financiera de la DGAC, hace referencia a situaciones que se encuentran fuera del alcance de las decisiones de este órgano y de la misma Dirección General. Sin embargo, nos parece sumamente riesgoso que se someta a este Órgano Colegiado un asunto que apenas alcanzamos a conocer con la exposición hecha por las funcionarias, que, aunque plantean elementos objetivos que nos permiten un grado de credibilidad, lo cierto es que exponen a los miembros del colegio. En este sentido dejamos constancia de que el acuerdo que aquí se adopta, se realiza tomando en consideración el deber legal que tenemos de garantizar la continuidad del servicio público que presta la Autoridad Aeronáutica en los términos del numeral 4 de la Ley General de la Administración Pública, ya que de no aprobarse el Plan Operativo Institucional y el Presupuesto para el año 2021, se corre el riesgo de causar un grave perjuicio al interés público; pero además a partir de una exposición de dos profesionales cuyos argumentos se

encuentran sustentados en datos que explican con propiedad y que nos permiten un grado de credibilidad para la toma de esta decisión.

SE ACUERDA:

1.- De conformidad con criterio técnico y recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-592-2020 de la Dirección General y DGAC-DFA-RF-PRES-OF-409-2020 de Recursos Financieros, aprobar el Presupuesto Ordinario 2021 por un monto de \$39.612.000.000,00 (Treinta y nueve mil millones seiscientos doce mil colones exactos), este presupuesto se ajusta a límite de gasto dado por el Presupuesto Nacional.

2.- De conformidad con criterio técnico y recomendación contenida en los oficios DGAC-DG-OF-752-2020, de la Dirección General y DGAC-UPI-OF-085-2020 de la Unidad de Planificación Institucional, aprobar el Anteproyecto del Plan Operativo Institucional 2021.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ACUERDO FIRME.

Atentamente,



Álvaro Vargas Segura
DIRECTOR GENERAL



Cc: Sr. Álvaro Vargas Segura / Director General
Expediente

sm*/ AVS