MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN

Informe de Seguimiento
Plan Estratégico Institucional
(PEI)

DGAC-UPI-INF-045-2025

Fecha: 26/09/2025

Acrónimos

A: Actuación

CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil

COCESNA: Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea

DGAC: Dirección General de Aviación Civil

DSO: Departamento de Seguridad Operacional

INECO: Ingeniería y Economía del Transporte

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional

PEI: Plan Estratégico Institucional

RH: Gestión Institucional de Recursos Humanos

1. Introducción

El presente informe tiene como finalidad dar cumplimiento al objetivo operativo de la Unidad de Planificación Institucional (UPI), el cual establece la necesidad de evaluar y dar seguimiento a los Planes Institucionales y otros planes vinculantes al accionar de la institución, de manera tal que se mida el cumplimiento de estos, por lo que bajo ese sentido, se realiza un análisis sistemático y documentado del nivel de ejecución del Plan Estratégico Institucional (PEI), como herramienta fundamental en la planificación institucional promoviendo la gestión pública orientada a resultados.

Además, la evaluación contenida en este informe permite examinar el grado de avance alcanzado en relación con la programación originalmente establecida en el PEI, identificando logros, los temas pendientes y las desviaciones en la implementación de las metas institucionales. Asimismo, se analizan de forma puntual cada una de las actuaciones pendientes, ya que la idea es reconocer cuales pueden ser de insumo para incorporarse en el nuevo PEI que la institución debe promover a fin de actualizar sus horizontes de crecimiento y desarrollo.

A partir de los hallazgos obtenidos, se formulan recomendaciones orientadas a optimizar la gestión institucional, incluyendo la incorporación de aquellas acciones aún no ejecutadas en la planificación del nuevo ciclo estratégico. Este ejercicio no solo promueve una cultura de mejora continua, sino que también fortalece la toma de decisiones basada en evidencia, garantizando una mayor coherencia entre la planificación y la ejecución institucional.

2. Desarrollo

2.1 Antecedentes

El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil son los entes reguladores del transporte aéreo en Costa Rica, la DGAC al ser un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con autonomía técnica y administrativa, significa que, aunque goza de cierta independencia en su gestión, forma parte de la estructura del Poder Ejecutivo al estar adscrita a este ministerio.

Costa Rica es Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y parte activa de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). El actual PEI fue desarrollado en el año 2011 mediante una consultoría internacional adjudicada a la empresa española INECO, a través de una licitación internacional promovida por COCESNA. Este plan se elaboró con el propósito de diagnosticar la situación institucional de ese entonces y con ello, formular un nuevo modelo estratégico para modernizar la estructura organizacional que tenía la DGAC. Cabe destacar que su horizonte e implementación fue planteado a veinte años.

Durante su formulación, se empleó una metodología participativa, incluyendo entrevistas a funcionarios principalmente jefaturas, visitas a aeropuertos y análisis institucional, legal y operativo, tanto interno como externo. Como resultado, se aprobó oficialmente mediante el artículo tercero de la sesión ordinaria 47-2012 del CETAC, celebrada el 18 de junio de 2012.

A lo largo de los años, diversos factores han influido en el avance y ejecución del PEI, incluyendo limitaciones presupuestarias, cambios organizacionales y los efectos adversos provocados por la pandemia de COVID-19. Según el informe DGAC-UPI-INF-023-2021, se indicó que, tras casi una década de su aprobación, el PEI había alcanzado un 56% de cumplimiento, con 69 actuaciones realizadas de un total de 123, dejando 54 pendientes (44%).

Así las cosas y bajo esa situación, la Unidad de Planificación Institucional consideró fundamental realizar un seguimiento detallado del PEI, con el fin de identificar acciones ejecutadas, pendientes, y además este servirá como insumo en la formulación del plan

estratégico orientado a responder a las actuales demandas institucionales y del sector aeronáutico nacional.

Aunado a lo anterior, el proceso de elaboración del PEI, a cargo de INECO, realizó la estructura en cuatro etapas mismas que se dividen en nueve fases, iniciando con un análisis interno y externo del sector aeronáutico y las instituciones involucradas. Esto permitió definir líneas estratégicas y principios para la transformación institucional, incluyendo la separación de funciones entre regulación, navegación aérea y administración aeroportuaria.

Posteriormente, se diseñaron nuevos modelos organizativo y operativo, estableciendo funciones claras, procesos optimizados y un modelo de gestión eficiente que facilite la coordinación interna y externa. Cabe recalcar que se identificaron brechas entre la situación actual y el modelo objetivo, proponiendo un plan de implantación con iniciativas priorizadas para cubrir esas diferencias presentadas.

Para facilitar la transición hacia la nueva estructura organizacional, se elaboró un Plan de Gestión del Cambio que contempla estrategias de comunicación interna y externa, así como un programa de formación especializado. Este plan tiene como objetivo asegurar una adaptación cultural y técnica efectiva del personal, alineada con las exigencias nacionales e internacionales del sector aeronáutico.

La Metodología utilizada por INECO para la elaboración del PEI se dividió en 4 Etapas y 9 Fases, como se muestra en la siguiente ilustración:



Fuente: *Informe DGAC DGAC-UPI-INF-023-2021/ Oferta Técnica para elaboración del PEI INECO*

El PEI como se mostró, se estructuró en nueve fases que abarcan desde un diagnóstico integral interno y externo, hasta la definición de modelos organizativo, operativo y de gestión. Este proceso incluyó el análisis de la realidad legal, institucional y de procesos, así como la comparación con organismos similares en otros países.

Se definieron líneas estratégicas para la separación de funciones y modernización estructural, con la creación de un nuevo organigrama, mapa de procesos y modelo de gestión que optimizan la eficiencia y calidad del servicio. Además, se diseñó un plan de implantación basado en la priorización de iniciativas para cubrir brechas identificadas entre el modelo actual y el objetivo.

Finalmente, el PEI dentro de la Fase 5, "Modelo Operativo Objetivo", el Plan Estratégico Institucional plantea la definición de **11 áreas prioritarias**, las cuales se estructuraron en **34 programas**, que además comprendían un total de **123 actuaciones**.

En el siguiente cuadro se presenta el detalle:

ÁREA 1: DESARROLLO INSTITUCIONAL	
Actuaciones	**Programa 1: Desarrollo e implantación del Plan Estratégico y Modernización de la Estructura**
1	Definición del cronograma para la implantación del Modelo Objetivo y del desarrollo de los Programas Estratégicos.
2	Comunicación institucional del Plan estratégico y Modernización de la estructura del CETAC y la DGAC.
3	Desarrollo del Modelo Objetivo institucional.
4	Comunicación institucional e interiorización de la nueva cultura corporativa.
5	Comunicación acerca del nuevo Modelo a todos los agentes involucrados en el sector.
6	Constitución de todos los Comités.
7	Seguimiento del Plan Estratégico.
Actuaciones	**Programa 2: Velar por la diferenciación de roles en la Institución**
8	Supervisar la separación efectiva de las diversas competencias (Planificación-Regulación-Operación) de la Institución.
Actuaciones	**Programa 3: Desarrollo e implementación Sistema Gestión de Calidad**
9	Actualización del "Plan para la Implementación y Certificación según ISO-9001-2008 de la DGAC".
10	Desarrollo del "Plan para la Implementación y Certificación según ISO-9001-2008 de la DGAC".
11	Brindar mantenimiento y seguimiento al Sistema de Calidad.

ÁREA 2: ESTRUCTURA	
Actuaciones	**Programa 4: Desarrollo de mapa de puestos y carrera profesional**
12	Desarrollo de un mapa de puestos que se adapte a la nueva organización de la Institución.
13	Establecer en base a la nueva estructura organizativa, contemplando todos los niveles, una denominación común de los puestos en toda la Organización.
14	Establecer criterios objetivos y homogéneos para el encuadre de los empleados en cada uno de los niveles organizativos existentes.
15	Proporcionar al empleado una perspectiva de carrera profesional transparente, con opciones de desarrollo tanto verticales, como horizontales/ transversales.
16	Gestionar la carrera profesional de cada empleado de forma personalizada y adaptada a su puesto, a través del diseño e implementación de un itinerario formativo específico para cada posición.
Programa 5: Reubicación de la dependencia de Investigación de Accidentes e Incidentes	
17	Aprobación por parte de la autoridad aeronáutica y del Gobierno de la reubicación de la dependencia de Investigación de Accidentes e Incidentes.
18	Modificación de la Ley General de Aviación Civil.
ÁREA 3: LEGISLACIÓN	
Actuaciones	**Programa 6: Apertura internacional del Transporte Aéreo**
19	Desarrollo de un Programa de apertura internacional.
20	Apertura de negociaciones con Estados interesados.
Actuaciones	**Programa 7: Desarrollo de Política/ Legislación Medioambiental**
21	Desarrollo de normativa legal en relación al medioambiente, aplicable al transporte aéreo y a sus diversas infraestructuras.
22	Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) en los aeropuertos internacionales.
Actuaciones	**Programa 8: Procesos Sancionatorios**
23	Desarrollo de la normativa al respecto, con el establecimiento de un marco jurídico sólido y estable para la aplicación en Costa Rica de las normas de la aviación civil.
24	Desarrollo de los procesos sancionatorios responsabilidad de la Institución
ÁREA 4: USUARIO	
Actuaciones	**Programa 9: Información al Usuario sobre sus derechos**
25	Recopilación de la información oficial a presentar.
26	Presentación de la información en la página web de la Institución y desarrollo de los procesos de información vía escrita, telefónica y presencial.
Actuaciones	**Programa 10: Ventanilla única**
27	Estudio de viabilidad de implantación de una ventanilla única.
28	Desarrollo de los procedimientos del servicio.
29	Dotar de medios a dicho servicio.
ÁREA 5: RECURSOS HUMANOS	
Actuaciones	**Programa 11: Capacitación enfocada**
30	Desarrollo de un Plan de Capacitación enfocado.

Actuaciones	Programa 12: Retención del talento
31	Promover la formación específica ligada a contratos de permanencia en la Institución.
32	Desarrollo de carrera profesional
33	Disminuir la diferencia salarial en los puestos técnicos con respecto a la industria
ÁREA 6: MEDIOS TECNOLÓGICOS	
Actuaciones	**Programa 13: Automatización de procesos**
34	Desarrollo de un plan de viabilidad para la incorporación de la automatización de procesos.
35	Implementación de software sobre automatización de procesos.
Actuaciones	**Programa 14: Gestión de proyectos**
36	Análisis sobre la Instalación de software para gestión de proyectos.
37	En su caso, implementación del software y Formación para el uso adecuado del mismo.
Actuaciones	**Programa 15: Desarrollo de Intranet**
38	Analizar las necesidades a contemplar.
39	Definir la estructura de la Intranet.
40	Determinar la clase de contenido, diseño y método de navegación a emplear
41	Producir los contenidos.
42	Integrar los contenidos en la web
43	Publicar.
44	Proporcionar mantenimiento.
Actuaciones	**Programa 16: Desarrollo de recursos compartidos en Red/ Unidad de Red**
45	Instalación de Unidades de Red.
Actuaciones	**Programa 17: Desarrollo de software**
46	Identificación de necesidades, respecto a implantación de software, de las Unidades de la Institución.
47	Análisis e identificación de sistemas a implantar para solventar las necesidades anteriormente detectadas.
48	Implantación de sistemas.
ÁREA 7: MEDIOS MATERIALES	
Actuaciones	**Programa 18: Asignación de los recursos materiales necesarios a cada dependencia**
49	Análisis de recursos materiales necesarios para cada una de las dependencias de la nueva Organización.
50	Atribución a cada dependencia de los recursos materiales necesarios.
51	Asignación de un hangar para Investigación de Accidentes e Incidentes.
Actuaciones	**Programa 19: Desarrollo de la Biblioteca Técnica**
52	Adquisición de documentación relacionada con todos los ámbitos del sector aeronáutico.
53	Dotación de medios materiales y físicos para el desarrollo.

ÁREA 8: REGULACIÓN	
Actuaciones	**Programa 20: Fiscalización de los contratos de concesión aeroportuaria**
54	Desarrollo de la legislación necesaria para la creación de un único Órgano Fiscalizador.
55	Dotación de recursos a dicho Órgano Fiscalizador.
Actuaciones	**Programa 21: Certificación de aeropuertos**
56	Desarrollo completo del Reglamento sobre Certificación de Aeropuertos
57	Desarrollo de guía para el inspector (formación, inspección de procedimientos, instalaciones, etc.)
58	Desarrollo de la certificación de aeropuertos.
Actuaciones	**Programa 22: Desarrollo de la inspección de seguridad aeroportuaria**
59	Dotación de personal necesario al Departamento de AVSEC-FAL
60	Designación de dicho personal a los aeropuertos internacionales, promoviendo también la especialización del mismo en funciones concretas.
61	Ampliación de la inspección por parte de AVSEC-FAL a todas las actividades necesarias
62	Desarrollo de un marco jurídico sólido en relación a la capacidad sancionatoria de la Institución reguladora en temas de seguridad.
Actuaciones	**Programa 23: Desarrollo de la supervisión de Navegación Aérea**
	Dotación de los recursos necesarios al nuevo Departamento de Supervisión de Navegación Aérea.
64	Desarrollo, revisión y análisis de la normativa relacionada con la navegación aérea.
65	Desarrollo de metodología, procedimientos y guías de inspección
66	Inspección de infraestructuras y servicios
ÁREA 9: INFRAESTRUCTURAS	
Actuaciones	**Programa 24: Desarrollo de planificación aeroportuaria**
67	Definición de una estructura fija de contenidos de los Planes Maestro
68	Determinación de la periodicidad de actualización del Plan Maestro.
69	Desarrollo de la base legal del Plan Maestro.
70	Elaboración de los Planes Maestros.
Actuaciones	**Programa 25: Desarrollo nuevo Aeropuerto Internacional del área metropolitana de San José**
71	Tramitación y Aprobación del Plan Maestro
72	Planes de Necesidades. Diseños Funcionales.
73	Estudios de detalle de Navegación Aérea.
74	Expropiaciones.
75	Topografía y Geotecnia
76	Proyectos básicos, incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.
77	Estudio de impacto Ambiental y aprobación DIA, incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.
78	Proyectos constructivos, incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.
79	Seguridad, salud y calidad.
80	Direcciones de obra, coordinación y gestión del proyecto.
81	Obras.
82	Pruebas de integración de sistemas y prueba de explotación.

83	Infraestructuras de acceso.
84	Reposición de servicios e infraestructuras afectadas.
85	Coordinación con otras administraciones.
Actuaciones	**Programa 26: Desarrollo Aeropuerto del Pacífico Sur**
86	Definir la fase inicial del Aeropuerto.
87	Realizar la reserva de los terrenos necesarios.
88	Completar y profundizar en los estudios de planificación y viabilidad.
89	Analizar la posible incompatibilidad con el aeródromo de Palmar Sur.
90	Realizar los proyectos constructivos.
91	Definir la fecha de puesta en funcionamiento.
Actuaciones	**Programa 27: Desarrollo Plan Maestro de Liberia**
92	Desarrollo de un nuevo SEI.
93	Desarrollo de Calle de rodaje.
94	Desarrollo de la Conexión rodaje-pista.
95	Desarrollo de Plataforma.
96	Reubicación de VOR/ DME.
97	Luces de aproximación
98	Torres de iluminación de plataforma.
99	Desarrollo de los aparcamientos públicos.
100	Desarrollo de la Zona de Carga.
101	Desarrollo de la zona de mantenimiento de aviones disponible.
Actuaciones	**Programa 28: Proyectos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría**
102	Desarrollo de plataforma remota.
103	Traslado del hangar de COOPESA.
Actuaciones	**Programa 29: Desarrollo Plan de Aeródromos Locales**
104	Ejecución del Plan de Aeródromos Locales Fase 2011-2015
105	Ejecución del Plan de Aeródromos Locales Fase 2016-2020.
106	Ejecución del Plan de Aeródromos Locales Fase 2021-2025
107	Ejecución del Plan de Aeródromos Locales Fase 2026-2030.
ÁREA 10: ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS	
Actuaciones	**Programa 30: Desarrollo de la Administración de Aeropuertos**
108	Creación de la estructura administrativa para los aeropuertos propuestos.
109	Dotación de recursos a la estructura administrativa.
Actuaciones	**Programa 31: Desarrollo Sistema de Base de Datos Operacionales**
110	Contratación de los servicios de diseño y consultoría.
111	Desarrollo del Sistema.
112	Integración del Sistema.

113	Despliegue del Sistema.
114	Ensayos y puesta en marcha.
115	Soporte y mantenimiento.
ÁREA 11: ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	
Actuaciones	**Programa 32: Desarrollo Plan Nacional de Navegación Aérea**
116	En caso necesario, contratación de los servicios de consultoría.
117	Desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea
Actuaciones	**Programa 33: Desarrollo RNAV**
118	Diseño.
119	Consulta a los usuarios (aerolíneas, controladores).
120	Implementación del sistema.
121	Capacitación.
Actuaciones	**Programa 34: Automatización AIS**
122	Instalación de sistema. (Responsable COCESNA)
123	Capacitación.

2.2 Objetivos

2.2.1 Objetivo General del Informe

- Dar cumplimiento al objetivo operativo de la UPI que indica lo siguiente: *"Evaluar y dar seguimiento a los Planes Institucionales y otros planes vinculantes al accionar de la institución de manera tal que se mida el cumplimiento de los mismos"*

2.2.2 Objetivos específicos del informe

- Analizar el grado de avance alcanzado en relación con la programación originalmente establecida en el Plan Estratégico Institucional (PEI).

- Identificar la situación de las actuaciones pendientes correspondientes al PEI vigente.

- Formular recomendaciones sobre las gestiones pendientes y su posible integración en los requerimientos del nuevo Plan Estratégico Institucional.

2.3 Alcance y Limitaciones

2.3.1 Alcance

Este informe abarca el seguimiento de estado actual del Plan Estratégico Institucional (PEI) vigente, de las dependencias de la DGAC, que tenían actuaciones pendiente según el informe DGAC-UPI-INF-023-2021, sus proyecciones y gestiones para lograr alcanzar el cierre de las actividades establecidas.

2.3.2 Limitaciones

1. El presente informe expone los resultados del análisis realizado principalmente con base en la información y reportes proporcionados por las dependencias involucradas respecto a las actuaciones pendientes.
2. Cabe señalar que, hasta la fecha, no se ha recibido una respuesta oportuna por parte de algunos actores involucrados, por lo que la información puede variar en cuanto a detalle y oportunidad.

3. Asimismo, a pesar de la remisión de oficios de consulta de la Unidad de Planificación Institucional, la cual se generó en el periodo de mayo a julio 2025, algunas dependencias no han respondido al momento de la elaboración de este informe.

2.4 Metodología

A partir de la asignación del Plan Estratégico Institucional (PEI) para el 2025, se llevó a cabo un análisis del “Informe de seguimiento PEI 2021”. Posteriormente, se procedió con la actualización de las gestiones pendientes en la tabla de seguimiento de la Unidad de Planificación Institucional.

Como parte de este proceso, se realizó una verificación de las carpetas que contenían información relacionada con el PEI y se llevó a cabo una reorganización de dicha información, con el objetivo de que resultara más clara y accesible para terceros, adicionalmente, se gestionó la remisión de oficios dirigidos a las dependencias responsables, en los cuales se

solicitó la entrega de información actualizada sobre el estado de avance de las actuaciones contempladas en el informe.

Para facilitar esta actualización y brindar un seguimiento adecuado del estado de ejecución, se elaboró y envió un oficio, vía correo electrónico, a cada dependencia correspondiente. En dicho documento se detallaron las actuaciones pendientes por ejecutar y se solicitó la presentación de evidencias documentales que acreditaran su ejecución o avance.

En los casos en que alguna actuación permaneciera pendiente, se requirió la presentación de un cronograma detallado, incluyendo la fecha programada o estimada de cumplimiento, acompañado de documentación de respaldo.

Asimismo, se solicitó que, en caso de que alguna dependencia considerara no ejecutar una o más actuaciones previstas en el PEI, se incluyeran las justificaciones técnicas que respaldaran dicha decisión, para la entrega de esta información, se estableció un plazo máximo de siete días hábiles. Finalmente, se elaboró el presente informe de seguimiento, incorporando las actualizaciones correspondientes.

2.5 Análisis de las actuaciones

Según lo establecido previamente, el Plan Estratégico Institucional (PEI), elaborado INECO y con seguimiento por la Unidad de Planificación Institucional, comprende una serie de actuaciones necesarias para el cumplimiento de cada uno de los programas definidos en dicho plan. Por esta razón, a continuación, se presenta un análisis de las actuaciones que aún se encontraban pendientes de ejecución.

Adicionalmente, es importante destacar que el PEI contempla 11 áreas prioritarias, estructuradas en 34 programas que, a su vez, comprenden un total de 123 actuaciones. De estas, **54 se encontraban pendientes al momento de iniciar la elaboración del presente informe.**

Como parte de este proceso, se llevó a cabo una recopilación de información mediante el envío vía correo electrónico de oficios a cada Unidad que según análisis estaba involucrada en dichas actuaciones, con el fin de solicitar a los responsables asignados el estado de avance de cada una de estas.

A continuación, se presenta un resumen en prosa sobre el estado de las actuaciones, organizado por dependencias. En primer lugar, se detallan aquellas que no brindaron ninguna respuesta; en segundo lugar, las que indicaron haber finalizado la actuación correspondiente; y, por último, se enumeran las unidades que aún se encuentran con actuaciones pendientes.

Asimismo, para mayor comprensión de los resultados, se puede consultar el cuadro denominado **"Actuaciones"**, incluido en el **Anexo I** de este informe, donde se registran un historial y las nuevas solicitudes enviadas, así como las respectivas respuestas recibidas, en los casos en que estas fueron entregadas.

Después del seguimiento mencionado y según respuestas emitidas por las dependencias, antes de iniciar este informe había **54 actuaciones pendientes**, de las cuales quedan **48 pendientes,** que incluyen **13 que no fueron contestadas** por los involucrados y solo **6 se encuentran realizadas.**

ACTUACIONES SIN RESPONDER

Inicialmente, se informa de las Unidades que cuentan con **actuaciones que no se obtuvo respuesta**, razón por la cual no es posible profundizar en el análisis de estas:

- La Unidad de Recursos Humanos (RH) mantiene pendientes las actuaciones A12, A13, A14, A15, A16, A31, A32 y A33, UPI, brindó seguimiento a través del oficio DGAC-UPI-OF-118-2025.

- La Unidad de Asesoría Jurídica tiene pendiente la actuación A25, la cual fue asignada a dos unidades, sin embargo, solo la Unidad de Transporte Aéreo emitió respuesta, por lo que se considera como pendiente hasta contar con ambas, la UPI realizó el seguimiento correspondiente mediante el oficio DGAC-UPI-OF-122-2025.

- El Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y el Aeropuerto Internacional de Limón, tienen la actuación A58 pendiente de respuesta, la misma se remitió mediante oficio DGAC-UPI-OF-124-2025, sin embargo, se recalca que el Departamento de Aeropuertos y el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós si respondieron acerca de esta actuación.

- La actuación A59 continúa pendiente tanto por parte del Departamento de Seguridad Operacional (DSO) como de la Unidad de Recursos Humanos, se gestionó a través de los oficios DGAC-UPI-OF-126-2025 (para DSO) y DGAC-UPI-OF-127-2025 (para RH), a la fecha no se ha recibido respuesta de ninguna de las dos unidades.

- El DSO también mantiene pendientes las actuaciones A60 y A62, gestionadas mediante el oficio DGAC-UPI-OF-126-2025, sin que se haya recibido respuesta.

ACTUACIONES REALIZADAS

Siguiendo con las **actuaciones realizadas** se señala que solo 5 de ellas se encuentran ejecutadas:

- La Unidad de Transporte Aéreo comunicó que la actuación A19 se encuentra cerrada, según lo indicado en el oficio DGAC-DSO-TA-OF-107-2025.

- La Unidad de Tecnologías de la Información informó que las actuaciones A36, A37 y A46 están finalizadas, conforme a lo establecido en el oficio DGAC-TI-OF-85-2025.

- La Unidad de Infraestructura Aeronáutica indicó que la actuación A86 está realizada, según oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025.

Nota: La Unidad de Asesoría Jurídica señaló que la actuación A74 se encuentra realizada, de acuerdo con lo indicado en el oficio DGAC-AJ-OF-670-2025, sin embargo, esta obedece al tema de expropiaciones del Aeropuerto Internacional Metropolitano, por lo cual en el análisis de

información se consideró que la actuación debe permanecer pendiente debido a la vinculación de la toma de decisiones requerida respecto a este proyecto.

ACTUACIONES PENDIENTES

Finalmente, se informa que existen **37 actuaciones pendientes** (se considera 1 que se había tomado en cuenta en actuaciones que no se obtuvo respuesta por 2 involucrados), cuyo estado fue reportado por los responsables, vía oficio, indicando que aún no han sido concluidas, según análisis, se presenta un resumen de las Unidades que tiene las actuaciones pendientes, además, se reitera que, para obtener mayor detalle sobre cada una de ellas, puede consultarse el Anexo adjunto a este informe, previamente mencionado.

Las Unidades con las **actuaciones pendientes** que si brindaron respuesta serían las siguientes:

- De la Unidad de Infraestructura Aeronáutica están pendientes 16 actuaciones, de las cuales algunas, 3 se encuentran para terminar a finales del **2025, 4 en el 2026 al 2027 y 9 están para finalizar entre el 2028 al 2034. (ver anexo).**

- Por suspensión del **Proyecto Aeropuerto Metropolitano** están pendientes 12 actuaciones (A74-A85), a la espera de que se continue con gestiones y futuras directrices por parte de los jerarcas.

- De la Unidad de Tecnologías de la Información están pendientes 6 actuaciones (A110-115) en las cuales se encuentran trabajando y están en proceso, considerando que tienen relación con las contrataciones que actualmente se están gestionando, principalmente la denominada: Desarrollo del sistema de base de datos operacionales, indicada por la dependencia.

- La actuación A18, está para finalizar en setiembre del 2025, a la fecha del informe el documento borrador de la propuesta de la Ley General de Aviación Civil; se encuentra en revisión técnica por parte de la comisión de expertos nacionales a la espera de presentarse formalmente ante la Dirección General.

- Por parte del OFGI AIJS está pendiente 1 actuación, A103 sobre el traslado de hangar COOPESA, está en aprobación las gestiones y se estima avanzar con esto en noviembre 2025. Ejecutándose en primer trimestre 2026.

- Sobre las fases de Certificación de los aeropuertos, las Administraciones de los aeropuertos y el Departamento de Aeropuerto (DA) indican que se tiene pendiente la actuación A58, específicamente por parte del AIL y AITBP, ya el DA y el AIDOQ respondieron mediante oficio, sin embargo; no se tiene una fecha final para completar la actuación.

En el momento de concluir este informe, y a pesar de haber otorgado un plazo de siete días adicionales para brindar respuesta desde el envío del oficio, no se obtuvo pronunciamiento por parte de algunos responsables, por lo que, en ciertos casos no se cuenta con más información que la recopilada a través del seguimiento realizado. Cabe señalar que esta situación se presentó de forma reiterada en algunas dependencias, según se había registrado anteriormente en el informe DGAC-UPI-INF-023-2021 realizado por esta Unidad.

3. Conclusiones:

- Se evidencia un avance parcial en la ejecución de las actuaciones del PEI, de un total de 123 actuaciones, al cierre del 2021 se habían cerrado 69, lo que representaba un 56% del total. Al inicio del 2025, se dio seguimiento a las 54 actuaciones pendientes (44%), de estas, únicamente 5 fueron reportadas como ejecutadas, lo que representa un avance limitado (4% del total), y cuya información será insumo importante para la futura contratación relacionada con la actualización del nuevo PEI, asimismo, a la fecha, se concluye que 74 actuaciones están cerradas y 49 aún se mantienen pendientes, lo que equivale a un **avance total del 60% en la ejecución del PEI**.

- De las 49 actuaciones que aún permanecen pendientes (40% del total), en 13 casos no se obtuvo respuesta por parte de los responsables tras el envío del oficio correspondiente, lo que representa un 27% del total de actuaciones pendientes y un 11% respecto al total general.

- Al cierre de este informe existe un elevado número de actuaciones pendientes, para las cuales deberá definirse su tratamiento; en el sentido de determinar si no son relevantes para su continuidad o por el contrario deberán replantearse en el próximo PEI.

- Falta de respuesta por parte de algunas unidades a las consultas que UPI inició mediante oficio formal a partir del 16 de junio del 2025, específicamente (Departamento de Seguridad Operacional, Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos, Unidad de Asesoría Jurídica, Unidad de AVSEC FAL, Unidad de AIL, Unidad de AITBP).

- La mayoría de las actuaciones pendientes y que no se obtuvo respuesta, cabe indicar que corresponden a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos.

- Al no obtener respuesta se imposibilita la verificación del estado de avance de algunas actuaciones, lo que afecta directamente el análisis completo del cumplimiento del PEI, además, se podría considerar que estas dependencias justifiquen si la falta de respuesta se debe a que las actuaciones planteadas ya no tienen validez a la fecha o han dejado

de ser relevantes tras el paso del tiempo y nuevos procedimientos para la atención de las gestiones vinculadas a éstas.

- En cuanto a la suspensión del Proyecto Aeropuerto Metropolitano, están pendientes 11 actuaciones; siendo que es indispensable la toma de decisiones futuras respecto a la priorización que pudiera darse a este proyecto en los próximos gobiernos; considerando las implicaciones que tiene en cuanto a los recursos económicos, técnicos y demás requerimientos que conllevaría la implementación de este.

- Respecto a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica de las 16 actuaciones pendientes, 3 se encuentran en proceso de terminar a finales del 2025, 4 están programadas para ejecutarse del 2026 al 2027 y 9 están planteadas para finalizar entre el 2028 al 2034.

- Para efectos de profundizar sobre cada actuación, se ha dispuesto el documento Anexo, en el cual se ha integrado el cuadro completo denominado “Actuaciones”, que respalda la información resumida en este documento.

4. Recomendaciones:

DIRECCION GENERAL

1. Se le recomienda a la Dirección General que apruebe este informe y posterior se remita a la Unidad de Planificación Institucional para la debida divulgación atendiendo a las gestiones de transparencia y rendición de cuentas.

2. Es indispensable que desde la Dirección General se genere un oficio a las Dependencias que no respondieron a los requerimientos solicitados y aquellas que a la fecha evidencian la falta de cierre de actuaciones programadas para julio 2025, solicitándoles el análisis respectivo sobre las razones que influyeron a la falta de atención y ejecución de las actuaciones, considerando el personal, recursos técnicos o financieros, ya que esto permitiría identificar posibles futuros obstáculos que afectan el cumplimiento de las acciones planificadas, ya que en algunos casos es de índole reiterada la no respuesta, según el informe DGAC-UPI-INF-023-2021.

PLANIFICACION INSTITUCIONAL

3. Fortalecer los mecanismos de seguimiento y control, manteniendo un registro detallado de las gestiones que se realicen para cada actuación que permitan monitorear el avance en la ejecución del PEI, con alertas tempranas ante demoras o falta de respuesta.

4. Divulgar mediante circulares a las unidades responsables la importancia del PEI como herramienta de gestión estratégica y cumplimiento, considerando que en algunos casos las actuaciones responden directamente a la categorización que se tiene a nivel de país.

5. Promover una contratación para el desarrollo del nuevo Plan Estratégico Institucional, con la finalidad de contar con una herramienta actualizada que incluya indicadores de gestión según las dimensiones que han definido los entes contralores, así mismo, que este cuente con un enfoque de gestión por resultados; permitiendo a la institución implementar además las políticas aeronáuticas que proyecten el crecimiento ordenado

y acorde a la normativa vigente, facilitando la toma de decisiones y priorización en la asignación de los recursos presupuestarios con que se cuente en los próximos periodos.

Aprobación del Informe:

Firmas:

MARIA DE LOS ANGELES UMAÑA ALVARADO (FIRMA)

Firmado digitalmente por MARIA DE LOS ANGELES UMAÑA ALVARADO (FIRMA)
Fecha: 2025.09.26 13:47:45 -06'00'

Realizado por: María Umaña Alvarado

Unidad Planificación Institucional

MARIA DE LOS ANGELES VEGA ELIZONDO (FIRMA)

Firmado digitalmente por MARIA DE LOS ANGELES VEGA ELIZONDO (FIRMA)
Fecha: 2025.09.26 14:57:48 -06'00'

Aprobado por: Encargada, María Vega Elizondo

Proceso Formulación y Evaluación de Planes

Firmado digitalmente por KARLA MARIA CASCANTE UREÑA (FIRMA)
Fecha: 2025.09.29 10:19:14 -06'00'

V°B° Jefatura, Karla Cascante Ureña

Unidad de Planificación Institucional

5. Anexo I

ACTUACIONES

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
ESTRUCTURA	ÁREA 2	Apartado N° 4. Página 15	P4	4.1 Desarrollo de mapa de puestos y carrera profesional	**A12.** Desarrollo de un mapa de puestos que se adapte a la nueva organización de la Institución.	**2021:** Se desarrolló una propuesta de conformidad con el estudio de modernización de la estructura organizacional. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
					A13. Establecer en base a la nueva estructura organizativa, contemplando todos los niveles, una denominación común de los puestos en toda la Organización.	**2021:** La propuesta de modernización de la estructura organizacional fue avalada por MIDEPLAN mediante el oficio DM-112-17 con fecha 01-03-17 y DM-770-17 con fecha 17-11-17. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
					A14. Establecer criterios objetivos y homogéneos para el encuadre de los empleados en cada uno de los niveles organizativos existentes.	**2021**: Se envío correo a RRHH solicitando la información. No se tienen datos. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
					A15. Proporcionar al empleado una perspectiva de carrera profesional transparente, con opciones de desarrollo tanto verticales, como horizontales/ transversales.	**2021:** Se envío correo a RRHH solicitando la información. No se tienen datos. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, , solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A16. Gestionar la carrera profesional de cada empleado de forma personalizada y adaptada a su puesto, a través del diseño e implementación de un itinerario formativo específico para cada posición.	**2021:** Se envío correo a RRHH solicitando la información. No se tienen datos. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
			P5	**4.2. Reubicación de la dependencia de Investigación de Accidentes e Incidentes**	**A18.** Modificación de la Ley General de Aviación Civil.	**2021:** Se conformó una Comisión para analizar el Borrador de la Ley existente, se encuentra en proceso de revisión para presentar propuesta según cronograma de trabajo. Se encuentran trabajando en eso. **2025:** María Umaña Alvarado envía correo electrónico el 11 de junio 2025 a María Vega Elizondo y Karla Cascante Ureña para que brindarán respuesta acerca esta actuación. -El 11 de setiembre vía correo electrónico la Sra. María Vega Elizondo indicó que: Desde el 2023-2024, en la Institución se gestiona el Proyecto CRI23801: "Asistencia técnica de OACI para el desarrollo de una Política Aeronáutica Nacional y la Reforma Integral de la Ley General de Aviación Civil", como parte del proyecto, expertos de la OACI realizaron una visita técnica a Costa Rica en agosto de 2024. A partir de esta misión, se licitaron y planificaron los siguientes entregables: *Fase de diagnóstico: Recibida a finales de octubre de 2024. *Política Aeronáutica Nacional (DGAC): Entregada en enero de 2025. Esta fue sometida a un proceso de revisión y ajustes con base en las observaciones de las partes interesadas. Posteriormente, fue aprobada por el CETAC mediante el acuerdo CETAC-AC-2025-0756. El documento aprobado fue entregado al Director del Proyecto, por lo que la siguiente fase consistirá en identificar cuáles de los elementos incluidos en la política serán incorporados en las acciones y planes estratégicos de la Dirección. *Propuesta de Nueva Ley General de Aviación Civil: Según el cronograma del proyecto, la OACI entregó la propuesta de Ley el pasado 29 de agosto de 2025. Esta fue remitida el 1.º de septiembre al Director del Proyecto, Lic. Miguel Solano, para que emitiera su criterio técnico. Posteriormente, el 10 de septiembre de 2025, el Lic. Solano envió el documento al Grupo de Expertos Nacionales, designado por la Dirección General, con el fin de que emitieran sus observaciones, comentarios y aportes. Se estableció como fecha límite para la recepción de estos insumos el 30 de septiembre de 2025. Una vez concluido este proceso de revisión, si el criterio del Director del Proyecto es favorable, la propuesta será trasladada, junto con dicho criterio, al CETAC para su eventual aprobación. En caso contrario, el documento será devuelto a la OACI para que realice los ajustes correspondientes.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
LEGISLACIÓN	AREA 3	Apartado N°5. Página 19	P6	5.1 Apertura internacional del Transporte Aéreo	**A19.** Desarrollo de un Programa de apertura internacional	**2021:** Borrador para aprobación CETAC No se conformó la dependencia de "Asuntos Internacionales" como lo planteaba el PEI, son funciones que desarrolla la Unidad de Transporte Aéreo. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-119-2025 a la Unidad de Transporte Aéreo el día 13 de junio 2025, consultando acerca del último avance que habían enviado. **La Unidad de Transporte Aéreo:** La Unidad mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-107-2025 con fecha del 19 de junio, remitido el 20 de junio a la Sra. Karla Cascante Ureña indica lo siguiente: específicamente, no se conformó una dependencia de asuntos internacionales, dado que como mencionó la jefatura de entonces, esto carece de sentido, al ser una función medular de Transporte Aéreo y génesis de todas las demás funciones de la Unidad. **2022- 2025:** No obstante, lo anterior, a nivel de sistema de gestión se implementó el proceso conocido como Investigación y Desarrollo, que contiene entre otras la materia de asuntos internacionales y en virtud que no existe posibilidad de dotar de plazas adicionales o recalificar a los funcionarios, se considera que esta acción es suficiente en el contexto actual.	1	

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
USUARIO	**AREA 4**	**Apartado N°6. Página 24**	**P9**	**6.1. Información al usuario sobre sus derechos**	**A25.** Recopilación de la información oficial a presentar.	2021: En concordancia con el objetivo de informar a los pasajeros que utilizan alguna Terminal Aérea sobre sus derechos con respecto a cómo actuar contra las líneas aéreas por reclamos de equipajes, tiquetes, itinerarios y otros, se debe de mencionar que se creó un apartado en la página web de la DGAC para consultas, quejas, denuncias, etc. Igualmente se ha solicitado al Gestor Interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría "AERIS" por parte de la Contraloría de Servicios una ampliación de la información sobre los derechos que tienen los usuarios al viajar y la gestión del trámite de quejas ante la Administración del Aeropuerto y la Aerolínea, así como información actualizada sobre cuál es la política o acciones tomadas de parte de AERIS en el AIJS relacionada con la información que se les brinda a los usuarios y pasajeros que utilizan dicha terminal aérea, en cuanto a sus derechos y cuál es el procedimiento para actuar en caso de recalamos al momento de utilizar un servicio aéreo. Lo anterior para incorporarlo a la página web oficial, www.dgac.go.cr, y poder actualizar los objetivos de la Contraloría de Servicios a nivel institucional y a nivel de tratamiento de las quejas y denuncias que al respecto se tramitan oficialmente. Transporte Aéreo envió a la Asesoría Legal un borrador de un "Reglamento sobre los Derechos y Obligaciones y de los Usuarios y Operadores del Transporte Aéreo". Se cuenta en la página de la DGAC, un enlace a la página del SJO y ahí se muestra el procedimiento, donde se indica que en caso de extravío de maletas se deben comunicar con la aerolínea. Se consultará con AJ, Cristian indica que se tramitó al MOPT y se encuentra archivado. 2025: Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-119-2025 a la Unidad de Transporte Aéreo el 13 de junio 2025 consultando si realizó alguna otra gestión diferente al borrador que emitieron a la Unidad de Asesoría Jurídica. -Vía correo electrónico María Umaña Alvarado también envía oficio DGAC-UPI-OF-122-2025 a la Unidad de Asesoría Jurídica el 16 de junio 2025 donde se le solicitó confirmar a Mauricio Rodríguez Fallas, Jefatura Unidad si dicho reglamento fue finalmente emitido y puesto en ejecución. **Unidad de Transporte Aéreo**: La Unidad mediante oficio DGAC-DSO-TA-OF-107-2025 con fecha del 19 de junio pero remitido el 20 de junio a la Sra. Karla Cascante Ureña indica lo siguiente: En nuestros registros tenemos que efectivamente para el año 2015, se envió el informe DGAC-UDTA-INF-0159- 2015 a la Asesoría Legal y posteriormente se envió a la misma Unidad el oficio DGAC-UDTA-OF-0344-2015, en el cual se tomaban en cuenta las observaciones de diferentes actores de la industria aeronáutica, a raíz del espacio que se brindó para tales efectos, en el diario oficial la Gaceta. 2022- 2025: No se tienen datos para este periodo, por cuanto se entiende que este tema fue trasladado a la Asesoría Legal y en su momento se indicó de manera verbal que el tema se envió al MOPT para los trámites respectivos. Sin embargo, antes de publicar algún decreto sobre este tema y dados la cantidad de años que han transcurrido, considero necesario que se vuelva a revisar y actualizar el proyecto a las tendencias actuales. **La Unidad de Asesoría Jurídica**: Envía correo electrónico el 19 de junio 2025 a la Dirección General con el fin de atender el oficio DGAC-UPI-OF-122-2025 que se les había enviado, en donde se había solicito indicar el trámite dado al oficio N°DGAC-UAL-1293-2017 de 06 de noviembre de 2017, la Asesoría Jurídica, había remitido a la Dirección General, el proyecto de Decreto denominado "Reglamento sobre los Derechos y Obligaciones de los Usuarios de los servicios aéreos y aeroportuarios" oficio CTAC-AC-2016-0301 de 16 de marzo de 2016.	U	1
RECURSOS HUMANOS	**ÁREA 5**	**Apartado N°7. Página 28**	**P12**	**7.2 Retención del talento**	**A31.** Promover la formación específica ligada a contratos de permanencia en la Institución.	**2021:** Se solicito información a Recursos Humanos. No se cuenta con una respuesta por parte de Recursos Humanos, no se cuenta con evidencia de su implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota**: No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
					A32. Desarrollo de carrera profesional.	**2021**: Se solicito información a Recursos Humanos. No se cuenta con una respuesta por parte de Recursos Humanos, no se cuenta con evidencia de su implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota**: No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A33. Disminuir la diferencia salarial en los puestos técnicos con respecto a la industria.	**2021**: Se solicito información a Recursos Humanos. No se cuenta con una respuesta por parte de Recursos Humanos, no se cuenta con evidencia de su implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-118-2025 a la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos el día 13 de junio 2025, solicitando respuesta ya que anteriormente no habían contestado. **Nota**: No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
MEDIOS TECNOLÓGICOS	**ÁREA 6**	**Apartado N°8. Página 33**	**P14**	**8.2 Gestión de proyectos**	**A36.** Análisis sobre la Instalación de software para gestión de proyectos.	**2021:** La Unidad de Infraestructura utiliza la herramienta Ms Project, para el cronograma de los proyectos. Sin embargo, no se cuenta con un software específico para la gestión de proyectos. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 19 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta con dicho software. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Dicha herramienta se mantuvo en el tiempo, sin embargo, en el año 2024 el proveedor babel indico que no iba a seguir con dichos servicios según contratación 2020LA-000007-0006600001, Suscripciones de Project, a la fecha de hoy el proveedor es People Consulting es el que esta con la herramienta. 2024LD-000006-0006600001 Adquisición de Servicio de suscripción de Project Online para usuarios Institucionales de la DGAC Plan 3 el uso adecuado del software siempre se ha llevado a cabo por parte de la Unidad de Tecnologías de Información y dotar la herramienta a su respectivo usuario final.	1	
					A37. En su caso, implementación del software y Formación para el uso adecuado del mismo.	**2021**: La Unidad de Infraestructura utiliza la herramienta Ms Project, para el cronograma de los proyectos. Sin embargo, no se cuenta con un software específico para la gestión de proyectos. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día x de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta con dicho software. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Dicha herramienta se mantuvo en el tiempo, sin embargo, en el año 2024 el proveedor babel indico que no iba a seguir con dichos servicios según contratación 2020LA-000007-0006600001 Suscripciones de Project, a la fecha de hoy el proveedor es People Consulting es el que esta con la herramienta. 2024LD-000006-0006600001 Adquisición de Servicio de suscripción de Project Online para usuarios Institucionales de la DGAC Plan 3 el uso adecuado del software siempre se ha llevado a cabo por parte de la Unidad de Tecnologías de Información y dotar la herramienta a su respectivo usuario final.	1	
			P17	**8.5. Desarrollo de software**	**A46.** Identificación de necesidades, respecto a implantación de software, de las Unidades de la Institución.	**2021:** SIAR / El sistema de gestión flota de vehículos se encuentra en proceso de desarrollo. El sistema que utiliza bienes es el SIFCO, SIBINET-Hacienda. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita si los sistemas mencionados han sido implementados a la fecha. **Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: La herramienta SIAR, sigue en su funcionamiento y COCESNA le da el soporte, además está en el proceso de desarrollo sobre el nuevo SIAR EVO. La herramienta SIFCO siguen en funcionamiento y se actualizo en el año 2023 SIBINET-Hacienda. La Unidad de Tecnología de Información no tiene injerencia en dicha Herramienta ya que es del Ministerio de Hacienda, el sistema de gestión flota de vehículos es una licencia contratada con el proveedor “Sky data”, esta compañía brinda el servicio de arrendamiento para el monitoreo de la flota vehicular, así como otros servicios asociados. El uso y administración recae en la Unidad de Servicios Generales.	1	

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
REGULACIÓN	ÁREA 8	Apartado N°10. Página 45	P21	**10.2 Certificación de aeropuertos**	**A58.** Desarrollo de la certificación de aeropuertos.	**2021**: El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría cuenta con su certificado. Los Aeropuertos Internacionales Tobías Bolaños, Daniel Oduber y de Limón trabajan en las gestiones para lograr certificarse, actualmente se encuentran en fase. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-124-2025 a las Administraciones de los aeropuertos de AIL /AITBP/AIDOQ el día 1 7 de junio 2025, se les solicita para el periodo 2025 indiquen el estado actualizado de estas gestiones y si existen observaciones o plazos previstos para las siguientes etapas, el oficio copia a Sr. Luis Torres Núñez, Jefatura Unidad de Supervisión de Aeródromos y Sra. Sylvia Jiménez Cascante, Jefatura Departamento de Aeropuertos. **La Administración del AIDOQ:** responde el 25 de junio mediante oficio DGAC-DA-AIDOQ-OF-099-2025, con fecha del 24 /06/2025 remitido por Hernán Juárez Pérez, Administrador Lado Aéreo, indicando que se encuentra en la fase 3 del Proceso de Certificación, teniendo pendiente aún las siguientes acciones:- Corrección y actualización de los manuales de SEI- Corrección y actualización del Manual de Fauna - Revisión y actualización de las referencias cruzadas para los Manuales antes mencionado, Respecto al primer punto, se le remitió la solicitud a la jefatura de la Estación de nuestro aeropuerto, para que hagan la revisión de los documentos, luego de ello procedemos a revisar las referencias cruzadas de esos documentos. En referencia al manual de fauna, desde el 18/11/2024 se tiene un contrato con la empresa Manejo de Fauna Silvestre (MFS), y quienes por contrato deben proveer el Procedimiento de control de fauna, documento que está ligado al manual en cuestión; luego de la entrega procedemos a revisar las referencias cruzadas del mismo. Cabe agregar, que la empresa MFS presentó muy recientemente parar evisión del Departamento de Aeropuertos y de esta Administración el Procedimiento requerido; mismo que está apenas en proceso de ser revisado. **El Departamento de Aeropuertos**: remite oficio DGAC-DA-OF-0226-2025, con fecha del 30 de junio 2025 pero remitido el 1 de julio a la jefatura de la Unidad de UPI, la Sra. Sylvia Jiménez Cascante indica lo siguiente: "**Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós:** En adición a lo indicado en el cuadro adjunto (oficios DGAC-AIDOQ-OF-101-2022, DGAC-AIDOQ-OF-255-2022 del 22 de diciembre de 2022, la ADM AIDOQ y DGACDSO-AGA-OF-0140-2025) es necesario indicar que mediante oficio DGAC-DA-AIDOQOF-099-2025, la Administración del AIDOQ responde al oficio DGAC-UPI-OF-124-2025 indicando que actualmente el proceso de certificación se encuentra en la fase 3, teniendo pendiente aún las siguientes acciones:- Corrección y actualización de los manuales de SEI.- Corrección y actualización del Manual de Fauna.- Revisión y actualización de las referencias cruzadas para los Manuales antes mencionados. **Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma**: En adición a lo indicado en el cuadro adjunto (oficios DGAC-DA-AITBP-OF-0057-2021 y DGAC-DSO-AGA-OF-0120-2025) es necesario mencionar que en este último documento, la Unidad de Supervisión de Aeródromos le reitera a la Administración del AITBP que tiene pendiente de aportar el detalle y hojas de vida del personal clave responsable de Operaciones, Mantenimiento y Seguridad Operacional, acorde a lo que establece la regulación, así como la referencia cruzada respecto al Manual de Mantenimiento corporativo y el oficio de entrega de los documentos con la información vertida en la memoria portátil que se entregó sin mediar documento formal para la solicitud de la fase 2. **Aeropuerto Internacional de Limón:** En adición a lo indicado en el cuadro adjunto (oficio DGAC-DA-OF-0043-2024) en ese documento el Departamento de Aeropuertos comunica a la Unidad de Supervisión de Aeródromos que continuar con el proceso de certificación de MRLM depende de una serie de requerimientos administrativos, técnicos y operativos que deben dotarse a la administración aeroportuaria, condición que no será posible cumplir en el mediano plazo, razón por la cual el Departamento de Aeropuertos no considera ni viable ni posible continuar con el proceso de certificación, a lo sumo, la administración del aeropuerto podría generar una base documental tipo "MOA" que describa las actividades que desarrolla actualmente con los recursos que dispone, pero estaría muy lejos de poder cumplir con requerimientos de certificación para superar la Fase 2. En este sentido, la Administración de MRLM se encuentra en proceso de elaboración del MOA del aeropuerto. Ahora bien, resulta necesario mencionar que desde un inicio este proceso de certificación de los aeropuertos internacional ha estado inmerso en una serie de debilidades que contrastan con los dispuesto por la regulación que rige la materia, mismas que han sido expuestas en reiteradas oportunidades por este Departamento de Aeropuertos y que así lo seguirá haciendo." **Nota:** Pendiente de respuesta por el AIL y AITBP y en su defecto la Supervisión de Aeródromos.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
			P22	10.3. Desarrollo de la inspección de seguridad aeroportuaria	**A59.** Dotación de personal necesario al Departamento de AVSEC-FAL	**2021**: Se ha aumentado la cantidad de personal con que cuenta AVSEC-FAL, sin embargo no se brinda el servicio continuo en los Aeropuertos Internacionales. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-126-2025 dirigido a Luis Diego García Palma, Jefatura Departamento de Seguridad Operacional el 18 de junio 2025, donde se solicita para este periodo 2025: se nos indique cómo se ha atendido la situación relacionada con la falta de personal suficiente para garantizar dicho servicio. Adicional se envía oficio DGAC-UPI-OF-127-2025, dirigido a Sandra López Madrigal consultando si se ha gestionado un incremento de plazas para la Unidad de AVSEC FAL. **Nota:** No se recibe respuesta de ninguno de los involucrados.		1
					A60. Designación de dicho personal a los aeropuertos internacionales, promoviendo también la especialización del mismo en funciones concretas.	**2021:** Se ha aumentado la cantidad de personal con que cuenta AVSEC-FAL, sin embargo, no se brinda el servicio continuo en los Aeropuertos Internacionales. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-126-2025 dirigido a Luis Diego García Palma, Jefatura Departamento de Seguridad Operacional el 18 de junio 2025, Para este periodo 2025: se solicita indique cómo se ha dado seguimiento a esta medida. Según lo informado, se ha incrementado la cantidad de personal AVSEC-FAL; sin embargo, el servicio no se brinda de forma continua en los Aeropuertos Internacionales. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
					A62. Desarrollo de un marco jurídico sólido en relación a la capacidad sancionatoria de la Institución reguladora en temas de seguridad.	**2021**: No se ha desarrollado un marco jurídico o una modificación a la Ley General de Aviación Civil que permita a AVSEC-FAL establecer procesos sancionatorios. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-126-2025 dirigido a Luis Diego García Palma, Jefatura Departamento de Seguridad Operacional el 18 de junio 2025, se solicita para este periodo 2025 se nos indique si existe algún avance en relación con la modificación de dicha Ley para atender esta necesidad. **Nota:** No se recibe respuesta por parte de la Unidad.		1
INFRAESTRUCTURA	ÁREA 9	Apartado N°11. Página 51	P24	11. Desarrollo de planificación aeroportuaria	**A67.** Definición de una estructura fija de contenidos de los Planes Maestro.	**2021:** Anualmente se presenta ante el CETAC para su aprobación el plan de inversiones a realizar por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, conteniendo los proyectos de inversión a incorporar en el Plan Operativo Institucional - Presupuesto del año correspondiente. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad para este periodo 2025 informar acerca de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Se planificará el inicio de la elaboración de una estructura fija de contenidos de los Planes Maestros cuando se cuente con la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, donde se espera la entrega del primer borrador a finales del 2025, por lo tanto, y usando como base los productos generados tanto en dicho Plan Maestro como en el del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se procederá a realizar un manual para la definición de la estructura fija de dichas herramientas de planificación, estimando la finalización en el 2026.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A68. Determinación de la periodicidad de actualización del Plan Maestro.	Anualmente se presenta ante el CETAC para su aprobación el plan de inversiones a realizar por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, conteniendo los proyectos de inversión a incorporar en el Plan Operativo Institucional - Presupuesto del año correspondiente. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad para este periodo 202Se solicita a la Unidad informar si ya tienen determinada la periodicidad y en que documento se ha incluido , en referencia a la actualización de Planes Maestros. **Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Dentro de la guía que se elaboraría para la estructura fija de contenidos de los Planes Maestros se determinaría la periodicidad de actualización, por lo cual, se estima tener el resultado en el 2026.		1
					A69. Desarrollo de la base legal del Plan Maestro.	Anualmente se presenta ante el CETAC para su aprobación el plan de inversiones a realizar por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, conteniendo los proyectos de inversión a incorporar en el Plan Operativo Institucional - Presupuesto del año correspondiente. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad para este periodo 2025 informar acerca de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Se planifica crear un nuevo Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC) que regule lo determinado en la guía indicada en la Acción A67. Se estima que la publicación en el Diario Oficial La Gaceta estaría al menos un año posterior a su elaboración, es decir, en el año 2027.		1

			P25	**11.2 Desarrollo nuevo Aeropuerto Internacional del área metropolitana de San José**	**A74.** Expropiaciones.	**2021**: Mediante el Decreto Nº 40431-MOPT se declara de interés público y nacional los terrenos para la construcción del Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, firmado por el presidente Luis Guillermo Solís Rivera y el ministro de Transporte Carlos Villalta, el mismo rige a partir del miércoles 31 de mayo de 2017.Los terrenos en los que se construirá el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, que se ubican en los distritos de Mastate, Coyolar y La Ceiba del cantón de Orotina, fueron declarados de interés público por el Gobierno, a efectos de iniciar los trámites de expropiación correspondientes. Según el Decreto, se trata de un sitio favorable para emplazar el nuevo aeropuerto, por su cercanía con la Gran Área Metropolitana (GAM) y la posibilidad de integrar los diferentes medios de transporte. A la fecha no se conoce que se haya iniciado con ningún proceso expropiatorio referido a este proyecto. **2021-2025:** En reunión con Mary Vega y Karla Cascante el 20 de junio del 2025 se indicó lo siguiente: se emitió el oficio DGAC-UPI-OF-103-2021 con el informe DGAC-UPI-INF-008-2021 ambos de UPI para dar a conocer la situación del proyecto. Adicionalmente Asesoría Jurídica mediante oficio DGAC-AJ-OF-1357-2022, con fecha 6 de diciembre del 2022 con el asunto: Criterio legal sobre los decretos ejecutivos números 40430-MOPT y 40431-MOPT, referentes al futuro Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, se recomienda al Consejo Técnico de Aviación Civil lo siguiente: **1)** Solicitar el criterio técnico de los Departamentos Financiero Administrativo y Aeropuertos, respecto a la situación actual del proyecto de “Nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano”, para ese Consejo decida si continua o lo mantiene suspendido. **2)** Que sea remitido el presente criterio legal a la instancia competente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes a efecto de que se valore de conformidad con criterios de razonabilidad y oportunidad la derogatoria de los decretos ejecutivos números 40430-MOPT denominado Declara de interés público y nacional las actividades con la planificación, financiamiento, construcción, desarrollo y ejecución del Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, y 40431-MOPT, denominado Declara de interés público y nacional de los terrenos para la construcción del Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, ambos del 31 de mayo de 2017. Este proyecto está incluido en el plan nacional de transporte y suspendido en el BPIP con el código 001392, Metropolitano 2025. Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). Criterio de seguimiento UPI 2025: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050. La parte normativa: se solicitó mediante el oficio DGAC-UPI-OF-143-2025 el día 26 de junio 2025 a la Unidad de Asesoría Jurídica el estado de las expropiaciones y el Decreto Nº 40431-MOPT. **La Unidad de Asesoría Jurídica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-AJ-OF-670-2025, enviado el 30 de junio 2025 donde indicó lo siguiente: El desarrollo del nuevo aeropuerto internacional del área metropolitana de San José es un proyecto que corresponde a la esfera técnica de la Dirección General, particularmente al Departamento de Aeropuertos, por lo cual será dicha instancia la encargada de brindar la información requerida y de emitir la respuesta correspondiente, dentro del ámbito de sus competencias funcionales y técnicas. Por nuestra parte, la Unidad de Asesoría Jurídica informa que, a la fecha no se han llevado a cabo gestiones ni se registran avances relacionados con trámites de expropiación u otros procesos legales vinculados al mencionado proyecto, por lo que no existen actuaciones en curso bajo nuestra responsabilidad en esta materia. Adicionalmente, mediante oficio DGAC-AJ-OF-0932-2025, remitido por la Unidad también se indicó que el señor Jerry Carvajal Angulo, concluye que la participación de la Asesoría Jurídica en procesos de expropiación dentro de proyectos constructivos promovidos por la Dirección General de Aviación Civil se limita exclusivamente al seguimiento de los acuerdos emitidos por el Consejo Técnico de Aviación Civil. En consecuencia, esa unidad no tiene competencia para iniciar trámites de expropiación de oficio en el caso de nuevos proyectos aeroportuarios, salvo que medie un reclamo administrativo por parte de un tercero, situación que no aplica en el presente caso. Por tanto, se considera rendido el informe y se tiene por atendida la gestión en lo que a esta dependencia corresponde. **Nota**: La Unidad de Asesoría Jurídica se vinculará nuevamente a esta actuación cuando el proyecto se active.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A75. Topografía y Geotecnia	**2021:** Sin definir. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025:** la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A76. Proyectos básicos, incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.	**2021:** Proyecto Suspendido. Proveeduría / Infra **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A77. Estudio de impacto Ambiental y aprobación DIA (Declaración Impacto Ambiental), incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.	**2021:** Con fecha 24 de agosto de 2017 y mediante el oficio CETAC-AC-2017-0928 el Consejo Técnico de Aviación Civil aprobó la contratación de los servicios profesionales para realizar el estudio de impacto ambiental, con un costo estimado de $2,5 millones. Posteriormente, el Consejo Técnico de Aviación Civil, a través de la Proveeduría Institucional, avisó a los interesados en la Licitación Abreviada 2018LN-000004-0006600001 “CONTRATACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA LA REALIZACIÓN DEL DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL D1, ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y ANEXO ÚNICO”, que mediante el artículo décimo sétimo de la sesión ordinaria 50-2018 celebrada el día 26 de setiembre del 2018, acordó declarar DESIERTA la Licitación Pública de marras, lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el oficio CETAC-AC-2018-0882 de fecha 02 de octubre del 2018. PPT_ Documento técnico que analiza posibles efectos antes que inicie el proyecto. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025:** la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1

Área (Índice) Nombre		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página) #	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
					A78. Proyectos constructivos, incluyendo preparación del PPT, licitación y adjudicación.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A79. Seguridad, salud y calidad.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025:** la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A80 Direcciones de obra, coordinación y gestión del proyecto.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A81. Obras.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A82. Pruebas de integración de sistemas y prueba de explotación.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A83. Infraestructuras de acceso.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A84. Reposición de servicios e infraestructuras afectadas.	**2021:** Proyecto Suspendido. **2025**: Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
					A85. Coordinación con otras administraciones.	**2021**: Proyecto Suspendido. **2025:** Según el PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA Elaborado por la empresa ALG en 2023 indicó que este Proyecto se encuentra sobredimensionado. Este plan no contemplaba que seguirían operando la Aviación General y parte del tráfico doméstico en un aeropuerto en el Valle Central (página 271) y el nuevo aeropuerto en Orotina será una realidad a largo plazo (más allá de 2050 – saturación SJO) Análisis estratégico del Nuevo Aeropuerto de San José, se muestra en la (página 273). **Criterio de seguimiento UPI 2025**: la parte técnica debe de empezar a generar los estudios de insumos y la ejecución de obra en el 2035 para operar en el 2050.		1
			P26	**11.3. Desarrollo Aeropuerto del Pacífico Sur**	**A86.** Definir la fase inicial del Aeropuerto.	**2021**: Se cuenta con el documento "Plan Maestro Aeropuerto del Sur Costa Rica", elaborado por Cooperación Técnica de OACI. **2025:** Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26/06/202, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica**: Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: La fase inicial del proyecto consiste en la elaboración de estudios técnicos a nivel de prefactibilidad, siendo el principal requerimiento indicado en el Plan Maestro del 2013, el finalizar el estudio arqueológico en la zona de análisis, tomando en consideración la huella establecida por ALG en el Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional de Costa Rica. **Estos estudios finalizaron con la presentación del informe por parte de la Comisión Arqueológica Nacional mediante acuerdo tomado en la sesión ordinaria N°04-2025 del 11 de febrero de 2025.**	1	

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A87. Realizar la reserva de los terrenos necesarios.	**2021:** En el año 2011 fueron publicados los Decretos Ejecutivos 36226-MOPT y 36834- MOPT, mediante los cuales se promulgó la "Declaratoria de Interés Público", el desarrollo de dicho proyecto, considerando el inmueble 74847-001 y 002. Se conoce que se depositó a la Procuraduría General el 20 de diciembre 2011 la suma de ¢233.319.750,00 con el fin de realizar la indemnización a INFOCOOP por la finca folio 74847-001 y 002, posteriormente en el mes de abril 2012 se suspendió él envió del expediente para continuar con el trámite, debido a la ocupación de las tierras. En el mes de setiembre 2013 se aprueba el Estudio Ambiental, desarrollado con la empresa Acciona Inforest, mismo que se presentó a SETENA en noviembre 2013 para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto. Durante el mes de junio 2014, se emite la declaratoria de "Patrimonio de la Humanidad" por parte de la UNESCO, de las áreas aledañas a las fincas donde se ubican las esferas precolombinas de la Zona Sur del país, determinando la necesidad de evaluar respecto a la ubicación planeada para desarrollar el proyecto. Posterior a esta Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Museos indicó la necesidad de realizar un "Estudio de Penetración", para garantizar que no existan hallazgos arqueológicos en la zona, sin embargo, no se cuenta con los equipos requeridos para su realización, su costo es muy elevado y de conformidad con consultas realizadas se conoce que la UNESCO por lo general, no ha autorizado ningún desarrollo ni construcciones en áreas declaradas como Patrimonio. Para el mes de diciembre de 2014, se presenta ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, la recomendación de adjudicación para realizar los "Estudios de Factibilidad Socioeconómica, Técnica, Legal e Institucional para el posible emplazamiento del Aeropuerto Internacional de la Región Brunca; acordando el CETAC "declarar desierta la licitación". Mediante el oficio CETAC-AC-1404-2014 con fecha 04 de diciembre de 2014, del cual le adjunto copia, se indica: "Se analiza por parte de los señores Directores del Consejo Técnico el tema de desarrollar un nuevo aeropuerto internacional en la Región Brunca, y considerando que en esta zona se han encontrado esferas arqueológicas lo que ocasionaría una redirección del proyecto por su posición geográfica, además de que el país no está en condiciones de desarrollar varios aeropuertos internacionales a la vez, en virtud de que los recursos son limitados y para fortalecer el turismo a nivel nacional es necesario mejorar las condiciones de los aeropuertos pequeños de cada región". Posterior a este acuerdo del CETAC, se procedió a solicitar a la Procuraduría General el reintegro de los fondos que se habían depositado por la finca folio 74847-001 y 002, dineros recibidos entre el año 2015-2016 en la Institución. Dados los detalles citados, la Institución ha venido desarrollando obras de inversión para realizar mejoramientos en aeródromos ubicados en la Zona Sur del país, interviniendo aeródromos tales como: Palmar Sur, Golfito, Puerto Jiménez, Coto 47, Drake, Pérez Zeledón; entre otros. Cabe mencionar que en los Planes Operativos Institucionales actuales, no se ha considerado a la fecha incorporar ningún objetivo vinculante con el proyecto del "Aeropuerto de la Zona Sur". **2025:** Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26/06/202, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: Actualmente se han reservado 900 Hectáreas identificadas en el Plan Maestro vigente, esto a pesar de que el estudio arqueológico sólo contemplada la intervención en 132 Ha, sin embargo, es importante continuar con los estudios de factibilidad y desarrollo máximo del aeropuerto según la demanda proyectada, esto con el fin de delimitar nuevamente los terrenos requeridos. Esta acción se completaría con la actualización del Plan Maestro, la cual se programa entre el 2026 y 2027.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A88. Completar y profundizar en los estudios de planificación y viabilidad.	**2021:** En el año 2011 fueron publicados los Decretos Ejecutivos 36226-MOPT y 36834- MOPT, mediante los cuales se promulgó la "Declaratoria de Interés Público", el desarrollo de dicho proyecto, considerando el inmueble 74847-001 y 002. Se conoce que se depositó a la Procuraduría General el 20 de diciembre 2011 la suma de ¢233.319.750,00 con el fin de realizar la indemnización a INFOCOOP por la finca folio 74847-001 y 002, posteriormente en el mes de abril 2012 se suspendió él envió del expediente para continuar con el trámite, debido a la ocupación de las tierras. En el mes de setiembre 2013 se aprueba el Estudio Ambiental, desarrollado con la empresa Acciona Inforest, mismo que se presentó a SETENA en noviembre 2013 para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto. Durante el mes de junio 2014, se emite la declaratoria de "Patrimonio de la Humanidad" por parte de la UNESCO, de las áreas aledañas a las fincas donde se ubican las esferas precolombinas de la Zona Sur del país, determinando la necesidad de evaluar respecto a la ubicación planeada para desarrollar el proyecto. Posterior a esta Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Museos indicó la necesidad de realizar un "Estudio de Penetración", para garantizar que no existan hallazgos arqueológicos en la zona, sin embargo, no se cuenta con los equipos requeridos para su realización, su costo es muy elevado y de conformidad con consultas realizadas se conoce que la UNESCO por lo general, no ha autorizado ningún desarrollo ni construcciones en áreas declaradas como Patrimonio. Para el mes de diciembre de 2014, se presenta ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, la recomendación de adjudicación para realizar los "Estudios de Factibilidad Socioeconómica, Técnica, Legal e Institucional para el posible emplazamiento del Aeropuerto Internacional de la Región Brunca; acordando el CETAC "declarar desierta la licitación". Mediante el oficio CETAC-AC-1404-2014 con fecha 04 de diciembre de 2014, del cual le adjunto copia, se indica: "Se analiza por parte de los señores Directores del Consejo Técnico el tema de desarrollar un nuevo aeropuerto internacional en la Región Brunca, y considerando que en esta zona se han encontrado esferas arqueológicas lo que ocasionaría una redirección del proyecto por su posición geográfica, además de que el país no está en condiciones de desarrollar varios aeropuertos internacionales a la vez, en virtud de que los recursos son limitados y para fortalecer el turismo a nivel nacional es necesario mejorar las condiciones de los aeropuertos pequeños de cada región". Posterior a este acuerdo del CETAC, se procedió a solicitar a la Procuraduría General el reintegro de los fondos que se habían depositado por la finca folio 74847-001 y 002, dineros recibidos entre el año 2015-2016 en la Institución. Dados los detalles citados, la Institución ha venido desarrollando obras de inversión para realizar mejoramientos en aeródromos ubicados en la Zona Sur del país, interviniendo aeródromos tales como: Palmar Sur, Golfito, Puerto Jiménez, Coto 47, Drake, Pérez Zeledón; entre otros. Cabe mencionar que en los Planes Operativos Institucionales actuales, no se ha considerado a la fecha incorporar ningún objetivo vinculante con el proyecto del "Aeropuerto de la Zona Sur". **2025**: Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26 de junio del 2025, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: El Museo Nacional de Costa Rica ha comunicado la ejecución de un rescate arqueológico en las zonas de mayor hallazgo durante el estudio respectivo, la cual se ejecutaría en el primer trimestre del 2026. De parte de la Dirección General de Aviación Civil se elaborarán los términos de referencia para la elaboración de estudios técnicos en distintas áreas de estudio, así como la actualización del Plan Maestro, ambos dentro del periodo 2026 y 2027. Aunado a este punto, y según lo ha manifestado el MNCR, se requiere realizar un estudio de impacto patrimonial conforme se tenga más resultados de los estudios previamente citados. Este último estudio, en conjunto con la actualización del Plan Maestro conforman la factibilidad del proyecto, por lo cual se programa su finalización en el 2028.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A89. Analizar la posible incompatibilidad con el aeródromo de Palmar Sur.	**2021:** En el año 2011 fueron publicados los Decretos Ejecutivos 36226-MOPT y 36834- MOPT, mediante los cuales se promulgó la "Declaratoria de Interés Público", el desarrollo de dicho proyecto, considerando el inmueble 74847-001 y 002. Se conoce que se depositó a la Procuraduría General el 20 de diciembre 2011 la suma de ¢233.319.750,00 con el fin de realizar la indemnización a INFOCOOP por la finca folio 74847-001 y 002, posteriormente en el mes de abril 2012 se suspendió él envió del expediente para continuar con el trámite, debido a la ocupación de las tierras. En el mes de setiembre 2013 se aprueba el Estudio Ambiental, desarrollado con la empresa Acciona Inforest, mismo que se presentó a SETENA en noviembre 2013 para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto. Durante el mes de junio 2014, se emite la declaratoria de "Patrimonio de la Humanidad" por parte de la UNESCO, de las áreas aledañas a las fincas donde se ubican las esferas precolombinas de la Zona Sur del país, determinando la necesidad de evaluar respecto a la ubicación planeada para desarrollar el proyecto. Posterior a esta Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Museos indicó la necesidad de realizar un "Estudio de Penetración", para garantizar que no existan hallazgos arqueológicos en la zona, sin embargo, no se cuenta con los equipos requeridos para su realización, su costo es muy elevado y de conformidad con consultas realizadas se conoce que la UNESCO por lo general, no ha autorizado ningún desarrollo ni construcciones en áreas declaradas como Patrimonio. Para el mes de diciembre de 2014, se presenta ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, la recomendación de adjudicación para realizar los "Estudios de Factibilidad Socioeconómica, Técnica, Legal e Institucional para el posible emplazamiento del Aeropuerto Internacional de la Región Brunca; acordando el CETAC "declarar desierta la licitación". Mediante el oficio CETAC-AC-1404-2014 con fecha 04 de diciembre de 2014, del cual le adjunto copia, se indica: "Se analiza por parte de los señores Directores del Consejo Técnico el tema de desarrollar un nuevo aeropuerto internacional en la Región Brunca, y considerando que en esta zona se han encontrado esferas arqueológicas lo que ocasionaría una redirección del proyecto por su posición geográfica, además de que el país no está en condiciones de desarrollar varios aeropuertos internacionales a la vez, en virtud de que los recursos son limitados y para fortalecer el turismo a nivel nacional es necesario mejorar las condiciones de los aeropuertos pequeños de cada región". Posterior a este acuerdo del CETAC, se procedió a solicitar a la Procuraduría General el reintegro de los fondos que se habían depositado por la finca folio 74847-001 y 002, dineros recibidos entre el año 2015-2016 en la Institución. Dados los detalles citados, la Institución ha venido desarrollando obras de inversión para realizar mejoramientos en aeródromos ubicados en la Zona Sur del país, interviniendo aeródromos tales como: Palmar Sur, Golfito, Puerto Jiménez, Coto 47, Drake, Pérez Zeledón; entre otros. Cabe mencionar que en los Planes Operativos Institucionales actuales, no se ha considerado a la fecha incorporar ningún objetivo vinculante con el proyecto del "Aeropuerto de la Zona Sur". **2025:** Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26/06/202, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica**: Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: Este aspecto se analizará con el desarrollo del Plan Maestro entre el 2026 y 2027		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A90. Realizar los proyectos constructivos.	**2021**: En el año 2011 fueron publicados los Decretos Ejecutivos 36226-MOPT y 36834- MOPT, mediante los cuales se promulgó la "Declaratoria de Interés Público", el desarrollo de dicho proyecto, considerando el inmueble 74847-001 y 002. Se conoce que se depositó a la Procuraduría General el 20 de diciembre 2011 la suma de ¢233.319.750,00 con el fin de realizar la indemnización a INFOCOOP por la finca folio 74847-001 y 002, posteriormente en el mes de abril 2012 se suspendió él envió del expediente para continuar con el trámite, debido a la ocupación de las tierras. En el mes de setiembre 2013 se aprueba el Estudio Ambiental, desarrollado con la empresa Acciona Inforest, mismo que se presentó a SETENA en noviembre 2013 para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto. Durante el mes de junio 2014, se emite la declaratoria de "Patrimonio de la Humanidad" por parte de la UNESCO, de las áreas aledañas a las fincas donde se ubican las esferas precolombinas de la Zona Sur del país, determinando la necesidad de evaluar respecto a la ubicación planeada para desarrollar el proyecto. Posterior a esta Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Museos indicó la necesidad de realizar un "Estudio de Penetración", para garantizar que no existan hallazgos arqueológicos en la zona, sin embargo, no se cuenta con los equipos requeridos para su realización, su costo es muy elevado y de conformidad con consultas realizadas se conoce que la UNESCO por lo general, no ha autorizado ningún desarrollo ni construcciones en áreas declaradas como Patrimonio. Para el mes de diciembre de 2014, se presenta ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, la recomendación de adjudicación para realizar los "Estudios de Factibilidad Socioeconómica, Técnica, Legal e Institucional para el posible emplazamiento del Aeropuerto Internacional de la Región Brunca; acordando el CETAC "declarar desierta la licitación". Mediante el oficio CETAC-AC-1404-2014 con fecha 04 de diciembre de 2014, del cual le adjunto copia, se indica: "Se analiza por parte de los señores Directores del Consejo Técnico el tema de desarrollar un nuevo aeropuerto internacional en la Región Brunca, y considerando que en esta zona se han encontrado esferas arqueológicas lo que ocasionaría una redirección del proyecto por su posición geográfica, además de que el país no está en condiciones de desarrollar varios aeropuertos internacionales a la vez, en virtud de que los recursos son limitados y para fortalecer el turismo a nivel nacional es necesario mejorar las condiciones de los aeropuertos pequeños de cada región". Posterior a este acuerdo del CETAC, se procedió a solicitar a la Procuraduría General el reintegro de los fondos que se habían depositado por la finca folio 74847-001 y 002, dineros recibidos entre el año 2015-2016 en la Institución. Dados los detalles citados, la Institución ha venido desarrollando obras de inversión para realizar mejoramientos en aeródromos ubicados en la Zona Sur del país, interviniendo aeródromos tales como: Palmar Sur, Golfito, Puerto Jiménez, Coto 47, Drake, Pérez Zeledón; entre otros. Cabe mencionar que en los Planes Operativos Institucionales actuales, no se ha considerado a la fecha incorporar ningún objetivo vinculante con el proyecto del "Aeropuerto de la Zona Sur". **2025:** Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26/06/202, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: Actualmente se desconoce el financiamiento del proyecto, sin embargo, según recomendación dada en el Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional de Costa Rica, el proyecto de marras debe ser realizado bajo una figura de Concesión de Obra Pública en conjunto con la nueva Administración del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, el cual iniciaría en el año 2029 según data la finalización del contrato de dicha Concesión con CORIPORT. Por lo tanto, la ejecución del proyecto podría iniciar entre el 2031 y 2032.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A91. Definir la fecha de puesta en funcionamiento.	**2021:** En el año 2011 fueron publicados los Decretos Ejecutivos 36226-MOPT y 36834- MOPT, mediante los cuales se promulgó la "Declaratoria de Interés Público", el desarrollo de dicho proyecto, considerando el inmueble 74847-001 y 002. Se conoce que se depositó a la Procuraduría General el 20 de diciembre 2011 la suma de ¢233.319.750,00 con el fin de realizar la indemnización a INFOCOOP por la finca folio 74847-001 y 002, posteriormente en el mes de abril 2012 se suspendió él envió del expediente para continuar con el trámite, debido a la ocupación de las tierras. En el mes de setiembre 2013 se aprueba el Estudio Ambiental, desarrollado con la empresa Acciona Inforest, mismo que se presentó a SETENA en noviembre 2013 para gestionar la viabilidad ambiental del proyecto. Durante el mes de junio 2014, se emite la declaratoria de "Patrimonio de la Humanidad" por parte de la UNESCO, de las áreas aledañas a las fincas donde se ubican las esferas precolombinas de la Zona Sur del país, determinando la necesidad de evaluar respecto a la ubicación planeada para desarrollar el proyecto. Posterior a esta Declaratoria de Patrimonio de la Humanidad, Museos indicó la necesidad de realizar un "Estudio de Penetración", para garantizar que no existan hallazgos arqueológicos en la zona, sin embargo, no se cuenta con los equipos requeridos para su realización, su costo es muy elevado y de conformidad con consultas realizadas se conoce que la UNESCO por lo general, no ha autorizado ningún desarrollo ni construcciones en áreas declaradas como Patrimonio. Para el mes de diciembre de 2014, se presenta ante el Consejo Técnico de Aviación Civil, la recomendación de adjudicación para realizar los "Estudios de Factibilidad Socioeconómica, Técnica, Legal e Institucional para el posible emplazamiento del Aeropuerto Internacional de la Región Brunca; acordando el CETAC "declarar desierta la licitación". Mediante el oficio CETAC-AC-1404-2014 con fecha 04 de diciembre de 2014, del cual le adjunto copia, se indica: "Se analiza por parte de los señores Directores del Consejo Técnico el tema de desarrollar un nuevo aeropuerto internacional en la Región Brunca, y considerando que en esta zona se han encontrado esferas arqueológicas lo que ocasionaría una redirección del proyecto por su posición geográfica, además de que el país no está en condiciones de desarrollar varios aeropuertos internacionales a la vez, en virtud de que los recursos son limitados y para fortalecer el turismo a nivel nacional es necesario mejorar las condiciones de los aeropuertos pequeños de cada región". Posterior a este acuerdo del CETAC, se procedió a solicitar a la Procuraduría General el reintegro de los fondos que se habían depositado por la finca folio 74847-001 y 002, dineros recibidos entre el año 2015-2016 en la Institución. Dados los detalles citados, la Institución ha venido desarrollando obras de inversión para realizar mejoramientos en aeródromos ubicados en la Zona Sur del país, interviniendo aeródromos tales como: Palmar Sur, Golfito, Puerto Jiménez, Coto 47, Drake, Pérez Zeledón; entre otros. Cabe mencionar que en los Planes Operativos Institucionales actuales, no se ha considerado a la fecha incorporar ningún objetivo vinculante con el proyecto del "Aeropuerto de la Zona Sur". **2025:** Se remite oficio DGAC-UPI-OF-145-2025 al Sr. Alexander Sánchez Mora, jefatura de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica el 26/06/202, con copia a Carlos Rojas Molina, encargado Proceso de Planificación Aeroportuaria consultando acerca de Se solicita a la Unidad informar sobre la situación actual de este proyecto. Además, se debe indicar cuáles serían las siguientes gestiones para realizar, favor enviar una actualización de la hoja de ruta donde se considere la información de las actuaciones del PEI.Es importante señalar, si deben referirse a alguna actuación en específico, con el fin de actualizar de manera más precisa el ítem correspondiente en el PEI. En caso afirmativo, se solicita indicarlo expresamente y proceder con dicha actualización. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica**: Mediante oficio DGAC-DA-IA-OF-216-2025, enviado el 15 de julio, con fecha del 14 de julio 2025, remitido por los señores Carlos Rojas Molina y Alexander Sánchez Mora donde indican lo siguiente: Tomando en consideración un desarrollo de dos años, bajo un inicio entre el 2031 y 2032, se tendría un inicio de operaciones entre el 2033 y 2034.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
			P27	**11.4. Desarrollo Plan Maestro de Liberia**	**A93.** Desarrollo de Calle de rodaje.	**2021:**Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad para este periodo 2025 informar acerca de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente**:** Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase IV del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós que contempla la construcción de la calle de rodaje y la cual está programada a ejecutar en el 2031.		1
					A94. Desarrollo de la Conexión rodaje-pista.	**2021**:Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad para este periodo 2025 informar acerca de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica**: La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase IV del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós que contempla la construcción de la calle de rodaje y la cual está programada a ejecutar en el 2031.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A95. Desarrollo de Plataforma.	**2021**: Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **2023:** Fase I Plataforma ejecutiva: Mejoramiento del puesto de plataforma ejecutiva en el AIDOQ. Monto: ₡2.701.430.018,00, consistió en la construcción de una plataforma de estacionamiento para aeronaves, entró en operación justo para atender la temporada alta de fin de año 2023 e inicios 2024. **2025: 03 de julio 2025:** La Sra. Karla Cascante remite la siguiente información que fue indicada en los logros a presidencia en el oficio DGAC-UPI-OF-159-2025**:** 7) Fase II: Ampliación de Plataforma de Estacionamiento en el AIDOQ: Proyecto programado para iniciar obras en 2026, con el fin de atender las necesidades de expansión de la plataforma de estacionamiento para aeronaves de conformidad con la demanda que se presenta en el AIDOQ por vuelos tipo charter ejecutivos, privados, comerciales. Se trabaja en los diseños finales. Costo estimado: ¢3,906 millones de colones. Proyecto: Código BPIP 002786. Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025, donde se solicita a la Unidad que según registros se indicó que se ejecutó la Fase I del proyecto de Mejoramiento del Puesto de Plataforma Ejecutiva en el AIDOQ, con una inversión de ₡2.701 millones. Esta fase consistió en la construcción de una plataforma de estacionamiento para aeronaves, que entró en operación a finales de 2023, coincidiendo con la temporada alta. Por otra parte, según el oficio DGAC-UPI-OF-159-2025, la Fase II del proyecto (Ampliación de la Plataforma de Estacionamiento) está programada para iniciar obras en 2026. Esta etapa busca responder al crecimiento de la demanda de vuelos chárter ejecutivos, privados y comerciales. Actualmente se trabaja en los diseños finales, y el proyecto tiene un costo estimado de ₡3.906 millones. Para este 2025: Detallar sobre información complementaria y una fecha proyectada para el cumplimiento de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase II del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, la cual consiste en ampliar los servicios de plataforma de aeronaves en el sector oeste de la plataforma actual, en un área aproximada de 27.000m2 incluido la construcción del conector correspondiente.		1
					A96. Reubicación de VOR/ DME.	**2021**: Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025:Se solicita a la Unidad informar sobre el estado de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase IV del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós que contempla la reubicación de servicios de radio ayudas a la navegación aérea. Esta acción está programada a ejecutar en el 2031.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A97. Luces de aproximación.	**2021**: Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **2025**: Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025:Se solicita a la Unidad informar sobre el estado de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase IV del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós que contempla el mejoramiento de los sistemas de señalización en el aeropuerto. Esta acción está programada a ejecutar en el 2031.		1
					A98. Torres de iluminación de plataforma.	**2021:** Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025:Se solicita a la Unidad informar sobre el estado de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025. Por el momento, es importante indicar que en el Banco de Proyectos de Inversión Pública está contemplado la ejecución de la Fase IV del proyecto 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós que contempla el mejoramiento de los sistemas de señalización en el aeropuerto. Esta acción está programada a ejecutar en el 2031.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A100. Desarrollo de la Zona de Carga.	**2021:** Nuevo Centro de Carga AIDOQ: Con una inversión de ₡582 millones, el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós de Liberia, Guanacaste, cuenta con un nuevo Centro de Carga totalmente equipado, que refuerza la modernización y ampliación de las instalaciones de esta terminal aérea. Este Centro abre una serie de oportunidades para la exportación de materia prima, productos frescos, dispositivos para paneles solares, joyas y artesanías; será operado por la empresa RexCargo. Consta de un área de recepción de carga de 538 m2, tres bahías de carga y descarga, báscula electrónica de piso con capacidad para 2.000 kgs, área estéril de 591 m2, espacio para manejo de mercancías especiales y cámara fría de 153 m2. El continuo crecimiento de la infraestructura aeroportuaria le da una mayor capacidad al país y a la provincia de Guanacaste para facilitar la exportación de productos, aparte del incremento constante del turismo internacional y el interés de nuevas empresas en la zona". (Inauguración 26 octubre 2018). **2025**: El 03 de julio del 2025 la Sra. Karla Cascante remite la siguiente información que fue indicada en los logros a presidencia en el oficio DGAC-UPI-OF-159-2025: *6) Proyecto terminal de carga AIDOQ: Este proyecto surgió como una iniciativa por parte de Casa Presidencial al momento de la formulación del PNDIP 2023-2026, se han venido realizando acciones para lograr la inscripción ante el BPIP de MIDEPLAN. En 2025 con el Gobierno de Corea se está realizando un estudio general de Aeropuertos a nivel de Costa Rica, el cual incluye un apartado referido a las estimaciones de movimientos de carga, resultados que serán de insumo para los estudios iniciales requeridos (se requiere estudio de mercado (oferta y demanda), para conocer la proyección real de esa terminal de carga). Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025:Se solicita según registros se indicó en el oficio DGAC-UPI-OF- 159-2025, la Fase II del proyecto (Ampliación de la Plataforma de Estacionamiento) está programada para iniciar obras en 2026. Esta etapa busca responder al crecimiento de la demanda de vuelos chárter ejecutivos, privados y comerciales. Actualmente se trabaja en los diseños finales, y el proyecto tiene un costo estimado de ₡3.906 millones. Para este 2025: Favor indicar cualquier información adicional que se considere pertinente para el cumplimiento de la actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Actualmente está en proceso de análisis de la demanda de carga y su proyección en el el AIDOQ, trabajo que se finalizaría en el presente año (2025) producto de una consultoría que lidera el BID. Es importante mencionar que estos estudios alimentan el documento de actualización del Plan Maestro del AIDOQ, por lo cual, la programación de la ejecución de este componente se realizará según los resultados obtenidos en el presente periodo.		1
					A101. Desarrollo de la zona de mantenimiento de aviones disponible.	**2021:** Pendiente de definición del Plan maestro Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-167-2025 dirigido a Alexander Sánchez Mora, Jefatura Unidad Infraestructura Aeronáutica el 10 de julio 2025:Se solicita a la Unidad informar sobre el estado de esta actuación. **La Unidad de Infraestructura Aeronáutica:** La Unidad mediante correo electrónico remite oficio DGAC-DA-IA-OF-218-2025, enviado el 15 de julio donde indicó lo siguiente: Esta acción está relacionada con el alcance definido en el Plan Maestro del AIDOQ vigente (2010), el cual está siendo actualizado en la Contratación con el Consorcio CEMOSA-UG21, por lo cual, se indicará el plan de acción cuando se cuente con los resultados a finales del 2025.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
			P28	**11.5 Proyectos Aeropuerto Internacional Juan Santamaría**	**A103.** Traslado del hangar de COOPESA.	**2021:** Reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS): Avance global real del proyecto: 41% (considerando contrato global incluyendo los diseños y ejecución de obras 2015-2016). Obras de la I Fase: (Ejecutada)Trabajos de movimiento de tierras (incluyendo corte y relleno de terrazas). Perforación, armado y colado de pilotes. Construcción de encepados de pilotes. Cimentaciones de fosas de elevadores. Montacargas del edificio del hangar. Construcción de muro de retención en sector este del proyecto. Obras de la Fase II: (Pendiente) Obras de camino público (se ejecutó el trazado actual y hasta lindero de terrenos propiedad de COOPESA). Colocación de los arranques de varillas de las columnas del hangar. Excavación para drenajes en la zona de plataforma. Perforación del pozo. Preparación del terreno (colocación y compactación de la última capa del material, movimiento de tierras). Colocación de las tuberías pluviales (pozos pluviales y arquetas ubicados en el camino público en el extremo sur del proyecto). Construcción de las cunetas al margen oeste del camino público. Mediante el oficio CTAC-AC-2017-0757 con fecha 12/07/17 se comunica el acuerdo del CETAC donde se giran instrucciones para realizar las gestiones ante la OACI a efecto de dar por finalizado el contrato entre la OACI y la Empresa FCC. Se instruye a la DGAC para que en forma concomitante con dicha gestión y en concordancia con la normativa que establece el Contrato de Gestión Interesada del AIJS, se solicite al Gestor (AERIS), presentar una orden de cambio con reembolso directo con la finalidad de continuar y finalizar las obras encaminadas a la construcción del Hangar de Mantenimiento de Aeronaves, con Plataforma, Calle de Rodaje, Instalaciones y Servicios Asociados y el Suministro de Equipos Auxiliares para COOPESA. Mediante oficio CTAC-AC-2017-0816 con fecha 21/07/17 se comunica el acuerdo del CETAC donde se autoriza al Sr. Eduardo Montero González Vicepresidente del CETAC para que solicite, gestione, coordine y firme con la OACI la recisión contractual con las empresas FCC, apelando a un mutuo acuerdo sin reclamos por parte de la empresa contratista a título de daños y perjuicios y solamente sea necesario cancelar las obras efectivamente construidas, así mismo para que firme todos los documentos del Finiquito del contrato. Los días 24 y 25 de julio 2017, se realiza una reunión en la sede de la OACI en Montreal, con participación de personal de OACI, CETAC-DGAC y la Empresa FCC donde se firma una minuta sobre los acuerdos pactados para generar una Adenda-Finiquito y dar por rescindido y finiquitado el contrato. Mediante el oficio CTAC-AC-2017-0994 con fecha 31/08/17 se comunica el acuerdo del CETAC donde se ratifica la recisión del contrato. Se realizó un proceso de coordinación con AERIS a fin de retomar la construcción y continuidad de las obras requeridas. Se gestionó a finales del mes de setiembre 2017 ante el Registro Nacional de la Propiedad, la donación de un área de terreno por parte de COOPESA, requerido para la reubicación de la calle pública. Mediante el oficio CETAC-OFGI-0538-2017 con fecha 03/10/17 el Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, remite al CETAC para aprobación el informe referente a la ORDEN DE CAMBIO N° 66 “Nuevo Hangar de COOPESA en el AIJS, para el Mantenimiento de Aeronaves con Plataforma Asociada, Pista de Rodaje e Instalaciones y Servicios Relacionados”. Mediante el oficio CTAC-AC-2017-1177 con fecha 19/10/17 se comunica el acuerdo del CETAC donde se aprueba la ORDEN DE CAMBIO N° 66, considerando el anteproyecto del proyecto a desarrollar por AERIS, cabe resaltar que el desarrollo del mismo por parte de AERIS infiere en un incremento del costo inicial planteado para el proyecto, además de modificación de los diseños iniciales, participación de COOPESA para que realice aportes como usuario final del proyecto, reubicación de algunas áreas lo cual implica la donación de terrenos para concretar el proyecto; siendo estas gestiones que deberán tener un estricto seguimiento a fin de evitar que se conviertan en engorrosas y lentas. A la fecha no se ha logrado el inicio de las obras. **2025**: Se le remite oficio DGAC-UPI-OF-168-2025 con fecha del 9 de julio 2025, enviado 10 de julio vía correo electrónico al OFGI, específicamente al Sr. Rodolfo Garbanzo Arguedas y el Sr. Daniel Calderón Mata solicitando brindar información actualizada sobre el avance y las acciones realizadas para llevar a cabo esta gestión. **El Órgano Fiscalizador (OFGI):** vía oficio de remisión CETAC-OFGI-FG-OF-0472-202, envía el oficio CETAC-OFGI-OB-OF-0083-2025, con fecha del 21 de julio 2025, en el cual brinda respuesta e indica lo siguiente: Mediante acuerdo CETAC-AC-2020-1389 tomado en la sesión ordinaria 87-2020 celebrada el día 25 de noviembre del 2020, el CETAC acuerdo por medio de oficio CETAC-OFGI-FG-OF-0651-2020 y recomendaciones del Claudio Donato Monge, asesor externo. 1. Tener desistido el recurso de apelación en subsidio por Aeris. 2. Tener por acreditada que la situación de urgencia de trasladas el hangar de COOPESA desaparece por la disminución de flujo de PAX provocado por el COVID. El proyecto en noviembre del 2020, de acuerdo al inciso 3 de este acuerdo la orden cambio 66-17 es liquidada, la aprobación de la actualización del plan maestro 2023, así como el plan de inversión de capital presentado por el gestor considera el desarrollo de una serie de obras de infraestructura, que requieren ejecutarse en el área que actualmente ocupa COOPESA, por lo que el traslado de sus operaciones al lado sur del aeropuerto es necesario realizarlo, por lo que se ha definido como fecha máxima de traslado de operaciones diciembre del 2028.la aprobación de la actualización del plan maestro 2023, así como el plan de inversión de capital presentado por el gestor considera		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
						el desarrollo de una serie de obras de infraestructura, que requieren ejecutarse en el área que actualmente ocupa COOPESA, por lo que el traslado de sus operaciones al lado sur del aeropuerto es necesario realizarlo, por lo que se ha definido como fecha máxima de traslado de operaciones diciembre del 2028. En el acuerdo CETAC-AC-2024-1489 sesión ordinaria 67-2024 Se instruye a la FG para que realice las diligencias para asegurar a la mayor brevedad el traslado de COOPESA a diciembre 2028 para asegurar el desarrollo propuesto para el SJO. En ese sentido se ha solicitado a AERIS preparar los documentos técnicos, necesarios para presentar la solicitud de Orden de Cambio al CETAC, misma que se tiene previsto presentar a probación en el mes de noviembre del 2025, es importante señalar que se tiene previsto iniciar la ejecución del proyecto en el primer trimestre del 2026.		

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
ADMINISTRACIÓN DE AEROPUERTOS	ÁREA 10	Apartado N°12. Página 60	P31	12.2. Desarrollo Sistema de Base de Datos Operacionales	**A110.** Contratación de los servicios de diseño y consultoría.	**2021**: Se ha venido trabajando desde el año 2018 en la gestión de un sistema integrado con diferentes módulos, entre ellos el de facturación. Se busca unificar los sistemas existentes que permitan el seguimiento en tiempo real de los vuelos y que facilite su facturación. Según los avances de proyectos TI presentados por la señora Malou Guzmán se han realizado: Mayo 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el Biling, VPN, SSL, también se realizan sesiones de dudas y consultas. Junio 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el ingreso a la base de datos del sistema viejo, solicitar respaldo del sistema viejo, también se realizan sesiones de dudas y consultas todos los martes y jueves. Se realizan reuniones en conjunto con SOIN, Datasoft y Financiero, para ver la interfaz entre ambos sistemas. Sin embargo, a la fecha no se ha concretado la implementación. **2025**: Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: Facturación: Con respecto a esta herramienta se desarrolló en financiero y Aeropuertos, además, actualmente se está generando una actualización de los módulos la promovió Dpto. financiero y la Unidad de tecnologías de Información está colaborando, cuyo borrador está en proveeduría para revisión. La función de la Unidad de Tecnologías de Información con los proyectos de sistemas de las Unidades se enfoca en apoyar y dar soporte tecnológico y la asistencia de este, siempre y cuando las Unidades lo soliciten formalmente la ayuda a la Unidad de Tecnologías Información.		1
					A111. Desarrollo del Sistema.	**2021:** Se ha venido trabajando desde el año 2018 en la gestión de un sistema integrado con diferentes módulos, entre ellos el de facturación. Se busca unificar los sistemas existentes que permitan el seguimiento en tiempo real de los vuelos y que facilite su facturación. Según los avances de proyectos TI presentados por la señora Malou Guzmán se han realizado: Mayo 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el biling, VPN, SSL, también se realizan sesiones de dudas y consultas. Junio 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el ingreso a la base de datos del sistema viejo, solicitar respaldo del sistema viejo, también se realizan sesiones de dudas y consultas todos los martes y jueves. Se realizan reuniones en conjunto con SOIN, Datasoft y Financiero, para ver la interfaz entre ambos sistemas. Sin embargo, a la fecha no se ha concretado la implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: La función de la Unidad de Tecnologías de Información con los proyectos de sistemas de las Unidades se enfoca en apoyar y dar soporte tecnológico y la asistencia de este, siempre y cuando las Unidades lo soliciten formalmente la ayuda a la Unidad de Tecnologías Información.		1
					A112. Integración del Sistema.	**2021**: Se ha venido trabajando desde el año 2018 en la gestión de un sistema integrado con diferentes módulos, entre ellos el de facturación. Se busca unificar los sistemas existentes que permitan el seguimiento en tiempo real de los vuelos y que facilite su facturación. Según los avances de proyectos TI presentados por la señora Malou Guzmán se han realizado: Mayo 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el biling, VPN, SSL, también se realizan sesiones de dudas y consultas. Junio 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el ingreso a la base de datos del sistema viejo, solicitar respaldo del sistema viejo, también se realizan sesiones de dudas y consultas todos los martes y jueves. Se realizan reuniones en conjunto con SOIN, Datasoft y Financiero, para ver la interfaz entre ambos sistemas. Sin embargo, a la fecha no se ha concretado la implementación. **2025**: Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: La función de la Unidad de Tecnologías de Información con los proyectos de sistemas de las Unidades se enfoca en apoyar y dar soporte tecnológico y la asistencia de este, siempre y cuando las Unidades lo soliciten formalmente la ayuda a la Unidad de Tecnologías Información.		1

Área (Índice)		Fase 5 – (INECO Capítulo / Página)	Programa (Índice)	Programas Estratégicos / la Numeración es de INECO	Actuaciones	Avance / Seguimiento	Realizado	Pendiente
Nombre		#						
					A113. Despliegue del Sistema.	**2021**: Se ha venido trabajando desde el año 2018 en la gestión de un sistema integrado con diferentes módulos, entre ellos el de facturación. Se busca unificar los sistemas existentes que permitan el seguimiento en tiempo real de los vuelos y que facilite su facturación. Según los avances de proyectos TI presentados por la señora Malou Guzmán se han realizado: Mayo 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el biling, VPN, SSL, también se realizan sesiones de dudas y consultas. Junio 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el ingreso a la base de datos del sistema viejo, solicitar respaldo del sistema viejo, también se realizan sesiones de dudas y consultas todos los martes y jueves. Se realizan reuniones en conjunto con SOIN, Datasoft y Financiero, para ver la interfaz entre ambos sistemas. Sin embargo, a la fecha no se ha concretado la implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: La función de la Unidad de Tecnologías de Información con los proyectos de sistemas de las Unidades se enfoca en apoyar y dar soporte tecnológico y la asistencia de este, siempre y cuando las Unidades lo soliciten formalmente la ayuda a la Unidad de Tecnologías Información.		1
					A114. Ensayos y puesta en marcha.	**2021:** Se ha venido trabajando desde el año 2018 en la gestión de un sistema integrado con diferentes módulos, entre ellos el de facturación. Se busca unificar los sistemas existentes que permitan el seguimiento en tiempo real de los vuelos y que facilite su facturación. Según los avances de proyectos TI presentados por la señora Malou Guzmán se han realizado: Mayo 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el biling, VPN, SSL, también se realizan sesiones de dudas y consultas. Junio 2021: Reuniones de seguimiento todos los lunes. Reuniones de aspectos técnicos para ver temas como el ingreso a la base de datos del sistema viejo, solicitar respaldo del sistema viejo, también se realizan sesiones de dudas y consultas todos los martes y jueves. Se realizan reuniones en conjunto con SOIN, Datasoft y Financiero, para ver la interfaz entre ambos sistemas. Sin embargo, a la fecha no se ha concretado la implementación. **2025:** Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: La función de la Unidad de Tecnologías de Información con los proyectos de sistemas de las Unidades se enfoca en apoyar y dar soporte tecnológico y la asistencia de este, siempre y cuando las Unidades lo soliciten formalmente la ayuda a la Unidad de Tecnologías Información.		1
					A115. Soporte y mantenimiento.	**2025**: Vía correo electrónico María Umaña Alvarado envía oficio DGAC-UPI-OF-123-2025 a la Unidad de Tecnologías de la Información el día 13 de junio 2025, se les solicita confirmar si actualmente la Unidad cuenta con la implementación del sistema. **La Unidad de Tecnologías de la Información:** La Unidad mediante oficio DGAC-TI-OF-85-2025, enviado el 15 de julio responde lo siguiente: El Project es una licencia adquirida el soporte y actualizaciones corre a cuenta del proveedor y la versión adquirida fue la última del mercado en su momento 2024 hasta la fecha.		1