MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA

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

# 2025

# Informe de Seguimiento Anual del Plan Operativo Institucional (POI-MAPP-2025)

**Consejo Técnico de Aviación Civil**

**Dirección General de Aviación Civil**

**Proceso de Formulación y Evaluación de Planes Unidad de Planificación Institucional**

**Proceso Presupuesto Institucional Unidad de Recursos Financieros**

**DGAC-UPI-INF-009-2026**

**Enero 2026**

La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de mostrar la articulación de la Gestión Institucional en términos de sus líneas de acciones aeronáuticas y administrativas, presenta el Informe de Evaluación Física y Financiera de la Ejecución del Presupuesto 2025 | Informe de Seguimiento Anual del Plan Operativo Institucional (POI-MAPP-2025), de conformidad con lo establecido en la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos Nº 8131, en el artículo Nº 55, el cual detalla:

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

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

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

La metodología bajo la cual se realizó este informe de evaluación fue aplicada de conformidad con el "Instrumento para la elaboración del Informe de Evaluación Anual Institucional" diseñado por la Dirección General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda (noviembre 2025), con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos estratégicos institucionales incorporados en el POI 2025 y su ejecución a nivel de recursos financieros.

En congruencia con lo señalado, se presenta este documento, mismo que muestra la ***Gestión Programática y Financiera*** de los recursos autorizados y ejecutados con corte al 31 de diciembre del 2025.

# Informe de Evaluación Física y Financiera de la Ejecución del Presupuesto 2025

## 1. Información Institucional

El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la república costarricense.

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

Además de las leyes y reglamentos nacionales sobre la aviación civil de nuestro país, se ha consolidado un amplio marco jurídico internacional, el cual norma las relaciones internacionales en áreas con una problemática técnica, política, socio - económica y comercial específica. Instituciones como la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Agencia de Aviación Federal (FAA), tienen entre su principal función brindar asesoramiento en materia técnica aeronáutica para contribuir a un desarrollo óptimo de la aviación civil internacional.

## 2. Apartado Financiero

### Ingresos 2025

| Código | Clasificación Económica | Total Ingresos |
|---|---|---|
| 13120104050105NA | Distribución de combustibles | 51 641 162,51 |
| **13120104050105NA01** | **SERVICIOS DE TRANSPORTE** | **51 641 162,51** |
| 13120401010101NA | Alquiler de locales | 300 351 501,07 |
| 13120401020102NA | Mostrador aerolíneas y actividades conexas | 589 135,77 |
| **13120401010101NA04** | **ALQUILERES** | **300 940 636,84** |
| 13120000000000 | VENTA DE SERVICIOS | 352 581 799,35 |
| 13130104020102NA | Servicios de aterrizaje | 2 028 050 780,20 |
| 13130104030103NA | Estacionamiento de aeronaves | 119 062 145,75 |
| 13130104040104NA | Tarifa de aproximación | 49 930 245,45 |
| 13130104050105NA | Derechos de inscripción | 83 578 871,89 |
| 13130104120112NA | Venta de publicaciones | 190 222,90 |
| 13130104130113NA | Venta de carnéts | 2 655 286,40 |
| 13130104140114NA | Certi. Aerodrom. y heliopuertos | 15 461 081,18 |
| 13130104170117NA | Certificación de Empresas | 33 660 339,98 |
| 13130104180118NA | PLAN DE VIGILANCIA | 81 032 566,11 |
| 13130104190119NA | CANON ART 222 LGAC | 32 887 674,55 |
| **13130104020102NA01** | **DERECHOS ADMINISTRATIVOS A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE** | **2 446 509 214,41** |
| 13130000000000 | DERECHOS ADMINISTRATIV0S | 2 446 509 214,41 |
| **13100000000000** | **VENTA DE BIENES Y SERVICIOS** | **2 799 091 013,76** |
| 13220101010101NA | Concesión de obra pública | 715 812 164,11 |
| 13220101020102NA | Concesión de obra pública | 10 004 511 266,32 |
| **13220101010101NA01** | **Concesión de obra pública** | **10 720 323 430,43** |
| 13220201010101NA | Alquiler de terrenos | 526 634 743,34 |
| **13220201010101NA02** | **Alquiler de terrenos** | **526 634 743,34** |
| 13220000000000 | RENTA DE LA PROPIEDAD | 11 246 958 173,77 |
| 13230301010101NA | Intereses sobre cuentas corrientes y otros depósitos en Bancos Estatales | 526,92 |
| 13230304010101NA | Diferencias por tipo de cambio | - 66 674 005,44 |
| **13230301010101NA03** | **OTRAS RENTAS DE ACTIVOS FINANCIEROS** | **- 66 673 478,52** |
| 13230000000000 | RENTA DE ACTIVOS FINANCIEROS | - 66 673 478,52 |
| **13200000000000** | **INGRESOS DE LA PROPIEDAD** | **11 180 284 695,25** |
| 13310401010101NA | Sanciones administrativas | 300 000,00 |
| **13310401010101NA04** | **Sanciones administrativas** | **300 000,00** |
| 13310901010101NA | Otras multas | 13 676 493,86 |
| **13310901010101NA09** | **Otras multas** | **13 676 493,86** |
| 13310000000000 | MULTAS Y SANCIONES | 13 976 493,86 |

| Código | Clasificación Económica | Total Ingresos |
|---|---|---|
| **13300000000000** | **MULTAS SANCIONES REMATES Y CONFISCACIONES** | **13 976 493,86** |
| 13420101010101NA | Intereses moratorios por atraso en pago de bienes yservicios | 59 275 142,13 |
| **13420101010101NA01** | **Intereses moratorios por atraso en pago de bienes yservicios** | **59 275 142,13** |
| 13420000000000 | Intereses moratorios por atraso en pago de bienes yservicios | 59 275 142,13 |
| **13400000000000** | **INTERESES MORATORIOS** | **59 275 142,13** |
| 13910101010101NA | Reintegros en efectivo | 563 473 811,76 |
| **13910101010101NA01** | **Reintegros en efectivo** | **563 473 811,76** |
| 13910000000000 | Reintegros en efectivo | 563 473 811,76 |
| 13990101010101NA | Ingresos varios no especificados | 3 342 108 814,33 |
| **13990101010101NA01** | **Ingresos varios no especificados** | **3 342 108 814,33** |
| 13990000000000 | Ingresos varios no especificados | 3 342 108 814,33 |
| **13900000000000** | **OTROS INGRESOS NO TRIBUTARIOS** | **3 905 582 626,09** |
| **13000000000000** | **INGRESOS NO TRIBUTARIOS** | **17 958 209 971,09** |
| 14130101010201NA | Transferencias corrientes de Utilidades IMAS | 100 784 884,51 |
| **14130101010201NA01** | **Transferencias corrientes de Instituciones Descentralizadas no Empresariales** | **100 784 884,51** |
| 14130000000000 | Transferencias corrientes de Instituciones Descentralizadas no Empresariales | 100 784 884,51 |
| **14100000000000** | **TRANSFERENCIAS CORRIENTES DEL SECTOR PUBLICO** | **100 784 884,51** |
| **14000000000000** | **TRANSFERENCIAS CORRIENTES** | **100 784 884,51** |
| **10000000000000** | **INGRESOS CORRIENTES** | **18 058 994 855,60** |
| | Impuestos de Salida | **27 143 879 342,20** |
| | **Impuestos de Salida** | **27 143 879 342,20** |
| | **TOTAL DE INGRESOS** | **45 202 874 197,80** |

Los ingresos de la institución alcanzan la suma de ¢45.202 millones, es importante mencionar que el Ministerio de Hacienda es el recaudador de los impuestos de salida según ley 8316 Ley Reguladora de los derechos de salida del país en esta Ley establece en su artículo 2 inciso b y c que de los impuestos de salida al Consejo Técnico de Aviación Civil le corresponde $13,85 y estos en colones por el total de pasajeros ascienden a la suma ¢27.143 millones los cuales el Ministerio de Hacienda no los transfiere a la Institución en su totalidad; más sin embargo, deberían asignarlos en el límite de gasto.

## 2.1 Ejecución del Presupuesto Institucional 2025 Asociado a Recursos Internos

A continuación, se presenta la ejecución financiera institucional por objeto de gasto y por centro gestor de los ejercicios presupuestarios 2024 y del 2025.

**Cuadro 1. Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto** [1]

**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025

*(en millones de colones)*

| Partida Objeto del Gasto | 2024 | | | 2025 | | | Nivel de Participación 2025 | | Variación del Gasto Ejecutado 2025/2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Presupuesto Final[2/] | Presupuesto Ejecutado [3/] | Nivel de Ejecución | Presupuesto Final[2/] | Presupuesto Ejecutado [3/] | Nivel de Ejecución | Presupuesto Final | Presupuesto Ejecutado | |
| **TOTAL** | **35,228.56** | **33,280.86** | **94.47%** | **37,198.33** | **32,819.49** | **88.23%** | **100.00%** | **100.00%** | **-1.39% ▼** |
| 0 Remuneraciones | 10,660.40 | 9,695.53 | **90.95%** | 12,276.31 | 10,466.52 | **85.26%** | **33.00%** | **31.89%** | **7.95% ▲** |
| 1 Servicios | 5,806.42 | 5,350.72 | **92.15%** | 6,680.56 | 5,486.52 | **82.13%** | **17.96%** | **16.72%** | **2.54% ▲** |
| 2 Materiales y Suministros | 185.96 | 125.12 | **67.28%** | 372.29 | 145.38 | **39.05%** | **1.00%** | **0.44%** | **16.19% ▲** |
| 3 Intereses | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 Activos Financieros | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 5 Bienes Duraderos | 1,107.10 | 959.11 | **86.63%** | 4,217.83 | 3,696.40 | **87.64%** | **11.34%** | **11.26%** | **285.40% ▲** |
| 6 Transferencias Corrientes | 4,906.83 | 4,593.57 | **93.62%** | 13,227.35 | 12,600.68 | **95.26%** | **35.56%** | **38.39%** | **174.31% ▲** |
| 7 Transferencias de Capital | 12,561.85 | 12,556.80 | **99.96%** | 424.00 | 424.00 | **100.00%** | **1.14%** | **1.29%** | **-96.62% ▼** |
| 8 Amortización | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 9 Cuentas Especiales | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Fuente:** Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera (Liquidación 2024 y 2025).
1/ Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.
2/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre de 2024 y 2025, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos períodos.
3/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

1. Comparando la ejecución del 2025 con 2024 se obtiene que la institución tiene un comportamiento disminución debido a que en 2024 se alcanza una ejecución del **94,47 %** y en 2025 un **88.23 %** obteniendo en el 2025 una disminución en la ejecución del 6.24% con respecto al 2024.

Se puede ver una disminución en la ejecución a nivel de partida exceptuando la partida transferencias corrientes y bienes duraderos. En la partida remuneraciones nos encontramos con plazas vacantes y a esta se suman las 15 plazas creadas mediante modificación presupuestaria.

Con respecto a la partida 1 los plazos asociados a la participación de los oferentes y al cumplimiento de los requisitos establecidos en las especificaciones técnicas provocaron que determinadas subpartidas no lograran concretarse dentro del período presupuestario vigente, generándose remanentes.

El Proceso de Mantenimiento enfrentó retrasos significativos en la ejecución de compras debido a los largos plazos en revisión, análisis y trámites de la Proveeduría Institucional, así como a múltiples gestiones requeridas. La licitación **2025LY-000001-0006600001** se atrasó por apelaciones ante la Contraloría y refrendos internos, factores fuera del control del proceso. Como resultado, solo se realizaron una o dos chapeas de las tres previstas, pese a que el procedimiento inició en octubre de 2024.

Referente a la partida 2 materiales y suministros los plazos para la participación de oferentes y el cumplimiento de requisitos técnicos impidieron concretar ciertas subpartidas dentro del período presupuestario, generando remanentes. Una de ellas correspondía a la compra de repuestos de proveedor único para equipos Sitti, importados desde Italia. El concurso se promovió dos veces: el primero fue infructuoso y el segundo se retrasó por cancelación de códigos en SICOP, lo que obligó a recrearlos y atrasó la publicación. Finalmente, el proveedor indicó que no podía entregar antes del 30 de diciembre de 2025, por lo que la contratación se declaró infructuosa, imposibilitando ejecutar el presupuesto asignado.

Con respecto a la partida 5 La ejecución presupuestaria se afectó por errores en la clasificación inicial y demoras en procesos administrativos, incluyendo creación de códigos en SICOP, revisiones de Proveeduría y Asesoría Jurídica, lo que retrasó contrataciones y redujo la efectividad del presupuesto. Además, un remanente trasladado para una licitación en agosto se gestionó tarde, impidiendo la compra de vehículos en 2025, y diferencial cambiario en los camiones de bomberos.

La partida transferencias corrientes presenta un aumento con respecto a 2024, en esta se ejecuta las dos exclusiones de la regla fiscal el contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Contrato de Concesión de Obra Pública.

La partida 7 Transferencias de capital presenta una alta ejecución muy similar al 2024 en esta se presupuestó el contenido para cancelar los proyectos denominados Orden de Servicio 98- 25 “Adquisición de los equipos requeridos para el Reemplazo de Unidades de Aire Acondicionado tipo Paquete de Expansión Directa por Manejadoras de Agua Helada para las salas de abordaje 10, 11 y 15 del AIJS ” aprobada por el Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el acuerdo CETAC-AC-2025-0403, con un precio tope de $301.412.22 y el Mantenimiento Mayor 99-25 "Mejoras en el pasillo de circulación principal de las Salas de Abordaje frente a los Bloques A, B y C del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, Lo anterior basado en que el Contrato de Gestión Interesada permite el pago al Gestor de Proyectos mediante Órdenes de Cambio con pago directo de la D.G.A.C o trasladar los montos a tarifas.

2. Las modificaciones presupuestarias ocasionan impactos debido a que el tiempo requerido para completar el trámite institucional y la publicación del decreto es de aproximadamente tres meses en el caso de los decretos ejecutivos. En el ámbito legislativo, este procedimiento puede ser aún más extenso. Por esta razón, aprovechar eventuales sobrantes de contrataciones efectuadas durante el primer semestre resulta prácticamente inviable.

La única modificación presupuestaria factible es la prevista en el denominado decreto H-003, ya que, según el decreto aplicable, los plazos de contratación no permitirían lograr la ejecución. Además, el decreto H-003 debe ser preparado en el mes de enero, debido a los procesos de aprobación interna. Es evidente que no existen excedentes disponibles, dado que, al no haberse iniciado la ejecución, no se pueden generar recursos sobrantes.

Por otra parte, cuando se elabora un segundo decreto, tampoco resulta posible disponer de remanentes, ya que ambos se gestionan durante el primer cuatrimestre. Las acciones de mejora no dependen exclusivamente de la institución; no obstante, sería conveniente que los decretos tuvieran plazos de aprobación más reducidos.

**Cuadro 2. Ejecución del presupuesto por centro gestor**

**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**
Al 31 de diciembre 2025
*(en millones de colones)*

| Centro Gestor | Presupuesto Final /1 | Presupuesto Ejecutado /2 | Porcentaje de Ejecución |
|---|---|---|---|
| 20933300 Consejo Técnico de Aviación Civil | 37 198,33 | 32 819,49 | 88,23% |

**Fuente**: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera.
1/ Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2025, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante el periodo.
2/ Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

La ejecución alcanzó un 88.23%, ligeramente por debajo de la meta del 90%, debido principalmente a factores externos que afectaron la programación inicial. Entre ellos destacan:

Retrasos en procesos de contratación administrativa, ocasionados por tiempos prolongados de revisión y aprobación.

Limitaciones en modificaciones presupuestarias, cuya tramitación y publicación se extendieron.

Plazas vacantes y ajustes salariales que se aprobaron hacia finales del año, generando sobrantes no ejecutables.

A pesar de estas circunstancias, el porcentaje alcanzado refleja un esfuerzo significativo por optimizar los recursos disponibles.

**Cuadro 3. Compromisos no Devengados (CND) 2024**
**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**
Al 31 de diciembre de 2025
(en millones de colones y porcentajes)

| Partida Objeto del Gasto [1/] | Monto del CND [2/] | CND Ejecutado | Nivel de Ejecución |
|---|---|---|---|
| TOTAL | 1 222,99 | 1 222,99 | 100,00% |
| 0 Remuneraciones | - | - | - |
| 1 Servicios | 330,02 | 330,02 | 100,00% |
| 2 Materiales y Suministros | 16,29 | 16,29 | 100,00% |
| 3 Intereses | - | - | - |
| 4 Activos Financieros | - | - | - |
| 5 Bienes Duraderos | 0,77 | 0,77 | 100,00% |
| 6 Transferencias Corrientes | 875,91 | 875,91 | 100,00% |
| 7 Transferencias de Capital | - | - | - |
| 8 Amortización | - | - | - |
| 9 Cuentas Especiales | - | - | - |

**Fuente:** Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera
[1/] Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.
[2/] Corresponde al monto certificado por la Contabilidad Nacional de los Compromisos No Devengados (CND) del 2023.

Los compromisos no devengados se logran ejecutar todos antes del cierre del primer trimestre 2025, es importante hacer mención que prácticamente el 100% obedecen a servicios que se realizan en diciembre 2024 y se deben de pagar en enero 2025, este comportamiento es rutinario anualmente, y se presupuesta previamente el contenido para solventar este pago en enero de cada año, anualmente se presupuesta el pago para doce meses que van de diciembre a noviembre.

### 2.2 Factores que incidieron en el Nivel de Ejecución

A continuación, se presentan los factores1 que incidieron en la ejecución alcanzada por la institución en cada centro gestor que mostró una ejecución menor al 90,00% en el ejercicio presupuestario 2025.

**Cuadro 4. Factores que incidieron en la ejecución del presupuesto por centro gestor**
**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**
Al 31 de diciembre 2025

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

**Fuente**: Elaboración propia con información proporcionada por los Centros Gestores.

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

## Remuneraciones

El presupuesto no ejecutado se debe a los siguientes factores:

**Factor 2:** Es importante indicar que, durante el año 2025, se realizaron gestiones desde inicios del año con el fin de cambiar de salario compuesto a salario global. Los cambios se hicieron mediante la resolución 2024-1807 (cargo de Controladores de Tránsito Aéreo), la resolución 2025-1073 para la creación de 15 plazas y la resolución 2025-1376, correspondiente al aumento salarial de 16 clases.

Estas acciones generaron movimientos importantes en la planilla y, en algunos casos, fue necesario presupuestar varios meses según lo requerido. No obstante, la publicación de dichas modificaciones se realizó hacia finales del año, lo cual detonó el sobrante presupuestario.

[1]Los factores definidos por la DGPN son los siguientes:

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

**Factor 8:** En el segundo semestre se tienen plazas vacantes las cuales no se rebajan. Además, dentro de plazas vacantes se suman las 15 plazas creadas mediante modificación presupuestaria.
**Factor 9:** Sistemas utilizados para llevar la información presupuestaria de la relación de puestos.

**Servicios**

El presupuesto no ejecutado se debe a los siguientes factores:

**Factor 4:** Problemas relacionados con los procesos de Contratación administrativa, dado lo siguiente:

La Unidad de TI indica que los tiempos de respuestas son muy extensos, realizan devoluciones de la decisión inicial y cada corrección que solicitan y presentamos como unidad ejecutora, se toma más de una semana, para brindar respuesta de parte de la Proveeduría Institucional, lo que ocasiona una demora por tiempo y afectación en la ejecución presupuestaria.

En la Unidad de TI la gran mayoría de las contrataciones requieren el visto bueno de la Asesoría jurídica, lo cual son trasladados por la Proveeduría, y los tiempos entre Unidad de Proveeduría y Asesoría jurídica, son periodos que nos alargan el proceso de contratación.

La Unidad de TI con base al estudio de mercado y por los periodos de la contratación, que en su mayoría son de pagos mensuales, realiza una estimación del presupuesto, pero por la trayectoria de que se dé en firme la contratación, dicho contenido se ve afectado, ya que el periodo que se estimó se disminuye dependiendo de la fecha que quede en firme la contratación.

El Proceso de Mantenimiento indica que los plazos asociados a la participación de los oferentes y al cumplimiento de los requisitos establecidos en las especificaciones técnicas provocaron que determinadas subpartidas no lograran concretarse dentro del período presupuestario vigente, generándose remanentes.

**Factor 7**

1. La Unidad de TI indica que, a la hora de hacer el sondeo de mercado, los oferentes ofertan costo que varían en la oferta final, afectando, la ejecución del contenido estimado.

2. El proceso de Mantenimiento menciona que los extensos plazos asociados a las etapas de revisión, análisis y tramitación en la Proveeduría Institucional, así como la cantidad de gestiones requeridas para cada procedimiento de contratación, redujeron significativamente el tiempo efectivo disponible para la ejecución de las compras. De manera específica, la licitación de chapeas 2025LY-000001-0006600001 sufrió atrasos atribuibles a procesos de apelación interpuestos ante la Contraloría General de la República, así como a los correspondientes refrendos internos, situaciones ajenas al control del Proceso de Mantenimiento. Como consecuencia directa de lo anterior, durante el período presupuestario únicamente fue posible ejecutar una o dos chapeas de las tres originalmente programadas y presupuestadas. Recordando que dicho procedimiento se empezó a realizarse desde octubre 2024

**Factor 9:** Se identifica la necesidad de fortalecer el compromiso del personal a cargo de los procesos de contratación, con el fin de generar mayor conciencia sobre el impacto que conllevan los plazos prolongados y promover un esfuerzo adicional que permita concretar los procedimientos dentro del tiempo disponible. Asimismo, la limitada disponibilidad de recurso humano para atender las compras incluidas en el Plan de Compras de Mantenimiento, sumada a la complejidad técnica y administrativa que implica cada proceso, incluyendo sondeos de mercado, decisiones iniciales, especificaciones técnicas, anexos, planos y otros insumos, incide en la oportunidad de la gestión y en el nivel de ejecución presupuestaria alcanzado.

**Materiales y Suministros**

El presupuesto no ejecutado se debe a los siguientes factores:

**Factor 4:** Los plazos asociados a la participación de los oferentes y al cumplimiento de los requisitos establecidos en las especificaciones técnicas provocaron que determinadas partidas no lograran concretarse dentro del período presupuestario vigente, generándose remanentes.

Una parte del contenido de esta partida está destinado a una contratación de repuestos de proveedor único para equipos de comunicaciones marca Sitti, fabricados en Italia y sin representación en Costa Rica, por lo que deben importarse directamente desde ese país. Se promovió el concurso dos veces, el primero fue declarado infructuoso y el segundo se atrasó debido a que varios códigos fueron cancelados unilateralmente por SICOP, siendo necesario entonces crearlos desde cero, lo que generó un atraso en la publicación del concurso, cuando fue publicado, el proveedor indicó que no podía entregar los productos antes del 30 de diciembre de 2025, por lo que fue necesario declarar la contratación infructuosa, impidiendo ejecutar el presupuesto asignado para este fin.

**Factor 5:** Durante la elaboración de los estudios o sondeos de mercado, los precios estimados resultan superiores a los finalmente ofertados en los procesos de contratación tramitados mediante SICOP, lo que genera remanentes presupuestarios o, en algunos casos, precios ruinosos por subpartida.

**Factor 7:** La secuencia y acumulación de trámites administrativos requeridos para la adquisición de materiales y suministros, incluyendo las revisiones técnicas y administrativas correspondientes, incidieron en la reducción del tiempo disponible para concretar los procesos de compra dentro del período presupuestario.

**Factor 9:** La carga operativa derivada de la atención simultánea de múltiples procesos de contratación, en relación con la capacidad operativa disponible, limitó la atención oportuna de la totalidad de las subpartidas contempladas en el Plan de Compras de Mantenimiento.

**Bienes Duraderos**

El presupuesto no ejecutado se debe a los siguientes factores:

**Factor 4:** La ejecución presupuestaria se vio afectada por inconsistencias en la clasificación inicial del presupuesto, al haberse asignado recursos en partidas que no correspondían al objeto real de la contratación. Esta situación generó ajustes posteriores, reprocesos administrativos y retrasos en los trámites, impactando negativamente los plazos disponibles

para la ejecución de las compras dentro del período presupuestario, en conjunto con los tiempos propios de los procesos de contratación.

Un porcentaje de estos fondos fue asignado para una contratación de repuestos por proveedor único al representante exclusivo en Costa Rica de la empresa VAISALA en Noruega, los que eran la primera vez que se compraban. Al solicitar los códigos en SICOP hubo varias dificultades con su creación, ya que los rechazaron varias veces, adicionalmente en el momento de realizarse la solicitud de contratación el proceso de Bienes tenía dudas en la clasificación de los activos que se estaban solicitando contratar lo que atrasó la publicación del primer concurso en SICOP.

La Unidad de TI indica que los tiempos de respuestas son muy extensos, realizan devoluciones de la decisión inicial y cada corrección que solicitan y presentamos como unidad ejecutora, se toma más de una semana, para brindar respuesta de parte de la Proveeduría Institucional, lo que ocasiona una demora por tiempo y afectación en la ejecución presupuestaria. En la Unidad de TI la gran mayoría de las contrataciones requieren el visto bueno de la Asesoría jurídica, lo cual son trasladados por la Proveeduría, y los tiempos entre Unidad de Proveeduría y Asesoría jurídica, son periodos que nos alargan el proceso de contratación.

La Unidad de TI con base al estudio de mercado y por los periodos de la contratación, que en su mayoría son de pagos mensuales, realiza una estimación del presupuesto, pero por la trayectoria de que se de en firme la contratación, dicho contenido se ve afectado, ya que el periodo que se estimó se disminuye dependiendo de la fecha que quede en firme la contratación.

Con base en un remanente de presupuesto que no iba a ser utilizado por el Proceso de Mantenimiento, se trasladó en dos tractos, ya que parte de este presupuesto fue incluido como modificación presupuestaria, al Proceso de Servicios Generales y tramitó la Licitación Reducida 2025LD-000087-0006600001 en el mes de agosto ante la proveeduría, siendo que la Proveeduría gestiona el trámite hasta octubre, razón por la cual los tiempos de contratación se hacen insuficientes, ya que los vehículos deben exonerarse, situación que llevó a que no pudieran ser adquiridos en 2025.

**Factor 5:** Durante la etapa de formulación presupuestaria se realizaron estimaciones de costos con base en referencias de mercado disponibles al momento; no obstante, al desarrollarse los procesos de contratación, las condiciones de oferta y competencia propiciaron adjudicaciones por montos inferiores a los previstos inicialmente. Esta diferencia entre lo presupuestado y lo finalmente adjudicado generó saldos remanentes que incidieron en la ejecución financiera de la partida correspondiente. Además de lo anterior, en el periodo 2025 se inició con el proceso de códigos de MIDEPLAN, los cuales se desconocía los tiempos de aprobación por parte de ellos (MIDEPLAN).

**Factor 9:** Diferencial cambiario en la adquisición de camiones de Bomberos

### 2.3 Acciones de Dirección, Coordinación y Vigilancia sobre Transferencias a Instituciones Descentralizadas y los Órganos Desconcentrados de estas.

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

**Cuadro 5. Acciones de dirección, coordinación y vigilancia sobre transferencias**
**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**
Al 31 de diciembre 2025
*(en millones de colones)*

| Entidad | Monto Presupuestado (a) | Monto Transferido (b) | Porcentaje Transferido (b/a) | Acciones de dirección, coordinación y vigilancia realizadas |
|---|---|---|---|---|
| AERIS HOLDING COSTA RICA S. A | 9 092,81 | 8 673,06 | 95,38% | CUMPLIMIENTO DE CONTRATO GESTION INTERESADA AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA |
| CORIPORT S.A | 3 684,00 | 3 587,05 | 97,37% | CUMPLIMIENTO CONTRATO DE CONSECIÓN DE OBRA PUBLICA DEL AEROPUETO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS |
| ORGANIZACIÓN DW AVIACIÓN INTERNACIONAL (OACI) | 40,00 | 25,65 | 64,14% | Cumplimiento anualidad con la OACI |
| FIDEICOMISO AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA | 412,47 | 412,47 | 100,00% | CUMPLIMIENTO DE CONTRATO GESTION INTERESADA AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA |
| AERIS HOLDING COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA | 11,53 | 11,53 | 100,00% | CUMPLIMIENTO ACUERDOS DEL CETAC, ORDENES DE SERVICIO |

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

### 2.4 Presupuesto con Enfoque de Género

Este apartado es exclusivo para MJP, MAG, MTSS, MEP Y PJ.

### 2.5 Cumplimiento de la norma de ejecución 20

En atención a lo establecido en la norma de ejecución 20 incluida en la Ley 10.620, se detalla en el cuadro 6 denominado "***Proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública"***, la siguiente información:

**Cuadro 6. Proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública /1**

**Consejo Técnico de Aviación Civil**

Al 31 de diciembre 2025

*(en millones de colones)*

| Código y Nombre del Proyecto | Monto | Resultado | Propuesta de Mejora |
|---|---|---|---|
| Código BPIP 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)<br><br>Fase II Plataforma de Estacionamiento AIDOQ | ¢0,00* | 42,13 | Fase II Plataforma de Estacionamiento AIDOQ: Se toma como propuesta de mejora el incorporar nuevamente el proyecto en la planificación presupuestaria del año 2026, gestionando su priorización dentro del Plan Operativo Institucional (POI-2026).<br><br>Se asignaron recursos para su ejecución en el periodo 2026, se ha avanzado en el proceso licitatorio, se ha logrado la publicación y se encuentra en proceso de adjudicación del proyecto.<br><br>Se gestiona la adjudicación de la licitación mayor 2025LY-000003-0006600001 denominada, Ampliación de plataforma de aeronaves en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós; el periodo de recepción de recursos inició 08-01-2026 y finaliza el 20 de enero a las 23:59. Adjudicado a la empresa Quebradores Pedregal S.A.<br><br>Las medidas de mejora fueron efectivas para lograr completar la fase III (rehabilitación de la pista) del proyecto integral de mejora de las condiciones del AIDOQ.; no obstante, la meta no se visualiza como cumplida por cuanto no se logró la aprobación de la "reprogramación" de la misma por parte de MIDEPLAN, por lo que no se visualiza la realidad en la programación del proyecto ante el PNDIP. |
| Código BPIP: 003469 Adquisición de equipos de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SEI en los aeropuertos internacionales MRPV y MRLB, por parte de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) | ¢3.462,03 millones | 80 | La meta proyectada para el 2025 abarca el 80% y el 20% restante está programado para el I cuatrimestre del 2026. Adjudicado a la empresa: PREVENCION Y SEGURIDAD INDUSTRIAL SOCIEDAD ANONIMA.<br><br>La orden de inicio se giró el 04 febrero 2025, la cual refiere a un plazo de entrega de 14 meses, dentro de las condiciones se indicó: se realizará un pago de un 80% del monto total adjudicado contra demostración técnica de operación efectiva de los equipos para lo cual fue necesario una visita al fabricante la cual se realizó en setiembre 2025. Un segundo y último pago del 20% restante del total adjudicado se efectuará contra entrega final y a satisfacción de los vehículos en cada aeropuerto. |
| * Información Cualitativa Presupuesto: Sin ejecución presupuestaria, no se asignaron recursos en el presupuesto ordinario 2025 de la institución. | | | |

**Fuente**: Unidad de Planificación Institucional Informes de Avances de Proyectos suministrados por la Unidad de Infraestructura Aeronáutica | Comisión de Gestión de Proyectos PMO

/1: Corresponde a proyectos registrados en el BPIP con recursos de la ley 10.620 y sus reformas.

| Datos | Director Financiero | Directora de Planificación |
|---|---|---|
| **Nombre** | Ronald Romero Méndez | Karla Cascante Ureña |
| **Correo electrónico** | rromero@dgac.go.cr | kcascante@dgac.go.cr |
| **Número de teléfono** | 22 42 80 92 | 22 42 80 49 |
| **Firma Digital** | RONALD ROMERO MENDEZ (FIRMA) Firmado digitalmente por RONALD ROMERO MENDEZ (FIRMA) Fecha: 2026.01.23 11:00:31 -06'00' | KARLA MARIA CASCANTE UREÑA (FIRMA) Firmado digitalmente por KARLA MARIA CASCANTE UREÑA (FIRMA) Fecha: 2026.01.23 10:50:21 -06'00' |

## 3. Apartado de Gestión: Centro Gestor

### 3.1 Análisis de Logros

Este apartado tiene como objetivo principal el conocer los principales logros de la gestión del Programa 333: Consejo Técnico de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes durante el año 2025. Posterior a realizar la reprogramación de metas 2025, las metas que componen la Matriz de Articulación Plan – Presupuesto 2025 son:

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

  Meta 2025: Alcanzar hasta un 44,88% de avance del proyecto integral
  Fase II Ampliación de Plataforma AIDOQ

- **Objetivo:** Mitigar con el equipo requerido los riesgos económicos y de prestigio que puede traer para el país la pérdida de vidas humanas y mayor destrucción de infraestructuras debido a una ineficaz atención de emergencias aéreas en los aeropuertos internacionales Tobías Bolaños Palma (MRPV) y Daniel Oduber Quirós (MRLB).

  Meta: Adquirir 4 equipos (vehículos automotores) especialmente equipados y acondicionados para el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI).
  Meta 2025: 80%.

  Cabe aclarar que este objetivo y meta no se están reflejando en los cuadros resumen del "Apartado de Gestión", lo anterior por cuanto es considerado "específico", sin embargo, por la inversión que representa para la Institución se le brinda seguimiento en este informe.

En términos generales de **cumplimiento de las unidades de medida y los indicadores**, se cuenta con una meta con cumplimiento alto siendo referida al proyecto ejecutado: Adquisición de equipos de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios SEI en los aeropuertos internacionales MRPV y MRLB, por parte de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC). La otra meta se refiere al desarrollo del proyecto: Fase II Ampliación de Plataforma AIDOQ: el cual se ha programado para ejecutarse con el Presupuesto 2026. Si bien es cierto su avance no es alto, a finales del 2025 se desarrolla el proceso de publicación de la licitación ante el SICOP. Actualmente, se gestiona la adjudicación el periodo de recepción de recursos inició 08 de enero 2026 y finaliza el 20 de enero a las 23:59. Adjudicado a la empresa Quebradores Pedregal S.A.

## Centro Gestor con producción cuantificable:

## Programa 333: Consejo Técnico de Aviación Civil

### a) Contribución con la Misión Institucional:

En relación con la misión institucional, el cumplimiento de los objetivos evaluados posibilita la ejecución de proyectos de inversión en los aeropuertos internacionales del país, los cuales contribuyen directamente al cumplimiento de la normativa nacional e internacional en materia de seguridad operacional y aeronáutica; como resultado, se fortalece la actividad aeronáutica y se promueve la mejora continua de los servicios que brinda la institución, así como la satisfacción de los usuarios de la aviación civil, incluyendo pasajeros, operadores y estudiantes.

Las obras programadas y ejecutadas permiten, además, el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria mediante la mejora y construcción de pistas de aterrizaje, plataformas de estacionamiento de aeronaves, cercas perimetrales, franjas de seguridad de pistas y otros requerimientos indispensables para la adecuada operación de los aeropuertos; por lo que estas intervenciones inciden de forma directa en el fomento de la seguridad operacional y en la prestación de servicios aeroportuarios de calidad. Asimismo, dichas inversiones generan beneficios adicionales para las poblaciones ubicadas en las cercanías de los aeródromos, al facilitar el desarrollo del turismo y mejorar la atención de emergencias médicas mediante el traslado aéreo oportuno desde zonas alejadas de la capital, entre otros beneficios de carácter social y económico.

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

Durante el año 2025, el Programa 333 del Consejo Técnico de Aviación Civil se vinculó directamente con el *Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública Rogelio Fernández Güell 2023-2026*, así como con las metas sectoriales, el Plan Estratégico Institucional. Esta vinculación se materializa principalmente mediante el proyecto de **construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ)**.

En el año 2025 se concluyó satisfactoriamente la **Fase III de Construcción de Pista**, denominada *"Rehabilitación por emergencia de la pista de aterrizaje y obras pluviales del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós"*. Estas obras fueron ejecutadas por la empresa MECO S.A., tras un proceso licitatorio realizado por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE). La finalización del proyecto quedó formalizada mediante el **Acta de Recepción Provisional del 13 de marzo de 2025**.Respecto a la **Fase II de ampliación de la plataforma de estacionamiento**, durante 2025 se avanzó en las gestiones de preinversión, se asignaron recursos para su ejecución en 2026 y se logró publicar el proceso licitatorio, el cual se encuentra en etapa de adjudicación.

### 3.1.1 Análisis de los Resultados de las Unidades de Medida de los Productos

A continuación, se presenta el cuadro con el cumplimiento de las unidades de medida al 31/12/2025:

**Cuadro 7. Cumplimiento de las unidades de medida**
**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil**
Al 30 de junio y 31 de diciembre 2025

| Nombre del Producto | Descripción Unidades de Medida | Programado | Alcanzado al 30/06/2025[1] | Porcentaje alcanzado al 30/06/2025 [1] | Alcanzado al 31/12/2025 | Porcentaje alcanzado al 31/12/2025 | Cumplimiento | Formato de Número | Razones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PF.01. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras | Intervención realizada.<br>Fase II Ampliación de Plataforma AIDOQ | 1,00 | - | | 0,56 | **55,70%** | | Valor | La principal razón por la cual este proyecto no logró desarrollarse en el periodo 2025 fue por la **no asignación de recursos presupuestarios,** lo anterior por cuanto fue necesario priorizar la adquisición de equipos SEI (Servicio de Extinción de Incendios) con el fin de dar cumplimiento a los estándares internacionales establecidos por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Esta inversión fue indispensable para garantizar la seguridad operacional y mantener el cumplimiento normativo de los Aeropuertos Daniel Oduber y Tobías Bolaños, lo cual representa un requerimiento ineludible para la continuidad de las operaciones aéreas.<br><br>Dado el presupuesto limitado, fue necesario redirigir fondos hacia esta obligación prioritaria. |

Fuente: Fuente: Ley No.10.620. Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2025 y sus modificaciones.

Se detallan las “Unidades de medida con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025”:

**Cuadro 7.1 Unidades de medida con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025**

**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil**

Al 31 de diciembre de 2025

| Unidad de Medida | Factor al 30/06/2025 /1 | Factor al 31/12/2025 /2 | Razones /3 |
|---|---|---|---|
| Intervención realizada<br>Fase II Ampliación de Plataforma AIDOQ | 11 | 9 | No se logra alcanzar el cumplimiento en la Unidad de Medida por cuanto no fue posible ejecutar el proyecto en el periodo 2025, esto por cuanto no se recibió asignación de recursos presupuestarios, lo anterior por cuanto fue necesario priorizar la adquisición de equipo SEI (Servicio de Extinción de Incendios) con el fin de dar cumplimiento a los estándares internacionales establecidos por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Esta inversión fue indispensable para garantizar la seguridad operacional y mantener el cumplimiento normativo de los Aeropuertos Daniel Oduber y Tobías Bolaños, lo cual representa un requerimiento ineludible para la continuidad de las operaciones aéreas. Dado el presupuesto limitado, fue necesario redirigir fondos hacia esta obligación prioritaria. |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

**Fuente: Informes avance de proyectos Unidad Infraestructura Aeronáutica | Seguimiento Proyectos Comisión PMO**

**Factores que influyeron en los resultados:**

En relación con los **factores** presentados al I semestre 2025 y las acciones correctivas planteadas se indica que fueron efectivas para lograr completar la fase III (rehabilitación de la pista) del proyecto integral de mejora de las condiciones del AIDOQ; no obstante, la meta no se visualiza como cumplida por cuanto no se logró la aprobación de la "reprogramación" de la misma por parte de MIDEPLAN, por lo que no se visualiza la realidad en la programación del proyecto ante el PNDIP.

Adicionalmente, en referencia a la Fase II Plataforma de Estacionamiento AIDOQ: se consideró la medida de incorporar nuevamente el proyecto en la planificación presupuestaria del año 2026, gestionando su priorización dentro del Plan Operativo Institucional (POI-2026). Se asignaron recursos para su ejecución en el periodo 2026, se ha avanzado en el proceso licitatorio, se ha logrado la publicación y se encuentra en proceso de adjudicación del proyecto.

Respecto a las unidades de medida con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2024 y menor al 90,00% al 31/12/2025, se indica:

**Cuadro 7.2 Unidades de medida con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025**
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre de 2025

| Unidad de Medida | Factor al 31/12/2025 /1 | Razones /2 |
|---|---|---|
| **No Aplica** | | |

**Fuente: Informes avance de proyectos Unidad Infraestructura Aeronáutica | Seguimiento Proyectos Comisión PMO**
1/ Corresponde al número del factor.
2/ Se refiere a cómo los factores que se presentaron en el II semestre incidieron en el resultado obtenido.

Respecto a los **factores** que influyeron en el cumplimiento de las unidades de medida, es importante señalar que, al no contar con presupuesto asignado para la ejecución del proyecto durante el año 2025, no fue posible considerar dichas unidades como ejecutadas, dado que aún no se han materializado de forma tangible.

### 3.1.2 Análisis de los resultados de los Indicadores

En el siguiente cuadro se presenta el cumplimiento alcanzado de los indicadores al 31/12/2025.

**Cuadro 8. Cumplimiento de indicadores**
**333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil**
Al 31 de diciembre 2025

| Nombre del Producto | Descripción del Indicador | Programado | Alcanzado al 30/06/2025/1 | Porcentaje alcanzado al 30/06/2025 /1 | Alcanzado al 31/12/2025 | Porcentaje alcanzado al 31/12/2025 | Cumplimiento | Formato de Número | Razones |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PF.01. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras | Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa II Ampliación de Plataforma de Estacionamiento AIDOQ) | 44,88% | 15,00% | **33,42%** | 25,00% | **55,70%** | | Porcentaje | No asignación de recursos presupuestarios, lo anterior por cuanto fue necesario priorizar la adquisición de equipo SEI (Servicio de Extinción de Incendios) con el fin de dar cumplimiento a los estándares internacionales establecidos por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Esta inversión fue indispensable para garantizar la seguridad operacional y mantener el cumplimiento normativo de los Aeropuertos Daniel Oduber y Tobías Bolaños, lo cual representa un requerimiento ineludible para la continuidad de las operaciones aéreas. Dado el presupuesto limitado, fue necesario redirigir fondos hacia esta obligación prioritaria.<br><br>El 25% indicado como avance de la meta vinculada con el indicador enunciado corresponde a los avances en cuanto a:<br>- Perfil 1%<br>- Prefactibilidad 2%<br>- Factibilidad 4%<br>- Diseños 5%<br>- Financiamiento 3%<br>- Licitación 5%<br>- Pre-ejecución 5%<br>Avance Total alcanzado: 25%<br><br>A finales del 2025 se desarrolla el proceso de publicación de la licitación ante el SICOP.<br>Se gestiona la adjudicación de la licitación mayor 2025LY-000003-0006600001 denominada, Ampliación de plataforma de aeronaves en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós; el periodo de recepción de recursos inició 08-01-2026 y finaliza el 20 de enero 2026 a las 23:59. Adjudicado a la empresa Quebradores Pedregal S.A. |
| | | | | | | | | | |

Fuente: Ley No.10.620. Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2025 y sus modificaciones.

Cabe señalar que este indicador presenta un cumplimiento medio, sin embargo, se refiere a un proyecto de inversión que se encuentra en fase de adjudicación por lo que se estima que próximamente inicie la ejecución de obras y pueda materializarse.

Seguidamente el detalle de los “Indicadores con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025”:

**Cuadro 8.1 Indicadores con cumplimiento menor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025**
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)
Al 31 de diciembre de 2025

| Indicador | Factor al 30/06/2025 /1 | Factor al 31/12/2025 /2 | Razones /3 |
|---|---|---|---|
| | | | No se asignaron recursos a este proyecto específico debido a que, en el presente periodo, fue necesario priorizar la adquisición de equipo SEI (Servicio de Extinción de Incendios) con el fin de dar cumplimiento a los estándares internacionales establecidos por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Esta inversión fue indispensable para garantizar la seguridad operacional y mantener el cumplimiento normativo de los Aeropuertos Daniel Oduber y Tobías Bolaños, lo cual representa un requerimiento ineludible para la continuidad de las operaciones aéreas. Dado el presupuesto limitado, fue necesario redirigir fondos hacia esta obligación prioritaria. |
| PF.01.01. Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa II Ampliación de Plataforma de Estacionamiento AIDOQ) | 11 | 9 | |

**Fuente**: : Informes avance de proyectos Unidad Infraestructura Aeronáutica | Seguimiento Proyectos Comisión PMO

De conformidad con las medidas correctivas señaladas en el informe del primer semestre, estas contemplaban la gestión y solicitud de los recursos presupuestarios necesarios para la ejecución del proyecto durante el período 2026. En ese sentido, dichas acciones fueron retomadas mediante su inclusión en la programación presupuestaria y en la planificación estratégica para el año 2026, lo cual ha incidido de manera positiva en los resultados obtenidos.

Como producto de lo anterior, se logró avanzar en el desarrollo del proceso licitatorio, el cual actualmente se encuentra en la fase de adjudicación del contrato, con el fin de dar inicio a la ejecución del proyecto en 2026, considerando las condiciones presupuestarias y operativas restringidas que enfrenta la institución en la actualidad.

Se hace referencia a indicadores con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025:

**Cuadro 8.2 Indicadores con cumplimiento mayor al 45,00% al 30/06/2025 y menor al 90,00% al 31/12/2025**

Al 31 de diciembre de 2025

| Indicador | Factor al 31/12/2025 /1 | Razones /2 |
|---|---|---|
| No Aplica | | |
| | | |
| | | |

**Fuente: Informes avance de proyectos Unidad Infraestructura Aeronáutica**

Al respecto se indica que no aplica para el caso del indicador evaluado.

### 3.1.3. Información complementaria de Indicadores de la ley de Presupuesto de la República que son iguales a los incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública

En atención a lo señalado en el documento *"Del Criterio a la Acción: Un enfoque basado en buenas prácticas para la mejora continua en el seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública"*, es importante indicar que no aplica a los resultados institucionales, por cuanto las metas de los indicadores del en el PNDIP y en la Ley de Presupuesto Nacional no se visualizan con igualdad para este caso en particular.

**Cuadro 9. Resultados de los indicadores iguales en el PNDIP y en la Ley de Presupuesto Nacional**
**CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL**
**Al 31 de diciembre de 2025**

| Ley de Presupuesto Nacional 2025 | | | | | Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Programa/Subprograma | Indicador | | | | Indicador | | | |
| | Código | Descripción | Alcanzado al 31/12/2025 | Porcentaje alcanzado al 31/12/2025 | Código | Descripción | Alcanzado al 31/12/2025 | Porcentaje alcanzado al 31/12/2025 |
| **NO APLICA** | | | | | | | | |

**Fuente:** Informes avance de proyectos Unidad Infraestructura Aeronáutica

## Detalle Adicional del Cumplimiento de las Metas:

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

- **Meta 2025:** Alcanzar hasta un 44,88% de avance del proyecto integral (Fase II Plataforma de Estacionamiento AIDOQ)

**Avance alcanzado:** La Fase II del proyecto cuenta con un avance real del 25% cumpliendo con las etapas de:

- Perfil 1%
- Prefactibilidad 2%
- Factibilidad 4%
- Diseños 5%
- Financiamiento 3%
- Licitación 5%
- Pre-ejecución 5%

**Avance Total alcanzado: 25%**

A finales del 2025 se desarrolla el proceso de publicación de la licitación ante el SICOP. Se gestiona la adjudicación de la licitación mayor 2025LY-000003-0006600001 denominada, Ampliación de plataforma de aeronaves en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós; el periodo de recepción de recursos inició 08-01-2026 y finaliza el 20 de enero 2026 a las 23:59. Adjudicado a la empresa Quebradores Pedregal S.A.

Para el caso particular del año 2025 se logra la totalidad de la ejecución de las obras correspondientes al proyecto de **Fase III de Construcción de Pista: "Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós"**, lo que permite contar con una pista de aterrizaje en óptimas condiciones, siendo este un factor vital requerido para la operatividad del aeropuerto. Con la ejecución de este proyecto se pueden considerar valores agregados para sus usuarios (aerolíneas, pilotos, pasajeros, operadores y la comunidad) que son significativos y se reflejan en varios ámbitos:

- En cuanto a seguridad operacional se cuenta con una superficie en mejores condiciones, con menor riesgo de accidentes por baches, grietas o fricción deficiente.
- Mejor drenaje y adherencia, reduciendo riesgos en condiciones de lluvia.
- Cumplimiento de normativas nacionales e internacionales de aviación.
- Reducción de cierres o restricciones operativas por deterioro de la pista.

- Operaciones más fluidas, con menos demoras y cancelaciones.
- Prevención de reparaciones mayores a largo plazo.
- Fortalecimiento de la conectividad aérea regional y nacional, dando impulso al turismo, comercio y desarrollo local.

Dentro de la programación estratégica de la institución para el año 2025 también se consideró el proyecto de **Adquisición de Equipos SEI (Salvamento y Extinción de Incendios),** considerando una inversión de alrededor de ¢3.462,03 millones, se detalla su aporte:

**Objetivo:** Mitigar con el equipo requerido los riesgos económicos y de prestigio que puede traer para el país la pérdida de vidas humanas y mayor destrucción de infraestructuras debido a una ineficaz atención de emergencias aéreas en los aeropuertos internacionales Tobías Bolaños Palma (MRPV) y Daniel Oduber Quirós (MRLB)

- **Meta 2025:** 80% y el 20% restante está programado para el I cuatrimestre del 2026

**Avance alcanzado:** 80% de ejecución de la meta, cumplimiento alto.

El proyecto contempla la adquisición de cuatro vehículos especializados para el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), los cuales fueron adjudicados a la empresa Prevención y Seguridad Industrial Sociedad Anónima. Estos equipos están diseñados específicamente para atender emergencias aeronáuticas en entornos aeroportuarios y fortalecer las capacidades operativas de las estaciones de bomberos aeronáuticos.

La orden de inicio fue emitida el 4 de febrero de 2025, estableciéndose un plazo de entrega de 14 meses. De acuerdo con las condiciones contractuales, se definió un esquema de pago en dos tractos: un primer desembolso del 80 % del monto adjudicado, condicionado a la demostración técnica de la operatividad de los equipos, y un pago final del 20 %, sujeto a la entrega definitiva y a la recepción satisfactoria de los vehículos en cada aeropuerto. Para la validación técnica correspondiente, se efectuó una visita al fabricante en setiembre de 2025.

Los cuatro camiones SEI están destinados a las estaciones de bomberos del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. Los vehículos son fabricados y embalados en los Estados Unidos, cumpliendo con las especificaciones técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con la normativa nacional aplicable del Benemérito

Cuerpo de Bomberos de Costa Rica, lo que permite la renovación del parque vehicular especializado y el fortalecimiento del cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad operacional.

Desde el punto de vista técnico, los equipos cuentan con capacidades especializadas para la atención de incidentes aeronáuticos complejos, tales como incendios de combustible de aviación, rescate de ocupantes y control de emergencias de alto riesgo. Estas características los diferencian de los vehículos utilizados en incendios estructurales, al estar diseñados para responder con rapidez y eficacia a escenarios propios del ámbito aeroportuario.

En concordancia con el Documento 9137 de la OACI, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 1 — Salvamento y Extinción de Incendios, la vida útil estimada de este tipo de vehículos es de al menos diez años, siempre que se mantengan condiciones adecuadas de operación y mantenimiento, lo que respalda la inversión como una solución sostenible en el mediano y largo plazo. Adicionalmente, los camiones y sus componentes cumplen con la norma NFPA 414, edición 2020, garantizando altos niveles de desempeño, confiabilidad y seguridad operativa.

En cuanto al avance del proyecto, conforme al cronograma establecido, durante el mes de setiembre de 2025 se realizó la recepción técnica del avance de dos de los cuatro vehículos, verificándose el cumplimiento de las especificaciones contractuales. Posteriormente, en octubre de 2025, dichos equipos ingresaron al país y actualmente se encuentran en proceso de desalmacenaje y trámite de exoneración. Estos serán asignados a los aeropuertos Daniel Oduber Quirós y Tobías Bolaños Palma, respectivamente.

A la fecha, se ha ejecutado el pago del 80 % del monto adjudicado, quedando pendiente el desembolso final del 20 %, el cual se efectuará durante el primer cuatrimestre de 2026, una vez completada la entrega de los dos vehículos restantes.

La incorporación de estos equipos fortalece de manera significativa la seguridad operacional aeroportuaria, al mejorar la capacidad de respuesta ante emergencias aeronáuticas y contribuir a la protección de pasajeros, tripulaciones, personal aeroportuario y usuarios. Asimismo, permite mantener la certificación y el cumplimiento de estándares internacionales, favoreciendo la continuidad de las operaciones aéreas, la confianza de las aerolíneas y la calidad del servicio aeroportuario, con impactos positivos en el transporte aéreo, el turismo y la economía nacional.







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

La efectividad es la capacidad de conseguir los objetivos definidos (eficacia) de la mejor manera posible (eficiencia). De esta forma, la efectividad se calculará como el promedio de los puntajes obtenidos para la eficacia y la eficiencia. Para la evaluación anual del período 2025 para la medición de la efectividad se ha completado el Anexo 1 denominado ***"Presupuesto de la Producción Cuantificable"*** (hoja incorporada en el archivo Excel: Apartado de Gestión), que corresponde a: el gasto presupuestado y ejecutado asociado a cada unidad de medida.

## Conclusión general

Durante el período 2025, el Programa 333 presentó un **cumplimiento parcialmente efectivo**, al alcanzarse el **100 % de una de las dos metas programadas**, correspondiente a la adquisición de equipos de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) para los aeropuertos Internacional Daniel Oduber Quirós y Tobías Bolaños Palma.

En relación con la meta asociada al proyecto de Plataforma de Estacionamiento del AIDOQ, si bien no se logró el avance físico, se realizaron las gestiones necesarias para asegurar la continuidad del proyecto, logrando su adjudicación y dejando las condiciones establecidas para su ejecución en el período siguiente.

La **ejecución presupuestaria**, cercana al **88,23 %**, evidencia un uso eficiente y satisfactorio de los recursos asignados, en concordancia con los resultados obtenidos. Los proyectos y adquisiciones ejecutados contribuyen al fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria, la seguridad operacional y la mejora del nivel de servicio a los usuarios del transporte aéreo.

Finalmente, durante el período evaluado no se presentaron afectaciones a la continuidad de los servicios ni impactos negativos sobre la hacienda pública.

| **Datos del Director del Centro Gestor** | |
|---|---|
| **Nombre** | Ing. Efraím Zeledón Leiva<br>Presidente Consejo Técnico de Aviación Civil |
| **Correo electrónico** | efraim.zeledon@mopt.go.cr |
| **Teléfono** | 2242-8000, Extensión 9025 |
| **Firma digital** | EFRAIM ZELEDON LEIVA (FIRMA)<br>Firmado digitalmente por EFRAIM ZELEDON LEIVA (FIRMA)<br>Fecha: 2026.01.27 14:10:35 -06'00' |