MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA | DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL COSTA RICA

PROPUESTA
INFORME
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL
2025

Consejo Técnico de Aviación Civil

Dirección General de Aviación Civil

Unidad de Planificación Institucional

DGAC-UPI-INF-012-2024

Abril 2024

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2025

CONTENIDOS

Presentación 3

A. ASPECTOS GENERALES 6

Estructura programática 14

B. MATRIZ ARTICULACIÓN DE PLANES Y PRESUPUESTOS 18

Áreas - Productos estratégicos:

Producto N° 1 Servicios y regulación aeronáutica 21

Producto N° 2 Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización 23

Producto N° 3 Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras 24

C. ANEXO 32

Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación por jerarca supremo CETAC.

PRESENTACIÓN

De conformidad con el documento Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Planificación, Programación Presupuestaria, Seguimiento y la Evaluación Estratégica en el Sector Público en Costa Rica, definidos para el año 2025, emitido por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y el Ministerio de Hacienda; se presenta la propuesta de Plan Operativo Institucional (POI 2025), el cual es definido como: el instrumento que tiene como marco de referencia el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública y las políticas institucionales, orientado a la programación presupuestaria anual en el cual las instituciones definen los objetivos, programas, proyectos, indicadores y metas que deben ejecutar en el corto, mediano y largo plazo y definiendo los recursos financieros necesarios para obtener los resultados esperados.

La Dirección General de Aviación Civil en virtud de cumplir con el objetivo de reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, así como mostrar la articulación de la gestión Institucional en términos de sus líneas de acción y financieras, considerando las prioridades y objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, presenta la propuesta del ***Plan Operativo Institucional (POI) correspondiente al período 2025****.*

La planificación estratégica institucional considera como prioridad las intervenciones instruidas en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026: Rogelio Fernández Güell (PNDIP), instrumento que representa la principal hoja de ruta para el progreso del país.

Siendo este instrumento gestionado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), quienes conducen la formulación del PNDIP por medio del Modelo de Gestión para Resultados en el Desarrollo, por medio del cual se logra articular la planificación, presupuestación, gestión de inversiones públicas y seguimiento y evaluación, de forma tal que se garantice transparencia y resultados durante el período de Gobierno.

*El PNDIP establece dos pilares transversales: agresiva **"Estrategia de Integridad y combate frontal a la corrupción"** que busca atender desde la raíz este flagelo en la función pública aplicando los mejores estándares y recomendaciones de la OCDE y **"Estado Abierto"** como compromiso con la transparencia y el acceso a la información pública.*

Así mismo, la Ley N° 8131 Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, ha buscado propiciar mecanismos que permitan que la obtención y aplicación de los recursos públicos se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia, y que se puedan desarrollar sistemas que faciliten información oportuna y confiable sobre el comportamiento financiero del sector público nacional, como apoyo a los procesos de toma de decisiones y evaluación de la gestión, contribuyendo a la vez a la definición del marco de responsabilidad de los participantes en los sistemas regulados de esa normativa.

Dicha Ley constituye un instrumento que ha permitido modernizar el marco regulatorio en materia financiera y de presupuestos públicos, estableciendo importantes cambios, entre los cuales se destaca la necesidad de establecer mecanismos que permitan mayor transparencia en la gestión pública asociada a la obligatoriedad de la rendición de cuentas y evitar la duplicidad de funciones. En congruencia con lo señalado, en el artículo cuatro de esta ley, se establece - en lo que interesa - lo siguiente:

> *"Artículo 4 - …* Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jerarcas respectivos, así como a los principios presupuestarios generalmente aceptados; además, deberá contener el financiamiento asegurado para el año fiscal correspondiente, conforme a los criterios definidos en la presente (…)".

Por tanto, todo presupuesto público y planes anuales operativos Institucionales deben estar sujetos al Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP), según el nivel de autonomía de cada Institución, de igual manera los recursos públicos deben ser presupuestados según una programación macroeconómica, reflejando las prioridades y actividades estratégicas del Gobierno, así como los objetivos y las metas del PNDIP.

Así, se presenta este documento, el cual comprende dos apartados principales, primeramente, un apartado de aspectos generales y posteriormente la ***Matriz Anual de Planes y Presupuestos (MAPP)*** *la cual incorpora la planificación estratégica institucional. En última instancia se presentan los anexos del informe.*

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos consideramos como ***estratégicos a nivel institucional****, los cuales se ven reflejados en el desarrollo de proyectos de inversión de obra pública que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por dependencias, en la Institución se realiza en forma paralela el Plan Anual Operativo Interno (PAO), que incorpora en una forma más específica las metas operativas de cada unidad de trabajo, recomendación efectuada los entes contralores en años anteriores, para determinar la evaluación específica operativa de la gestión institucional, cuya programación será presentada ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ministerio al cual está adscrito el Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil.*

A. Aspectos generales

Se detalla un perfil global de la Dirección General de Aviación Civil y el Consejo Técnico de Aviación Civil, quienes asumen como objetivo primordial garantizar la seguridad del transporte y la navegación aérea de Costa Rica. El Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la república costarricense. Lo anterior de conformidad con la ley 5150 “Ley General de Aviación Civil”.

Base legal

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

Además de las leyes y reglamentos nacionales sobre la aviación civil de nuestro país, se ha consolidado un amplio marco jurídico internacional, el 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. Se presentan las principales funciones que de conformidad con el mandato legal que cumple la Dirección General de Aviación Civil.[1]

Consejo Técnico de Aviación Civil

El Consejo Técnico de Aviación Civil basa su constitución en la Ley General de Aviación Civil N° 5150, del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

Relaciones internas: Mantiene relaciones internas de autoridad formal que fluye de arriba hacia abajo con la Dirección y Subdirección General y a través de ésta con todas las unidades organizacionales.

Relaciones externas: Mantiene relaciones externas con el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Instituto Costarricense de Turismo, los Organismos Internacionales relacionados con la Aviación Civil como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Latinoamericana de Aviación Civil (C.L.A.C.), Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA), Agencia de Aviación Federal (F.A.A.), entre otros.

Dirección General

La Dirección General tiene como base legal la Ley General de Aviación Civil, (Ley No. 5150), del 14 de mayo de 1973, publicada en el alcance 66 a la Gaceta N° 106 del 06 de junio de 1973, en su Título Primero, Capítulo IV, artículos del 16 al 21.

Esta ley ha sido reformada por: Ley N° 5437 del 17 de diciembre de 1973, Ley N° 56021 del 15 de diciembre de 1976, Ley N° 6963 del 30 de julio de 1984, Ley N° 7018 del 20 de diciembre de 1985, Ley N° 7040 del 25 de abril de 1986, Ley N° 7055 del 18 de diciembre de 1986, Ley N° 7251 del 13 de agosto de 1991 La Gaceta N° 166, 03 de setiembre 1991. Ley

[1] Ley N° 5150, Ley General de Aviación Civil, Capitulo IV, Artículo 18, Manual de Organización y Funciones, 2004. Proceso de Análisis Administrativo, Unidad de Planificación Institucional.

N° 7864 del 22 de febrero de 1999, Alcance N° 16 a la Gaceta N° 47 de 09 de marzo de 1999. Ley N° 8038 de 12 de octubre de 2000, Alcance N° 67-A la Gaceta N° 198 del 17 de octubre del 2000. Ley N° 8419 del 28 de junio del 2004, La Gaceta N° 140 del 19 de julio del 2004. Además, se fundamenta en el Decreto 26865-MOPT del 03 de abril de 1998, publicado en la Gaceta N° 82 del 29 de abril del mismo año.

Relaciones internas: Mantiene relaciones internas de autoridad y responsabilidad aceptadas que fluye de abajo hacia arriba con el Consejo Técnico de Aviación Civil y de autoridad legítima que fluye de arriba hacia abajo con todas las unidades, grupos de trabajo y procesos operativos que conforman la Dirección General de Aviación Civil.

Relaciones externas: Debe mantener relaciones externas constantes con Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ministerio de Planificación, Ministerio de Hacienda, Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria, Dirección General del Servicio Civil, Contraloría General de la República, así como con los Operadores de Servicios Aeronáuticos y otros organismos nacionales. A nivel internacional con la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Administración Federal de Aviación (FAA), y otros organismos que están relacionados con el ámbito de su competencia.

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

MISIÓN

"*Planificar, regular y proveer los servicios de la aviación civil de Costa Rica de forma ágil y transparente para garantizar y promover una actividad aeronáutica ordenada, eficiente, respetuosa con el medio ambiente, de calidad y segura que garantice la satisfacción de los usuarios y los intereses de la sociedad."*

VISIÓN

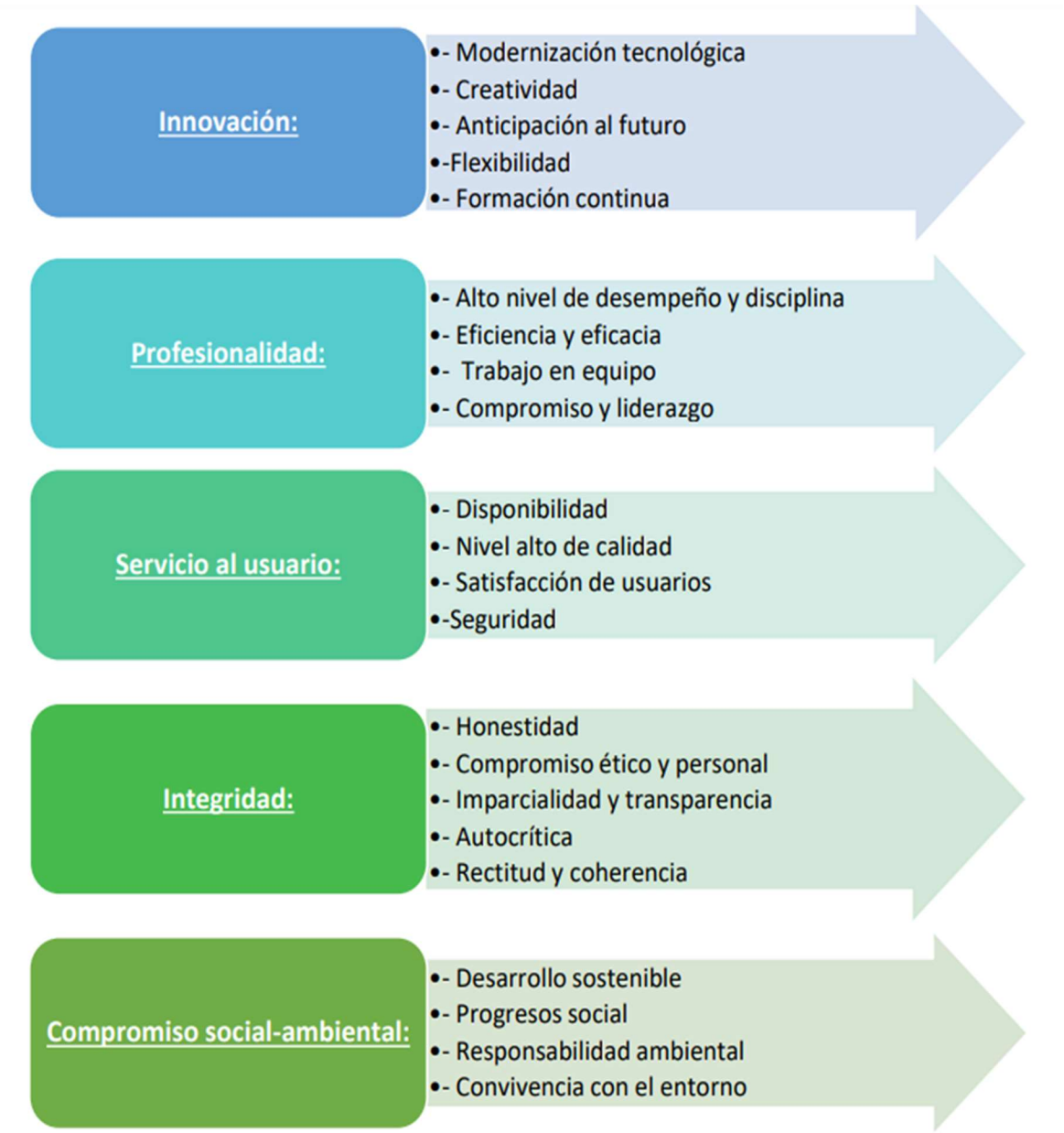
"Brindar a la sociedad una Administración Aeronáutica reconocida internacionalmente por ofrecer elevados estándares de calidad e innovación en sus servicios, capaz de garantizar la seguridad y promover el desarrollo sostenible de la aviación civil de Costa Rica."

Principios y valores:

Los principios y valores planteados para la Institución están agrupados en cinco bloques principales, a saber:



Detalle de los Valores Institucionales



Lineamientos estratégicos generales

Los lineamientos estratégicos constituyen orientaciones o directrices que deben regir la actuación de la Institución y, por ende, de sus directivos y funcionarios, para el progreso de la misma en los diferentes ámbitos del quehacer institucional. Surgen de la búsqueda de respuestas a las principales causas de los problemas o carencias identificadas en el modelo institucional actual, y comprenden acciones orientadas al desarrollo y fortalecimiento del sector costarricense.

Los lineamientos propuestos se encuentran vinculados al Plan Nacional de Transportes, Plan de Aeródromos Locales y Plan Estratégico Institucional. Se considera que la relación de estas directrices con los planes referidos, ya aprobados oficialmente, debe ser necesaria con la idea de facilitar y contribuir al alcance de las políticas y acciones perseguidas.

Seguidamente los lineamientos generales:

1. Garantizar altos estándares de seguridad
2. Promover el desarrollo de la aviación civil y la apertura internacional
3. Modernizar y ampliar medios e infraestructuras
4. Garantizar el desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente
5. Lograr presencia internacional en condiciones de liderazgo
6. Captación y retención del talento
7. Incrementar los niveles de calidad

Los Lineamientos 3, 5 y 6, orientan al desarrollo de la Institución mediante: la implantación de sistemas tecnológicos; el desarrollo adecuado de la planificación, permitiendo anticiparse al futuro; promoviendo, aceptando el principio de flexibilidad, el desarrollo organizativo que permita adaptarse a la realidad cambiante; potenciando la capacitación y formación de una forma planificada.

Considerando los lineamientos 5, 6 y 7, se denota que constituyen orientaciones o directrices que deben regir la actuación de la Institución en relación a: alcanzar el liderazgo de la organización mediante, entre otros, una estructura organizativa eficiente y eficaz; la identificación óptima entre puesto de trabajo-personal, persiguiendo con ello un mayor nivel de desempeño y profesionalidad por parte del recurso humano; brindar productos de un alto nivel de excelencia y calidad, así como garantizar la eficacia y eficiencia en los servicios prestados.

En cuanto a los lineamientos 1 y 7, estos son atinentes al servicio al usuario, se persigue que la Institución alcance: una cultura corporativa que fomente las prácticas seguras en todas sus actividades; mejora continua de los estándares de seguridad; fortalecimiento de la calidad de los servicios y la gestión. Por su parte los lineamientos 1, 4 y 7 están más vinculados en la integridad, se refieren a: la rectitud e imparcialidad en el desarrollo de funciones de supervisión, fiscalización; el uso racional de los diferentes recursos (económicos, materiales y humanos); la iniciativa de enmarcar todas las actuaciones administrativas dentro de los principios de transparencia, equidad e imparcialidad; impulsar la cultura de la autoevaluación-autocrítica.

Los lineamientos 2 y 4, se relacionan más con el compromiso social-ambiental, se identifican con impulsar el desarrollo del sector de la aviación civil en coordinación con el propio desarrollo económico-social del país; garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en los ámbitos económico, social y medioambiental.

Adicionalmente como parte de los aportes del Plan Estratégico Institucional, se cuenta con los objetivos de valor, los cuales se detallan:

Objetivos de valor

Se plantean asimismo una serie de objetivos capaces de generar valor añadido a la actividad de la DGAC. Se persigue con ello el desarrollar actividades cuyo alcance esté por encima de lo que se le exige a una administración aeronáutica de carácter público.

- ✓ ***Contribuir al desarrollo turístico.***

En este sentido, no sólo debe pensarse en aeropuertos internacionales como el del área metropolitana de San José o Liberia, sino en nuevas zonas aún no asistidas por infraestructuras aeroportuarias, como puede ser el Pacífico sur o Puerto Viejo del Caribe.

- ✓ ***Aeropuertos verdes.***

Es un objetivo de valor el desarrollar un auténtico aeropuerto bajo el concepto de "verde". Este estaría ubicado en la región del Pacífico sur. El concepto medioambiental deberá tenerse en cuenta durante todas las fases del proyecto: planificación, diseño, construcción y operación.

En este sentido, el diseño deberá tener en cuenta los materiales de la zona, la fauna y flora, podrá plantearse un edificio terminal cuya altura no sea excesiva, incluyendo posibles materiales como cristaleras y agua. Asimismo, el aeropuerto deberá caracterizarse por una adecuada gestión de residuos y el reciclaje de materiales, además de por el uso de energías verdes (fotovoltaica, eólica, etc.).

- ✓ ***Red de aeródromos de emergencia / social.***

La red de aeródromos de emergencia/ social es un concepto ya planteado en el "Plan de Aeródromos Locales". Habida cuenta de la dispersión territorial del país, así como de la dificultad de acceso a numerosas poblaciones (según el Banco Mundial sólo el 25% de las

carreteras de Costa Rica se encuentran asfaltadas) se considera necesario cubrir este objetivo de desarrollo de una red de infraestructuras aeroportuarias de carácter social.

- ✓ ***Contribuir crecimiento de la industria.***

Se trata de que el sector de aviación civil contribuya al desarrollo de la industria, tanto directa como indirecta. En este sentido, podrá enfocarse el objetivo en la aparición de una nueva industria relacionada con aspectos medioambientales, en relación con los aeropuertos verdes, industria relacionada con el turismo o con la explotación y distribución de productos.

- ✓ ***Ser referente en la excelencia aeronáutica en la región.***

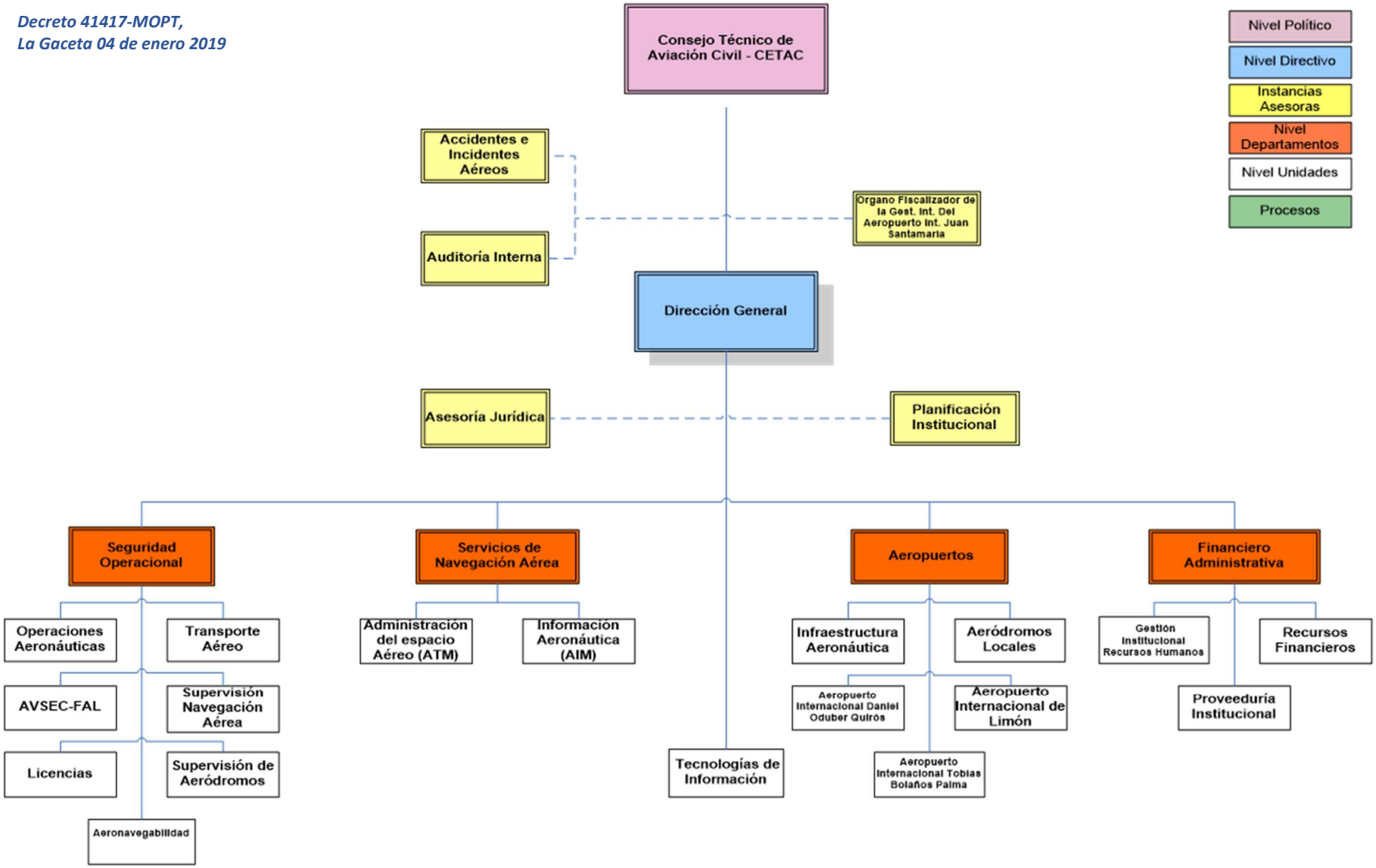
Ciertos países de la región centroamericana, así como muchos de Sudamérica, cuentan con una organización aeronáutica y un desarrollo de las actividades propias, que se encuentran muy alejados de los estándares de otros países más avanzados en el sector. Es una oportunidad para Costa Rica el convertirse en un referente a nivel regional en cuanto a implantar un modelo de gestión y al desarrollo de actividades y procedimientos óptimos.

Estructura organizacional

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

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

Decreto 41417-MOPT,
La Gaceta 04 de enero 2019



Política de calidad

En la Dirección General de Aviación Civil nos dedicamos a la planificación, regulación, provisión y promoción de la actividad aeronáutica civil de Costa Rica. Por medio de nuestro Sistema de Gestión de Calidad nos comprometemos a:

- Garantizar la seguridad operacional y el desarrollo sostenible de la actividad aeronáutica civil de Costa Rica.

- Cumplir con las regulaciones nacionales e internacionales aplicables a nuestras operaciones.

- Satisfacer los requerimientos de los usuarios y de los procesos incorporados al Sistema de Gestión.

- Buscar la eficiencia a través del mejoramiento continuo de nuestro Sistema de Gestión.

Plan Operativo Institucional 2025
Estructura Programática

A raíz de la promulgación de la Ley N°9524: “Fortalecimiento del Control Presupuestario de los órganos desconcentrados del Gobierno Central”, Publicada en el Diario Oficial **La Gaceta N°62 del martes 10 de abril del 2018**, la cual en sus artículos 1 y 2 se refiere a:

ARTÍCULO 1: Aprobación presupuestaria de los órganos desconcentrados del Gobierno Central.

"Todos los presupuestos de los órganos desconcentrados de la Administración Central serán incorporados al presupuesto nacional para su discusión y aprobación por parte de la Asamblea Legislativa.

El Ministerio de Hacienda definirá la forma y la técnica presupuestaria que se deberá aplicar para incorporar los presupuestos antes indicados y brindará, a solicitud del órgano respectivo, el apoyo técnico para facilitar el análisis y la toma de decisiones en el proceso de discusión y aprobación legislativa del presupuesto de la República."

ARTÍCULO 2- Reforma de varias leyes como la Ley N° 8131, Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos:

Artículo 34- Responsable de presentar el anteproyecto. El titular de cada ministerio y el de los sujetos incluidos en el inciso b) del artículo 1 será el responsable de presentar el anteproyecto de presupuesto al Ministerio de Hacienda. En el caso de los ministerios, el anteproyecto deberá incorporar también, con su anuencia expresa, el anteproyecto de presupuesto de los órganos desconcentrados que tenga adscritos.
Para ello, los órganos desconcentrados deben remitir al ministro correspondiente su presupuesto, con la aprobación previa de sus máximos jerarcas.

Lo anterior conlleva a que el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC-DGAC) pasa a ser parte de la consolidación de **Presupuesto Nacional**, por ende, el CETAC al ser un órgano desconcentrado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) pasa a formar parte de su "Presupuesto" y sus "Planes" (PAO y POI). Siendo ahora un Programa Presupuestario del MOPT, específicamente el **Programa 333.** La formulación de planes institucionales (PAO y POI) y el presupuesto institucional a partir del año 2021 ha debido sujetarse a los nuevos lineamientos del MOPT y el Ministerio de Hacienda.

Recordando además el principio de **vinculación entre planes y presupuesto** que siempre debe existir bajo la norma de que "***el presupuesto se considera la expresión financiera de los planes".***

Tal y como lo indica el artículo 4 de la LGFRPP:

> *"Todo presupuesto público deberá responder a los planes operativos institucionales anuales, de mediano y largo plazo, adoptados por los jerarcas respectivos, así como los principios presupuestarios generalmente aceptados …".*

Se debe formular PAO y POI en dos sistemas informáticos:

- SPP: Sistema de Planificación y Presupuestación / del MOPT
- SFP: Sistema de Formulación Presupuestaria SFP / del Ministerio de Hacienda

La Unidad de Recursos Financieros además debe incluir la información de presupuesto en un tercer sistema: "SIFCO: Sistema Contable Financiero Institucional". En estos mismos sistemas se debe incorporar el presupuesto a cada "meta / actividad" asegurando la vinculación entre planes y presupuesto.

Se debe trabajar bajo el concepto de que el presupuesto deberá ser austero, y bien justificado, en cuanto al beneficio, necesidad y finalidad de los recursos por utilizar.

Matriz de Articulación de Plan – Presupuesto (MAPP)

El Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP) es el marco de referencia fundamental para la gestión del sector público (Gobierno Central, entes descentralizados y otros entes públicos no estatales) y la asignación de recursos, así como la construcción de agendas regionales, sectoriales, institucionales, programas de inversión pública y de cooperación internacional.

Por esa razón, el PNDIP es un instrumento que, al definir objetivos, metas e indicadores de seguimiento, posibilita el monitoreo y la retroalimentación de la gestión institucional, la evolución y la rendición de cuentas, mecanismo esencial de un gobierno democrático.

El PNDIP articula los diversos instrumentos de planificación de mediano y corto plazo; los planes operativos institucionales se deben de tomar como referente para la elaboración del PNDIP además de las acciones que impulsemos desde las regiones, sectores o cantones.

El PNDIP es dirigido por MIDEPLAN, en coordinación con las instancias del Sistema Nacional de Planificación, además, está basado en tres pilares fundamentales: impulsar el crecimiento económico y generar más y mejores empleos, reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema y luchar contra la corrupción y por el fortalecimiento de un estado transparente y eficiente. En este contexto, de conformidad con los lineamientos técnicos y metodológicos para la programación y evaluación emitidos por MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, la **Matriz de Articulación Plan – Presupuesto (MAPP)** tiene como objetivo, reflejar la programación estratégica institucional y presupuestaria, tomando como referencia los objetivos estratégicos sectoriales e institucionales, los programas y proyectos del PNDIP con cobertura regional cuando corresponda y los programas y los proyectos de inversión pública relacionados con las metas del PNDIP y con otros lineamientos estratégicos del Gobierno y aquellos definidos por las propias instituciones:

Es de suma importancia indicar que a nivel de sector se trabajó en la definición de las **“intervenciones públicas”**, las cuales permiten vincular los objetivos institucionales con los objetivos definidos en el PNDIP 2023-2026.

Se detalla la vinculación de las intervenciones públicas del **PNDIP** con los objetivos institucionales:

Intervención Pública	Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período[1] y anual	Estimación Presupuestaria en colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Responsable	Riesgos
21) 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea	E1.Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto	2021: 12% Región Chorotega	2023: 20% (Financiamiento 3%, Licitación y adjudicación 5%) 2024: 70% (5% Pre ejecución, 45% Ejecución) 2025: 95% (25% Ejecución) 2026: 100% Región Chorotega	2023-2026 81.481.146.540,00 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario N° 106 Consejo Técnico de Aviación Civil	CETAC - DGAC Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Financiero Político
22) Construcción de la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Promover la operación de carga en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para brindar otras alternativas de trasporte de productos de la Región Chorotega	E1.Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto	2021:0%	2023: 3% (1% Perfil, 2% Prefactibilidad) 2024: 7% (4 %Factibilidad) 2025: 15% (5% Diseños, 3% financiamiento) 2026: 20% (5% Pre-ejecución)	2023-2026 1.125.000.000,00 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario N° 106 Consejo Técnico de Aviación Civil	CETAC - DGAC Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Operativo Financiero Político
23) Ampliación del Aeropuerto Internacional de Limón	Mejorar la seguridad aeroportuaria para los servicios en terminal de pasajeros y operación de aeronaves categoría OACI C o mayor	E1.Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto	2021: 0%	2023: 3% (1% Perfil, 2% Prefactibilidad) 2024: 7% (4 %Factibilidad) 2025: 15% (5% Diseños, 3% financiamiento) 2026: 20% (5% Pre-ejecución)	2023-2026 1.450.000.000,00 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario N° 106 Consejo Técnico de Aviación Civil	CETAC - DGAC Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Operativo Financiero Político
24) 001172 Mejoramiento del Aeródromo La Managua, Quepos.	Construir una nueva Terminal de pasajeros, accesos y plataforma para seis posiciones en el Aeródromo de La Managua Quepos para mejorar la atención de los usuarios.	E1.Porcentaje acumulado de avance de obra	2021: 0% Región Pacífico Central	2023: 25% 2024: 100% Región Pacífico Central	2023-2024 4.240.000.000 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario N° 106 Consejo Técnico de Aviación Civil	CETAC - DGAC Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Financiero Político
25) 001391 Construcción del Aeropuerto Internacional de la Zona Sur	Aumentar la capacidad de Infraestructura Aeroportuaria en la Región Brunca para recibir y despachar tránsito aéreo internacional.	E1.Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto	2021: 0%	2023: 3% (1% Perfil, 2% Prefactibilidad) 2024: 7% (4 %Factibilidad) 2025: 15% (5% Diseños, 3% financiamiento) 2026: 20% (5% Pre-ejecución)	2023-2026 1.125.000.000,00 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario N° 106 Consejo Técnico de Aviación Civil	CETAC - DGAC Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Operativo Financiero Político

*** Programación sujeta a ajustes, una vez que se cuente con el aval de “Modificación del PNDIP 2023-2026 (I semestre 2024).

Estructura programática presupuestaria

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

Área presupuestaria N° 1:
Producto estratégico: Servicios y regulación aeronáutica

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

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

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

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

Esta área está compuesta por las dependencias de:

Áreas y Productos del Programa 333	Estructura Programática	Dependencias Institucionales
Área y Producto N° 1 : **"Servicios y Regulación Aeronáutica"**	SPP (SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO)	Proceso SSP
	ACCIDENTES E INCIDENTES	Unidad Accidentes e Incidentes
	SEGURIDAD OPERACIONAL	Depto. Seguridad Operacional
		Unidad Operaciones Aeronáuticas
		Unidad Aeronavegabilidad
		Unidad Transporte Aéreo
		Unidad AVSEC-FAL
		Unidad Supervisión de Aeródromos
		Unidad Licencias
		Unidad Supervisión de Navegación Aérea
		Proceso Biblioteca Técnica
		Proceso Certificación Aeronáutica
	SERVICIOS NAVEGACIÓN AÉREA	Departamento Servicios de Navegación Aérea
		Unidad Administración del Espacio Aéreo (ATM)
		Unidad Información Aeronáutica (AIM)
	DIRECCIÓN GENERAL Y REGULACIÓN AERONÁUTICA	Proceso Regulación Aeronáutica

Los principales **usuarios y beneficiarios** de esta área son: los operadores aéreos comerciales nacionales e internacionales (aerolíneas, despachadores de combustible, empresas de asistencia en tierra, escuelas de aviación, mecánicos de aeronaves, etc.), los pilotos de aeronaves, el personal técnico de la Institución, pasajeros y usuarios nacionales e internacionales que utilizan los servicios en las terminales aéreas.

Área presupuestaria Nº 2:

Producto estratégico: Servicios administrativos, financieros, tecnológicos, asesorías y fiscalización

El área N° 2 tiene por finalidad dentro de la misión institucional ser apoyo para la gestión sustantiva de la Institución, se encarga de articular las áreas: Administrativa, Técnica, Financiera e Informática de la Institución, está conformada por las siguientes dependencias:

Áreas y Productos del Programa 333	Estructura Programática	Dependencias Institucionales
Área y Producto N° 2: **"Servicios Administrativos, Financieros, Tecnológicos, Asesorías y Fiscalización"**	DIRECCIÓN GENERAL Y REGULACIÓN AERONÁUTICA	Proceso Regulación Aeronáutica
		Dirección General
	FINANCIERO ADMINISTRATIVO	Departamento Financiero Administrativo
		Unidad Gestión Institucional de Recursos Humanos
		Unidad Recursos Financieros
		Unidad Proveeduría
		Proceso Archivo Central
		Proceso Salud Ocupacional
		Proceso Servicios Generales
	TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN	Unidad Tecnologías de Información
	CETAC	Proceso Secretaría CETAC
	CONTRALORIA DE SERVICIOS	Proceso Contraloría de Servicios
	AUDITORIA INTERNA	Auditoría interna
	ASESORIA JURIDICA	Asesoría Jurídica
	PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL	Planificación Institucional
	ÓRGANO FISCALIZADOR	Órgano Fiscalizador - AIJS
		Órgano Fiscalizador - AIDOQ

El aporte medular de esta área se basa en las **gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica**, las mismas abarcan: instrucciones operativas y administrativas en materia de aviación civil de acuerdo con la Ley general, los reglamentos y anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Además, resoluciones y contratos administrativos, proyectos de ley y reglamentos, registro aeronáutico debidamente actualizado, estados financieros auditados, evaluaciones sobre el funcionamiento administrativo, financiero e informático. Fiscalizaciones del contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Así como la vinculación

institucional con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública, elaboración de los planes anuales operativos (Internos) y planes operativos institucionales (externos), evaluaciones institucionales, plan estratégico institucional, análisis administrativo de procesos y procedimientos para la gestión institucional, distribución oportuna de los recursos, recaudación efectiva, sistemas de información automatizados, asistencia técnica ágil y oportuna, manuales técnicos y operacionales.

Los principales **usuarios y beneficiarios** de esta área son: los clientes internos (funcionarios de las diferentes dependencias técnicas o administrativas que conforman la Institución) y externos (estudiantes, operadores aéreos comerciales, instituciones públicas, entre otros, solicitantes de información o estadísticas) y usuarios en general tanto nacionales como internacionales de los servicios que se brindan.

Área presupuestaria Nº 3:
Producto estratégico: Desarrollo de aeródromos e infraestructuras

Esta área tiene a cargo el desarrollo aeroportuario, así como de programar y llevar a cabo el proceso de contratación administrativa, mediante la preparación de carteles de licitación y la fiscalización de obras que realice la administración en aras de que la actividad aeronáutica se despliegue con el máximo de seguridad en tierra y que cuente con los servicios básicos de alta calidad para los usuarios nacionales e internacionales.

Corresponde a esta área la modernización aeroportuaria de conformidad con las normas internacionales de aviación civil, para garantizar la seguridad operacional y el crecimiento armónico de las actividades aeronáuticas en el país, abarca las inversiones para fomentar el desarrollo aeroportuario y los sistemas informáticos, así como la compra de bienes tangibles, buscando obtener óptimos resultados en la gestión institucional; realizando actividades como: diseñar, administrar y evaluar los proyectos de inversión para proveer la infraestructura aeroportuaria del país, así como el fortalecimiento del sistema de administración aeroportuaria.

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

Áreas y Productos del Programa 333	Estructura Programática	Dependencias Institucionales
Área y Producto N° 3: **"Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras "**	AEROPUERTOS	Departamento de Aeropuertos
		Unidad AITBP
		Unidad AIDOQ
		Unidad AIL
		Unidad Aeródromos Locales
		Proceso Salón Diplomático
	INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO	Unidad Infraestructura Aeronáutica
		Proceso Mantenimiento Aeroportuario

Esta área se enfoca principalmente hacia la **"Infraestructura aeroportuaria mejorada"** para fomentar la seguridad operacional y la modernización de servicios aeroportuarios, lo cual involucra: anteproyectos, diseños estructurales, eléctricos, arquitectónicos y mecánicos, obras de infraestructura de mejoras, recarpeteos y ampliaciones en pistas, edificios y plataformas, entre otros.

Los principales **usuarios y beneficiarios** de esta área son: los operadores aéreos comerciales nacionales e internacionales (aerolíneas, despachadores de combustible, empresas de asistencia en tierra, escuelas de aviación, mecánicos, ramperos, etc.), los pilotos de aeronaves, el personal técnico de la institución, concesionarios pasajeros y usuarios nacionales e internacionales que utilizan las pistas, rampas, plataformas y los servicios en las terminales aéreas de nuestro país.

Es de suma importancia destacar que esta área N° 3 contempla los proyectos de inversión y obra pública de la Institución, los proyectos enunciados en la MAPP y que se encuentran registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), de acuerdo con las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).

Objetivos estratégicos institucionales 2025:

Es importante indicar que el POI constituye una herramienta donde se incorporan únicamente los objetivos consideramos como **estratégicos o sustantivos a nivel institucional** y que permitirán brindar un servicio de calidad y por ende garantizar la seguridad operacional del país, por lo cual, para efectos de mantener un seguimiento por área presupuestaria y por dependencias, en la Institución se realiza en forma paralela el **Plan Anual Operativo Interno (PAO)**, documento que incorpora en una forma más específica las metas operativas o rutinarias de cada unidad de trabajo, recomendación efectuada los entes contralores en años anteriores, para determinar la evaluación específica operativa de la gestión institucional (además de contener las metas vinculadas con la evaluación de desempeño de los funcionarios), cuya programación se presentará ante el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ministerio al cual está adscrito el Consejo Técnico y la Dirección General de Aviación Civil.

Se requiere que los objetivos incluidos en el anteproyecto se encuentren relacionados con la programación presupuestaria y éstos a su vez con los objetivos de las intervenciones públicas del PNDIP 2023-2026, de forma que permita reflejar estrechamente la **vinculación plan-presupuesto**. Para lograr reflejar la vinculación plan – presupuesto se ha desarrollado el Plan Anual Operativo (PAO), mismo que estará a disposición para efectos de consultas en

Plan Anual Operativo (PAO Interno 2025):

Productos Programa 333 - MOPT Plan Anual Operativo 2025	Objetivos	Metas	Indicadores
1. Servicios y Regulación Aeronáutica	34	43	43
2. Servicios Administrativos, Financieros, Tecnológicos, Asesorías y Fiscalización	67	97	97
3. Desarrollo de Aeródromos e Infraestructuras	23	30	30
Totales	**124**	**170**	**170**

Proyectos de Inversión 2025:

Es importante indicar que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica procedió a presentar en su propuesta de "Plan de Compras 2025" la programación de algunas inversiones de obra pública a desarrollar para el periodo 2025, inclusive vinculantes a los proyectos de inversión contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP-2023-2026), sin embargo, su programación no puede gestarse a nivel de ejecución, más bien se está replanteando a nivel de las fases de preinversión; por cuanto no se cuenta con contenido presupuestario programado en la propuesta de "Presupuesto Ordinario 2025", esto por cuanto el límite de gasto fijado para la institución no lo permite.

Así las circunstancias y en acatamiento de la disposición del Consejo Técnico de Aviación Civil mediante el oficio CETAC-AC-2023-1389, transcribe el Artículo décimo cuarto de la sesión ordinaria 67-2023, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 31 de octubre del 2023. ARTÍCULO. – 14 …

> *"… 11. Que a partir de la sustitución de los equipos SEI en MROC, se instruya el diseño de un proyecto destinado a la adquisición de equipos SEI nuevos para MRLB y MRPV, para el que se garantice el debido contenido presupuestario."*

Por lo cual, se ha procedido a programar el contenido presupuestario de inversión dirigido hacia solventar la necesidad de cumplimiento con los estándares internacionales en materia de salvamento y extinción de incendios.

El Documento 9137 OACI, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 1 — Salvamento y extinción de incendios, en el Capítulo 5 *"Factores que Influyen en la Especificación de los Vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios*", remite al numeral 5.3.2 que indica entre otros detalles: "La "vida útil" prevista de todo vehículo, con cuidados y mantenimiento razonables, es por lo menos de 10 años..." Los actuales equipos en los aeropuertos Tobías Bolaños y Daniel Oduber ya sobrepasaron su vida útil estimada.

La seguridad de los pasajeros, de aeronaves y de la infraestructura aeroportuaria es la beneficiaria directa por la adquisición de estos equipos, pero observando más en detalle, el Estado costarricense en su condición de contratante del Convenio Internacional de Aviación Civil, es el principal beneficiario en su proyección internacional como garante de condiciones seguras de operación en el ámbito del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

De no materializarse esta adquisición, se disparan más aún de lo que están, los riesgos de probabilidad y severidad para la atención de emergencias aéreas, potenciándose escenarios deficientes en virtud del peligro que representa la condición de los vehículos en operación.

Representa también un potencial riesgo para la efectiva atención de emergencias aéreas el que estos equipos deban salir constantemente a mantenimiento durante periodos cada vez más extensos debido al complejo proceso de reparación, principalmente porque los repuestos que utilizan no siempre estás disponibles. Al respecto, hay que considerar que estos equipos se fabrican en cantidades limitadas y bajo especificaciones muy particulares, razón por la cual, conforme pasa el tiempo, es más complicado contar con repuestos, a diferencia de los vehículos que se fabrican en serie y en grandes cantidades, para las cuales el fabricante provee repuestos e inclusive el mercado fabrica repuestos genéricos.

En virtud de lo anterior se ha tenido que tomar decisiones a efectos de priorizar y asignar los escasos recursos con que se cuenta para el año 2025, a saber:

Plan Operativo Institucional (POI Externo 2025):

- **Proyecto 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)**
  Se requiere adquirir cuatro camiones y todos sus componentes acordes con la norma técnica NFPA 414, “Estándar para vehículos de extinción de incendios y salvamento en aeronaves”, edición 2020 y normas OACI.

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

  Presupuesto asignado: ₡3.990.000.000

- **Intervención pública: Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**
  Objetivo: Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea.
  Fase II Ampliación de Plataforma de Estacionamiento en AIDOQ.
  Meta 2025: Alcanzar hasta un 44,88% de avance del proyecto integral
  Presupuesto asignado: ₡0.00
  Costo estimado: ¢2.400 millones (No se cuenta con los recursos en el Presupuesto Ordinario 2025)

- **Intervención pública: Construcción de la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**
  Objetivo: Promover la operación de carga en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para brindar otras alternativas de trasporte de productos de la Región Chorotega
  Meta 2025: Realizar los diseños del proyecto (12%).
  Presupuesto asignado: ¢0,00 (eventualmente se gestionarían recursos externos).

- **Intervención pública: Ampliación del Aeropuerto Internacional de Limón**
  Objetivo: Mejorar la seguridad aeroportuaria para los servicios en terminal de pasajeros y operación de aeronaves categoría OACI C o mayor el Aeropuerto Internacional de Limón
  Meta 2025: Realizar los diseños del proyecto (12%).
  Presupuesto asignado: ¢0,00 (eventualmente se gestionarían recursos externos).

- **Intervención pública: Mejoramiento del Aeródromo La Managua, Quepos.**
  Objetivo: Construir una nueva Terminal de pasajeros, accesos y plataforma para seis posiciones en el Aeródromo de La Managua Quepos para mejorar la atención de los usuarios.
  Meta 2025: Alcanzar hasta un 20% de avance del proyecto (Diseños, Pre-ejecución, Financiamiento)
  Presupuesto asignado: ¢0,00

- **Intervención pública: Construcción del Aeropuerto Internacional de la Zona Sur**
  Objetivo: Aumentar la capacidad de Infraestructura Aeroportuaria en la Región Brunca para recibir y despachar tránsito aéreo internacional.
  Meta 2025: Realizar los diseños del proyecto (12%).
  Presupuesto asignado: ¢0,00 (eventualmente se gestionarían recursos externos).

Es claro que la programación estará sujeta a que la institución cuente con la asignación de los recursos presupuestarios requeridos según el presupuesto ordinario, esto por parte de la aprobación de estos según “Presupuesto Nacional” en Asamblea Legislativa.

Así mismo, en cuanto a los proyectos con metas vinculadas con los **estudios de prefactibilidad, factibilidad, diseños** se toma en cuenta la posibilidad de conseguir el financiamiento de estos procesos de preiversión por medio de recursos externos que se pudieran gestionar a través del **"Aporte de Estados Miembros"** de COCESNA o Fondos de AERIS.

Para los proyectos indicados se programan metas consideradas en las etapas de **PREINVERSIÓN**, para mantener la vinculación requerida con las intervenciones vigentes y programadas en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (2023-2026).

Se presenta cuadro resumen de la **Matriz de Articulación Plan – Presupuesto (MAPP)**, correspondiente a la programación estratégica de la institución, aclarando que se incorporan los objetivos considerados como estratégicos, a saber:

Intervención Pública PNDIP	Objetivo	Meta 2025	Presupuesto Asignado
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)	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)	Adquirir 4 equipos (vehículos automotores) especialmente equipados y acondicionados para el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI). Presupuesto Ordinario	₡3 990,00
002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea	2024: 40,13% Proyecto Integral (Reconstrucción de Pista CNE) **2025: Alcanzar hasta un 44,88% de avance del proyecto integral** **(Fase II Ampliación de Plataforma AIDOQ)** Costo estimado: ¢2.400 millones	₡0,00
001184 Mejoramiento del Aeródromo La Managua, Quepos	Construir una nueva Terminal de pasajeros, accesos y plataforma para seis posiciones en el Aeródromo de La Managua Quepos para mejorar la atención de los usuarios.	Meta 2024: 12% (3%Perfil+4 %Factibilidad+5% Diseños) **2025: 20% (12% Diseños +5% Prejecución, +3% Financiamiento)** 2026: 100% (20% Financiamiento +5% Licitación y adjudicación, +75% Ejecución) **Alcanzar hasta un 20% de avance del proyecto (Diseños, Pre-ejecución, Financiamiento)**	₡0,00
Ampliación del Aeropuerto Internacional de Limón	Mejorar la seguridad aeroportuaria para los servicios en terminal de pasajeros y operación de aeronaves categoría OACI C o mayor el Aeropuerto Internacional de Limón	2024: 7% (3%Perfil+4 %Factibilidad) **2025: 12% (7% Factibilidad+5 %Diseños)** 2026: 20% (12% Diseños+3% financiamiento, +5% Pre-ejecución) **Realizar los diseños del proyecto (12%).** Posibilidad de Financiamiento con Fondos Externos	₡0,00
Construcción de la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Promover la operación de carga en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para brindar otras alternativas de trasporte de productos de la Región Chorotega	2024: 7% (3%Perfil+4 %Factibilidad) **2025: 12% (7% Factibilidad+5 %Diseños)** 2026: 20% (12% Diseños+3% financiamiento, +5% Pre-ejecución) **Realizar los diseños del proyecto (12%).** Posibilidad de Financiamiento con Fondos Externos	₡0,00
001391 Construcción del Aeropuerto Internacional de la Zona Sur	Aumentar la capacidad de Infraestructura Aeroportuaria en la Región Brunca para recibir y despachar tránsito aéreo internacional.	2024: 7% (3%Perfil+4 %Factibilidad) **2025: 12% (7% Factibilidad+5 %Diseños)** 2026: 20% (12% Diseños+3% financiamiento, +5% Pre-ejecución) **Realizar los diseños del proyecto (12%).** Posibilidad de Financiamiento con Fondos Externos	₡0,00

*** Se estima gestionar recursos externos para estudios de preinversión / diseños sea por medio del Aporte de Estados Miembros (COCESNA), o Aeris.

ANEXO

Como principal anexo que acompaña al Plan Operativo Institucional correspondiente al periodo 2025, se incorpora:

- Anexo N° 1: Acuerdo de aprobación del Plan Operativo Institucional 2025 por parte del jerarca supremo del CETAC.

San José, 14 de mayo del 2024 -1- CETAC-AC-2024-0545

Señor
Marcos Castillo Masis
Director General
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Estimado señor:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a comunicar la parte dispositiva del artículo quinto de la sesión ordinaria 22-2024, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 07 de mayo del 2024.

ARTÍCULO. – 05 "La Subdirección General de Aviación Civil, mediante el oficio DGAC-DG-OF-0757-2024, del 02 de mayo del 2024, presenta para el conocimiento y la resolución de los directores del Consejo Técnico, el oficio DGAC-UPI-OF-074-2024 del 02 de mayo del 2024, suscrito por el señor Luis Eduardo Miranda Muñoz, jefe a.i. Unidad de Planificación Institucional, mediante el cual remite el informe relacionado con el Plan Operativo Institucional del 2025.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar el informe referente con el Plan Operativo Institucional 2025, para que posteriormente sea remitido al Ministerio de Obras públicas y Transportes y al Ministerio de Hacienda para su aprobación. **ACUERDO FIRME**

Atentamente,

SOFIA HIDALGO MORA (FIRMA)
Firmado digitalmente por SOFIA HIDALGO MORA (FIRMA)
Fecha: 2024.05.14 11:53:30 -06'00'

Sofía Hidalgo Mora
Encargada
Proceso Secretaría de Actas
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

Cc: Sr. Luis Miranda Muñoz / Planificación
Sr. Ronald Romero Méndez / Financiero
Expediente

APB/SHM