



2018-2019

CAPITAN Guillermo F. Hoppe  
**INFORME FINAL  
DE GESTION**

---

DIRECCION GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

## INTRODUCCION

De conformidad a los criterios establecidos por parte de Contraloría General de la República, y en cumplimiento a las disposiciones del artículo 12 inciso e), de la Ley General de Control Interno, presento informe final de mi gestión como Director General de Aviación Civil, misma que desempeñe en el período comprendido del 01 de setiembre 2018 hasta el 13 setiembre, 2019.

Por lo anterior, se destacarán los temas más relevantes de mi gestión dentro del período apuntado, los logros alcanzados y los procesos que aún se encuentran por resolver, como es el caso de la Descategorización de Costa Rica ante al FAA, y el Proceso de Auditoría por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Asimismo, entre otros temas a desarrollar, haré alusión a las gestiones realizadas en el campo de la navegación aérea, seguridad operacional e infraestructura aeronáutica, en el marco de cumplimiento de las normas y recomendaciones de la (OACI) y de nuestra Legislación y Reglamentación nacional.

# INFORME DE GESTION

A continuación el **PROPÓSITO, MISIÓN Y VISIÓN** sobre los cuales se basó el Plan de Trabajo Inicial de esta gestión.

## **Propósito**

Fortalecer el desarrollo de la aviación en Costa Rica

## **Misión**

Dirigir la DGAC a través de cinco pilares fundamentales:

1. Seguridad Operacional
2. Servicio al Cliente
3. Optimización de los recursos
4. Mejora continua
5. Innovación

## **Visión general a largo plazo**

Niveles de cumplimiento de los SARPS por encima del 90%

## **Visión interna a corto y mediano plazo**

Colaboradores muy calificados, motivados, productivos y realizados, trabajando en equipo, con un propósito claro.

## **Visión externa a corto y mediano plazo**

Estándares de seguridad operacional altos (SMS por parte de todos los operadores), desarrollo de la infraestructura y servicios requeridos, usuarios informados y satisfechos, proyectos innovadores.

## Resultados de la Gestión del proceso de NAVEGACION AEREA

1. Se inició en diciembre de 2018, un concurso externo para la contratación de personal nuevo para los Servicios de Navegación Aérea (ATM A). Se reciben documentos en Liberia y en San José. Este concurso concluyó en semanas recientes, dejando como resultado 8 personas aprobadas que iniciarán pronto el curso básico FIC.
2. Se logra iniciar en abril de 2019, el proceso de ascensos del personal en plazas que estuvieron vacantes por mucho tiempo. Hemos ordenado en un 85% el tema de las plazas en el departamento, y la mayoría del personal está actualmente realizando las labores acorde a la plaza en la que están ubicados.
3. Se modifica el Manual de Instrucción, mejorándolo en beneficio de los SNA y su personal.
4. Por medio de coordinaciones con Cocesna, se logra cambiar el ILS del AIJSM, por un equipo nuevo y mejor que el que se tenía.
5. Se solicita a COCESNA llevar a cabo un estudio de factibilidad para ubicar las antenas del ILS anteriormente ubicadas en el AIJSM. en un aeródromo local como Quepos, con la idea de que los estudiantes se dirijan a practicar a esas zonas, descongestionando el AIJSM.
6. En el tema de seguridad operacional SMS, la oficina regional de OACI seleccionó a los servicios de navegación aérea de Costa Rica para trabajar de la mano en lograr la implementación del SMS en ANSP. Se participó de un taller regional sobre este tema y varios estados como México, Cuba, El Salvador y Honduras, nos solicitaron las matrices y dashboard con que trabajamos, indicando que les pareció muy útil e innovador la forma en la que estamos llevando el tema nosotros.
7. Se participó de un taller ATFM en la oficina regional de la OACI en Mexico. En esta área, nuevamente la OACI felicitó al departamento de servicios de navegación aérea por los avances que hemos tenido en este tema.

# INFORME DE GESTION

8. En AIM, continuamos trabajando incansablemente para cumplir con la hoja de ruta AIM de la OACI y tener toda la documentación de manera digital. el AIP electrónico está cada vez más cerca de ser una realidad.

9. Hemos revisado la mayoría de nuestros procedimientos de vuelo, los cuales hemos ido corrigiendo en pro de la seguridad operacional. Próximamente publicaremos planos de aeródromos y procedimientos con la variación magnética actualizada.

10. Creamos la carta de mínimos de vectoreo para el aeropuerto de Liberia, ya que no existía. Esto aumenta los márgenes de seguridad de las operaciones cuando las aeronaves reciben vectores.

11. Se creó por parte del departamento de Servicios de Navegación Aérea, y se aprobó por parte de la oficina regional de la OACI en México, el Plan de Contingencia ATS.

12. A través de la gestoría de aseguramiento de la calidad ATS, se aplicó una encuesta a pilotos de diversos operadores locales e internacionales, obteniendo una nota positiva como proveedor de servicios ATS, y dándonos áreas de mejora en las cuales estamos trabajando.

13. Por medio de la gestoría de factores humanos se aplicó una prueba de fatiga al personal, lo que nos permite buscar defensas para contrarrestar este efecto. Adicional, se está trabajando en un proyecto donde los supervisores de las estaciones visiten estaciones que no son en las que se desempeñan, esto para crear un vínculo aun mayor de compañerismo y comprensión de lo que el otro hace.

14. Se aprobó el proyecto de red meteorológica para una estación AWOS en el aeródromo de Drake. Se está en la fase final de verificación de datos para proceder a realizar la adquisición de los equipos e instalarlos en dicho aeródromo. Esto aumento los márgenes de seguridad en esa pista.

15. Se actualizaron todas las cartas de acuerdo y Manuales Operativos de Estación.

# INFORME DE GESTION

16. Se creó, revisó y aprobó el Plan de Contingencia para los Servicios de Tránsito Aéreo, y ya fue remitido a la Oficina Regional de la OACI en México. Esto nos pone adelante en la región respecto al porcentaje de estados que han logrado este plan y lo han oficializado.

17. Se publicó el Suplemento 19 al AIP donde se establecen las nuevas capacidades de las pistas 07 y 25 del Aeropuerto Juan Santamaría, y las capacidades de los sectores de Área (ACC) y Aproximación (APP) del espacio aéreo. Esto nos permite una mejor planificación de las operaciones y, gracias a los procedimientos PBN y a las mejoras en el lado aéreo del AIJS, estas capacidades se han aumentado.

18. Se recibió de Cocesna la sala de reproducciones ATS. Esta sala se contempló con el proyecto original de construcción de la nueva Sala Radar, sin embargo, por diferentes temas, no se había podido concretar. Esta semana, luego de varias coordinaciones, se materializó la entrega de esta sala con los equipos operando al 100% de su capacidad. Esto nos va a permitir acceder más rápidamente a la información relacionada a incidentes y/o accidentes.

19. Se actualizaron, ante la OACI, los puntos de contacto para los Servicios de Navegación Aérea de Costa Rica. Esto no permite trabajar de una manera más ordenada y así poder darle seguimiento a los temas de relevancia como Estado y regionales.

20. Ante la adquisición del equipo Thundestorm Identification, Tracking, Analysis and Nowcasting (TITAN), todo el personal del Radar ha recibido una capacitación sobre Análisis e Interpretación de imágenes satelitales para un mejor entendimiento de las condiciones meteorológicas que se ven en las pantallas de este equipo, permitiendo esto una mejor planificación del tránsito que se desviaría por condiciones adversas. Cada grupo estuvo una semana recibiendo este curso. Se cubrió el 100% del personal del centro de control radar en Alajuela.

# INFORME DE GESTION

## Resultados de la Unidad de SUPERVISIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

Área	Regulación	Vigilancia	Gestión
ATS	<p>En el periodo el RAC-ATS logra un avance significativo. Actualmente se encuentra en la fase de aprobación por parte del CETAC para ser enviado al MEIC y al MOPT.</p> <p>Se estima su publicación para finales de este año o principios del próximo.</p> <p>El RAC 20 “Reglas del Aire” se encuentra en fase de revisión por parte de la Unidad de Asesoría Legal.</p>	<p>El Plan de Vigilancia 2019 de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para el área ATS se ejecuta durante el último trimestre de 2019.</p> <p>Se realizarán vigilancias tanto a los proveedores nacionales como internacionales y se llevarán a cabo 4 vigilancias programadas.</p> <p>A través de una delegación a ACSA se llevó a cabo una vigilancia al área de PANS-OPS.</p> <p>Se ha dado seguimientos a los planes de acción correctiva tanto de CENAMER como del DSNA, referentes a las auditorías realizadas en 2018.</p> <p>Se han aprobado cartas de acuerdo y Manuales Operativos de Estación del DSNA.</p>	<p>La Unidad ANS ha liderado el grupo de coordinación para la auditoría OACI programada para mayo de 2020.</p> <p>Se efectuó una inducción al proveedor de servicios nacional respecto a la formulación de los planes de acción correctiva.</p> <p>Se ha actualizado y dado mantenimiento al OLF de OACI.</p> <p>Se ha participado en la revisión del Plan Maestro del Aeropuerto Juan Santamaría.</p> <p>Se elaboraron exámenes para las diferentes habilitaciones de control de tránsito aéreo (aeródromo, aproximación por procedimientos y aproximación por vigilancia).</p>

# INFORME DE GESTION

<p>AIM</p>	<p>La enmienda del RAC 15 se encuentra en la misma fase que el RAC-ATS. Su prevista de publicación es similar. El RAC 04 fue publicado en julio del presente año, tomando en cuenta la última enmienda del Anexo 4, e incluyendo requisitos para el área de PANS-OPS.</p> <p>Actualización del RAC 15 AIM enmienda 40 FASE II Justificación publicación RAC 04 y envío de cotización de la gaceta Seguimiento a proceso orden de compra para publicación de RAC 04 en la gaceta.</p> <p>Aplicación lista verificación redacción RAC DGAC al RAC 15 AMDT 40 Seguimiento a proceso orden de compra para</p>	<p>El Plan de Vigilancia 2019 de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para el área ATS se ejecuta durante el último trimestre de 2019. Se realizarán vigilancias tanto a los proveedores nacionales como internacionales y se llevarán a cabo 2 vigilancias programadas.</p> <p>Se envían e-mails solicitando plan de acciones correctivas al proveedor de servicios AIM CR Se envían e-mail solicitando plan de acciones correctivas al representante por Centroamérica para dar seguimiento a la NOF. Inspector de AIM Honduras envía copia de oficio AAC-SDNA-VSO/SNA/AIM-118-EXT-2018.</p> <p>Se revisan NOTAM publicados por AIM y se envían correos</p>	<p>Coordinación para publicación de Suplemento AIP 14/19 Preparación de oficio ref. inspección torre móvil Asesoría a Supervisión de Aeródromos y a AERIS ref. publicaciones aeronáuticas a utilizar en nueva calle de rodaje M, que se incluye en enmienda 24 del 25 de abril 2019. Asistencia a videoconferencia en COCESNA ref. Administración de Planes de vuelo de Tránsito Aéreo Coordinación con ICCAE para impartir cursos en Guatemala y Honduras Actualización de AIP con AMDT AIRAC 24/19 y Manual AICs de Dirección, Subdirección, SNAV, Jefatura Servicios de NAV. Revisión de actualización de AIP con enmienda AIRAC 24/19 y</p>
------------	---	--	---

# INFORME DE GESTION

	<p>publicación de RAC 04 en la gaceta.          Aplicación lista verificación redacción 7I23 para RAC 15 AMDT 40          Llenado de formulario costo/beneficio MEIC 7E12          Seguimiento a proceso de publicación de RAC 04 en la gaceta          Preparación oficio para DSO y Asesoría Jurídica para designación de asesor jurídico para RAC 15 AMD 40.          Coordinación fe herratas RAC 04          Llenado de tabla de referencia cruzada para RAC 05          Se envía oficio remitiendo nuevamente Informe de inspección a AIM, a solicitud del proveedor de servicios por cambio de jefatura          Revisión del OLF y actualización de evidencia para OACI.          Llenado de 7F137 propuesta RAC 05          Preparación 7F138          Referencia cruzada RAC 05</p>	<p>electrónicos solicitando revisen posibles inconsistencias en los mismos.</p>	<p>Manuales de AICs de Operaciones, AIR y Biblioteca          Participación en teleconferencia OACI TF AIM en preparación para las notas de estudio que se presentarán en la reunión ANIP en mayo 2019.          Charlas a Aeris (personal de Operaciones Aeronáuticas y Mantenimiento.)          Apelación No Conformidad 5A de la auditoria de Calidad realizada por INTECO          Coordinación en envío acuerdo No. 10 MP-MC del Ministerio de la Presidencia al AIM, ref. utilización del Logo de gobierno.          Revisión y envío de observaciones a Carta de acuerdo entre AIM Costa Rica y la NOF Honduras          Envío oficio DGAC-DSO-SNAV-0104-2019, ref. problemas con sistema e AIP vistos durante la</p>
--	---	---	--

# INFORME DE GESTION

	Preparación 7F138 Referencia cruzada RAC 12		<p>visita de AIM CR a la NOF.</p> <p>Revisión de propuesta al Anexo 1 ref Licencia AIM, para ser presentada en ANI WG</p> <p>Asesoría a AIM en carta política para publicar NOTAM de paracaidismo</p> <p>Actualización AIP y AIC de biblioteca técnica.</p> <p>Revisión de propuesta al Anexo 1 ref. Licencia AIM y currícula para AIM con observaciones de la reunión ANI WG y revisión de road map AIM transition.</p> <p>Actualización AIP AIR por falta de 6 enmiendas de los años 2017 y 2018</p> <p>Participación en teleconferencia AIM</p> <p>Apoyo en curso AIM Básico al ICCAE</p>
<b>CNS</b>	El Anexo 10 “Telecomunicaciones Aeronáuticas” cuenta con cinco volúmenes sumamente técnicos.	El Plan de Vigilancia 2019 de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para el área ATS se ejecuta durante el último trimestre	Seguimiento a los proyectos en ejecución: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalación nuevo ILS en Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.</li> </ul>

# INFORME DE GESTION

	<p>Se ha trazado una hoja de ruta para que el RAC 10 contenga los cinco volúmenes del Anexo. Actualmente, se encuentra en fase II según el proceso de regulación de la DGAC.</p>	<p>de 2019. Se realizarán vigilancias tanto a los proveedores nacionales como internacionales y se llevarán a cabo 2 vigilancias programadas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalación nuevo DVOR en Aeropuerto Internacional Daniel Oduber.</li> <li>- Instalación de equipos para mejorar la cobertura radio para la navegación aérea.</li> <li>- Implementación AIDC EL COCO – CENAMER.</li> </ul>
<b>MET</b>	<p>-El RAC 03 se encuentra en la etapa de revisión por parte de la Unidad de Asesoría Legal. Posterior a esto, seguiría a la parte de consulta pública.</p> <p>-El RAC referente al CORSIA del Anexo 16 Vol. IV esta listo para enviar a la Unidad de Asesoría Legal para su revisión.</p>	<p>El Plan de Vigilancia 2019 de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para el área MET se ejecuta durante el último trimestre de 2019. Se realizarán vigilancias tanto a los proveedores nacionales y se llevarán a cabo 1 vigilancia programada.</p> <p>Revisión del OLF y actualización de evidencia para OACI: se han revisado las preguntas del protocolo de OACI, se realizó un diagnóstico del estado actual del país en cada una</p>	<p>-En el proceso de implementación del CORSIA se realizó la capacitación que de parte de la DGAC se consideró necesaria acorde al Anexo 16 Vol. IV y Manual Técnico Ambiental de la OACI dicha capacitación se brindó a los exploradores de aviones designados al estado costarricense con requisitos en CORSIA (VUELA AVIACIÓN y AVIANCA CR), así mismo a los organismos verificadores (INTECO, TEC y LSQA) y la Dirección de</p>

# INFORME DE GESTION

		<p>de estas asociada a MET y se han estado realizando actividades con IMN para el avance en los Planes de Acciones Correctivas a las No conformidades detectadas en la vigilancia del año pasado.</p>	<p>Cambio Climático del país (DCC). Se realizaron las coordinaciones necesarias para la campaña de medición atmosférica realizada por la UCR por medio de del programa de investigación estadounidense OTREC, el cual requirió de la emisión de múltiples NOTAM y suplementos para la actividad de lanzamiento de globos meteorológicos desde Santa Cruz y Aeropuerto Internacional de Limón.</p> <p>Se preparó para ATC el documento con las recomendaciones técnicas para el proyecto de instalación de una estación meteorológica tipo AWOS en Aeródromo de Drake.</p> <p>Se realizó la reubicación a un</p>
--	--	---	---

# INFORME DE GESTION

			sitio que cumpliera con las recomendaciones de OMM y OACI de la Estación Meteorológica (EMA) de la cabecera 009 del Aeropuerto de Pavas.
<b>SAR</b>	El RAC 12 está próximo a ingresar a la Unidad de Asesoría Legal para su respectiva revisión.	El Plan de Vigilancia 2019 de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para el área SAR se ejecuta durante el último trimestre de 2019. Se realizarán vigilancias tanto a los proveedores nacionales como internacionales y se llevarán a cabo 2 vigilancias programadas.	Se trabajó en el Plan de Contingencia ATS, el cual fue publicado en julio de 2019 y enmendado en el mes de agosto.

## Resultados de la Gestión de la Unidad de **ASESORÍA LEGAL**

1. Proyecto de Reforma del Reglamento de utilización de espacios en los aeródromos y aeropuertos.
2. Proyecto de Reforma Integral del Reglamento del Registro Aeronáutico Costarricense.
3. Proyecto para la creación del Reglamento Para La Aviación no tripulada (Drones)
4. Proyecto para la creación del Reglamento de Helicópteros.
5. Proyecto de Reforma del Reglamento de la Comisión Médica de la DGAC, (Médico Evaluador)
6. Proyecto de Reforma del Reglamento para la autorización, reconocimiento y pago del tiempo extraordinario en el Consejo Técnico De Aviación Civil y La Dirección General De Aviación Civil
7. Creación de la Carta Política #9 para la vigilancia del vencimiento de las certificaciones y autorizaciones.
8. Creación de la Comisión, por parte de Recursos Humanos, para el debido tratamiento en los casos de denuncia de acoso sexual en el trabajo y acoso laboral.
9. Implementación de la nueva distribución de trabajo del departamento legal, la cual se divide en la siguiente estructura: a.- Contratación Administrativa; b.- Aeronáutico; c.- Cobro Judicial y Cobro Administrativo.
10. Implementación del nuevo procedimiento para el otorgamiento de los certificados médicos.
11. Seguimiento para la ejecución del Artículo 20 de la Ley General de Aviación Civil.

## Resultados de la Gestión en la UNIDAD DE TRANSPORTE AEREO

1. Se firma por parte del señor Canciller de la República y el señor Embajador de Suiza, el Acuerdo de Servicios Aéreos entre Costa Rica y Finlandia. Este refleja una política de transporte aéreo de carácter liberal, abriendo las fronteras para acortar distancias, promoviendo el ingreso de nuevas compañías al mercado aeronáutico y proporcionando las condiciones operativas para que estas puedan realizarse, éste Acuerdo establece y amplía las cláusulas, pasando de una a varias aerolíneas por país, se amplían las actividades comerciales, se incluye la cláusula de competencia leal, derechos aduaneros y cargos, seguridad de la aviación, cambio de aeronave, tasas al usuario y seguridad, entre otras. Las aerolíneas de ambos países podrán transportar pasajeros y carga de manera combinada, sin restricciones en cuanto a capacidad, mejorando de esta manera la conectividad aérea e impulsando positivamente el intercambio comercial.
2. Se gestionó los Acuerdos de Servicios Aéreos con Italia, con Alemania y la propuesta de Memorando de Entendimiento con Australia, los cuales cuentan con un avance significativo para su conclusión.
3. Se han gestionado ocho nuevos certificados de explotación, donde resalta la incorporación de dos nuevas empresas cargueras en el país, AERCARIBE que opera de manera regular explotando la ruta BOG-SJO-PTY y la compañía AEROUNION que operaría de manera no regular.
4. Se tramitó la ampliación a diez certificados de explotación, donde se resalta que cinco aerolíneas estarían brindando la oportunidad de acceder a los siguientes destinos:
  - Ciudad de México, México – Liberia, Costa Rica y viceversa
  - San José, Costa Rica–Medellín, Colombia – San José, Costa Rica y viceversa
  - David, Panamá – San José, Costa Rica y viceversa

# INFORME DE GESTION

- Holanda-San José, Costa Rica – Liberia, Costa Rica -Ámsterdam, Holanda
  - New York, (JFK), Estados Unidos - San José, Costa Rica y viceversa,
  - New York, (JFK) Estados Unidos - Liberia, Costa Rica y viceversa
5. Se hicieron las gestiones para que la Unidad de Transporte Aéreo, contara con un espacio físico acorde a las necesidades de la unidad, por cuanto las actuales instalaciones no permiten cumplir a cabalidad con sus objetivos.
6. Se incorporó a personal de T.A en capacitaciones de Gestionar el cumplimiento con las SARPS de la OACI, aspecto muy importante por cuanto esta Unidad no había sido tomada en cuenta en capacitaciones sustantivas desde noviembre del 2017. Además la Unidad participará activamente en la asamblea de la OACI, situación que permitirá dar seguimiento a los acuerdos tomados por el ente rector, tema en el que la Unidad estuvo excluida en años anteriores.

Los temas en rojo me parece son retos que no se han podido resolver y que deben asumirse con la mayor prontitud.

<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades</b>
Personal comprometido con las funciones que se desarrollan.	Personal anuente a enfrentar nuevos retos
Equipo de computo y mobiliario acorde a las necesidades de la Unidad.	Disponibilidad de Cursos de capacitación impartidos por los rectores en la materia así como anuencia del personal para capacitarse
Funcionarios que son investigativos.	Unificar algunas funciones de Transporte Aéreo que están diseminadas por la institución con el objetivo de aprovechar el personal

# INFORME DE GESTION

Excelente ambiente laboral y compañerismo.	Aprovechamiento de COCESNA para crear una plataforma tecnológica acorde a nuestras necesidades
Personal con experiencia en las labores que desarrolla la Unidad.	Aprovechamiento de tiempo mediante la figura del teletrabajo, que ha sido implementada en esta Unidad exitosamente
<b>Debilidades</b>	<b>Amenazas</b>
Ausencia de un software especializado en la materia.	Rotación de personal por acogerse a su pensión
Desactualización por no asistir a cursos y reuniones especializados (as).	Ausencia de personal por incapacidades y vacaciones
Personal con poca experiencia laboral en temas financieros.	Dificultad para llenar las plazas vacantes, que han influido en que los funcionarios presentes tengan una sobre carga de trabajo
No todo el personal puede atender los temas que se presentan en idioma inglés.	La posibilidad de cometer errores por la alta carga de trabajo y el sentido de urgencia
Normativa desactualizada a las necesidades de la industria.	Trámites muy burocráticos y dependientes de otras instancias que inciden en que las gestiones no se puedan atender en los plazos establecidos
El crecimiento operaciones de aerolíneas en Costa Rica y sus trámites inherentes no se ha visto reflejo en un aumento de personal o herramientas tecnológicas.	Alta carga de trabajo que no ha permitido abordar históricamente todas las aéreas de acción de la Unidad.

# INFORME DE GESTION

<p>Espacio físico muy pequeño que no permite brindar una adecuada atención al público, al no tener sala para reuniones, lugar para sentar a los visitantes en la recepción, ausencia de un espacio para tener disponible los archivos históricos, situaciones que fomentan levemente el desorden.</p>	
<p>La Unidad no cuenta con un verdadero (a) experto en Transporte Aéreo, temas en lo que los administrados están más capacitados.</p>	

# INFORME DE GESTION

## Resultados de la Gestión de la Unidad de OPERACIONES

- Se realizó un plan de trabajo para la cobertura de los ATOSs LIB-OCO-PVS para aumentar la presencia de los Inspectores en seguimiento al programa de la DG cobertura 360
- Se propone a la Unidad de Planificación la elaboración de fichas técnicas para la creación de los procesos de Reglamentación, Vigilancia y Certificación dentro de la Unidad de OPS Aeronáuticas. A lo anterior, se logra aprobar para esta Unidad la estructura organizacional según lo anteriormente citado.
- Se conforman por la Jefatura los equipos de trabajo para realizar los procesos señalados en el punto anterior, nombrando a dos personas a cargo por cada procesos señalado.
- Se coordina con la planta de Inspectores las gestiones necesarias para obtener las enmiendas de los operadores nacionales MRAC OPS 1 en sus Manuales de Operación, junto con sus Cartas de Cumplimiento para su revisión.
- De acuerdo a instrucciones de la DG, se nombra a personal de apoyo de esta Unidad para equipo de FAA para seguimiento al Plan de trabajo de cierre de los CAPs y visitas programadas para año 2019.
- De acuerdo a instrucciones de la DG, se nombra a personal de apoyo de esta Unidad para equipo de OACI para seguimiento al Plan de trabajo de revisión Protocolo 2017.
- Se conforma equipo de trabajo para finiquitar borrador proyecto de revisión a RAC 03, cual fue entregado de forma Satisfactoria a la coordinadora de Reglamentación Sra. Marilú Arroyo.
  
- Se conforma equipo de trabajo para finiquitar borrador proyecto de revisión a RAC 02, cual fue entregado de forma Satisfactoria a la coordinadora de Reglamentación Sra. Marilú Arroyo.
- Se conforma equipo de trabajo para finiquitar borrador proyecto de revisión a FBOs y Hangaraje solicitado por el CETAC y presentado de forma Satisfactoria el borrador para ser agregado al RAC SEA.

# INFORME DE GESTION

- Se conformó equipo de trabajo para la creación de una normativa de Globos, y se generó el borrador respectivo al presente listo para su publicación.
- Se conformó equipo de trabajo para enmienda y publicación del RAC RPAS, y se generó el borrador respectivo para su proceso de publicación.
- Con base a directiva de RR.HH. se procedió en los meses de Julio y Agosto a enviar al personal a vacaciones según requerimientos RAOS a fin de no exceder los saldos máximos permitidos en estos lineamientos públicos, lo anterior requirió un planeamiento exhaustivo para permitir la continuidad de los procesos actuales en ese lapso de tiempo.
- Se trabajó en la elaboración de una enmienda al Manual de Capacitación, y se incluyen, entrenamientos adicionales para despachadores, pilotos y tripulantes de cabina, lo anterior, en requerimientos de la FAA – Entrenamientos Basados en Competencias Técnicas - El presente manual se encuentra en un 90% de finalización, al presente se está realizando la incorporación de currículas de entrenamiento para atender procesos PBN.
- Estos mismos entrenamientos fueron solicitados mediante una enmienda al Plan de Capacitación 2019, y se solicitó una partida presupuestaria adicional para poder cumplir con los compromisos de capacitación ante la FAA y sesiones de seguimiento a la auditoria.

## C. Sugerencias para la buena marcha de la unidad

- La Unidad de OPS Aeronáuticas recibe una alta demanda en productos aeronáuticos, así como resolución de conflictos. Se recomienda dar seguimiento a la implementación de los procesos de Reglamentación, Vigilancia y Certificación, lo anterior para descentralizar la figura única de Jefe de OPS Aeronáuticas. Se recomienda dar seguimiento a solicitud de reestablecer la plaza de Sub-Jefe para la Unidad cual fue eliminada, ya que se hace imperativo el apoyo de recurso humano a la Jefatura para su buen desempeño en las múltiples labores sustantivas de la Unidad.
- Se hace imperativo la contratación de Recurso Humano adicional para atender los procesos existentes cuales se han incrementado de forma exponencial para atender todos los requerimientos señalados en auditorias aeronáuticas de organismos internacionales.

# INFORME DE GESTION

- Se hace imperativo mantener el esfuerzo realizado para mantener capacitación al área técnica en aras de una mejora continua de la Unidad y designar a expertos de cada materia aeronáutica.
- Se debe buscar una solución para la contratación y retención de personal técnico y mejorar las condiciones salariales actuales para poder lograr el objetivo. El personal contratado requiere de capacitaciones constantes para el desarrollo de sus actividades sustantivas dentro de la Unidad, lo cual demanda una curva de aprendizaje de al menos 3 años. Este recurso humano debe ser estimulado a permanecer y realizar carrera profesional dentro de la Institución, ya que su preparación representa millones de colones al año.

No esta demás indicar que la gestión de esta Jefatura ha mantenido un recargo importante para mantener al mismo tiempo una gestión y vigilancia del Plan de Vigilancia ante el operador Avianca C.R., lo anterior por la falta de personal anteriormente expuesta.

## Resultados de la Gestión de la Unidad de Regulaciones

### Aprobación de RACs

RACs aprobados por la DGAC en los periodos del 2015 al 2017: ninguno. No obstante, lo anterior, se estaba trabajando en la elaboración de algunos borradores, que no siguieron el proceso de aprobación y quedaron archivados por falta de:

- Revisión legal baja
- Justificación técnica subjetiva
- Borradores incompletos o pérdida de este
- Falta de planificación financiera PAO
- Desconocimiento de los procedimientos guía del Sistema de Gestión
- Faltas de redacción y ortográfica
- Solicitud de requisitos al administrado sin justificación o estudios de impacto
- Desconocimiento de tramites de mejora regulatoria del MEIC
- Falta de seguimiento interno o interés (recargo de función)
- Nombramiento de colaboradores sin competencias admirativas idóneas para gestionar el proceso interno – externo en general.

### A continuación:

- Tabla explicativa del año del inicio de la regulación y su estatus actual (septiembre) ya que varía mes a mes.
- Tabla estatus Mracs
- Gráfico de regulación vigente con tiempos reales vs tiempos ideal del mes de septiembre 2019.
- Tabla de respuesta a propuesta o adopciones de enmiendas de la OACI para la DGAC, lo que está en amarillo es pendiente de R/.

# INFORME DE GESTION

Tabla explicativa del año del inicio de la regulación y su estatus actual (septiembre) ya que varía mes a mes

RAC	2018	2019	Estatus
RAC LPTA		X	Aprobado
RAC 02		X	FASE II
RAC 03		X	FASE II
RAC 04		X	Aprobado
RAC 05		X	FASE II
RAC OPS 2		X	FASE II
RAC OPS 3	X		FASE II
RAC 21	X		Aprobado
RAC 10	X		FASE II
RAC ATS	X		Consulta publica
RAC 12		X	FASE II
RAC 13		X	FASE II
RAC 14 - 139	X		MEIC
RAC 15	X		Aprobado
RAC SEA		X	FASE III
RAC RPAS		X	FASE III
RAC Globos		X	FASE II
RAC 119		X	R/ x Legal

# INFORME DE GESTION

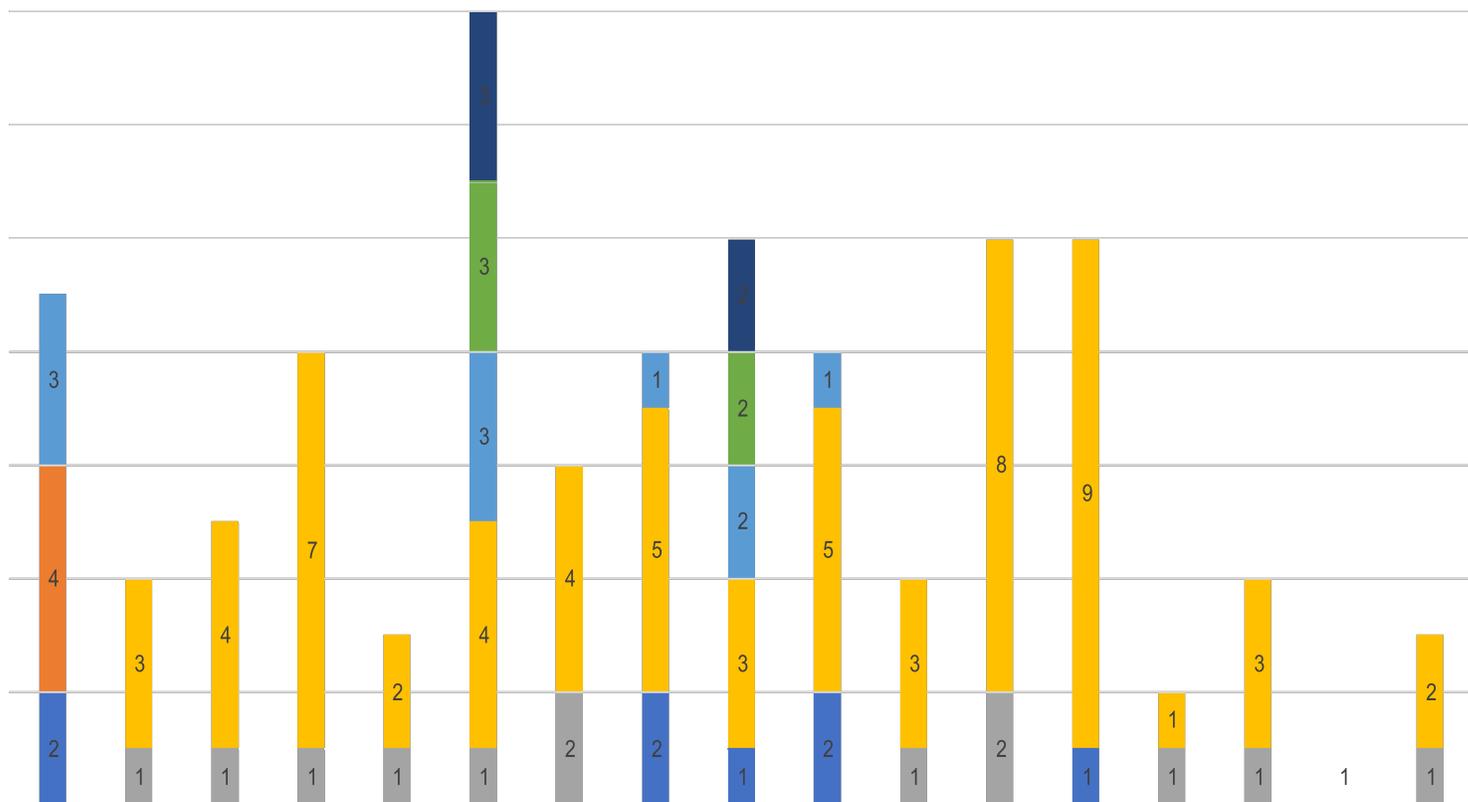
Tabla de estatus de Mracs y la gestión interna de la DGAC de implementación, se publicó un edito en conjunto en La Gaceta N.º 87 — lunes 13 de mayo del 2019

MRAC	2019	Estatus	EDITO - AIC - Inducción
MRAC LPTA LP	22 feb 2019	Obligatoria después de 3 años a partir de su publicación oficial.	Pendiente
MRAC 66	22 feb 2019	Aplicación tres años después de su publicación y es de cumplimiento obligatorio cinco años después de su publicación.	Pendiente
MRAC MED	22 feb 2019	Aplicación obligatoria tres años a partir de su publicación oficial.	Pendiente
MRAC TC	22 feb 2019	Aplicación obligatoria después de 3 años a partir de su publicación oficial.	Pendiente
MRAC OPS1 ED 2	22 feb 2019	Un año a partir de dicha aprobación. Mesa de trabajo de panel de expertos	MRAC OPS 1 Ed. 2 AIC Serie C 02 14 JAN 2019 / Induccion OK
MRAC 16	N/A	En elaboración del borrador, mesa de trabajo oct 7-11	N/A
MRAC 17	22 feb 2019	Rige a partir de su publicación oficial.	MRAC 17 Seguridad de la Aviación AIC Serie C 05 - 26 MAR 2019 / Inducción OK
MRAC 18	22 feb 2019	Aplicabilidad obligatoria 90 (noventa) días hábiles a partir de su aprobación oficial.	MRAC 18 OPS Reglamento para el transporte de mercancías peligrosas

# INFORME DE GESTION

			por vía aérea Serie C 07-02 de mayo 2019 / Inducción OK
MRAC 39	22 feb 2019	Aplicabilidad no viene en el texto. Si compara la RAC 39 de Costa Rica, no le hicieron ninguna modificación es el mismo texto que la MRAC regional. De manera que no hay cambios.	Pendiente
MRAC 145	22 feb 2019	Aplicabilidad un año después de su publicación oficial.	AIC Pendiente / Inducción en octubre
MRAC 147	22 feb 2019	Aplicable tres años después de su publicación y es de cumplimiento obligatorio cinco años después de su publicación.	Pendiente

# INFORME DE GESTION



El tiempo ideal es el resultado estadístico comparativa del 2018 -2019, ya hemos aprobado 4 racs desde que gestionó el proceso regulatorio de la DGAC, concluyendo en 14 meses como el tiempo óptimo.

FASE II 1 mes    FASE II 4 meses    FASE III 3 meses    FASE IV 3 meses  
 FASE V 2 meses    Implementación 1 mes    Total: 14 meses

# INFORME DE GESTION

Anexos	Propuesta enmienda			Adopción enmienda		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Anexo 1 Licencias al Personal		1		1	1	
Anexo 2 Reglas del Aire - Rules of the Air			1		1	
Anexo 3 Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional	2		1		1	
Anexo 4 Cartas Aeronáuticas		1	2		1	
Anexo 5 Unidades de Medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres						
Anexo 6 Operaciones Aeronáuticas I	5	2	1	1	1	
Anexo 6 Operaciones Aviación general II	1	2	1		1	
Anexo 6 Operaciones Helicópteros III	3	2	1		1	
Anexo 7 Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves						
Anexo 8 Aeronavegabilidad - Airworthiness of Aircraft	1		1		1	
Anexo 9 Facilitación			1	1		1
Anexo 10 VOL I Radioayudas para la comunicación	1		1		1	
Anexo 10 VOL II Procedimientos de comunicaciones incluso los que tienen categoría PANS	1		1		1	
Anexo 10 VOL III Sistema de comunicaciones Sub 1 datos digitales			1			
Anexo 10 VOL IV Sistema de vigilancia y anticollisión	1				1	
Anexo 10 VOL V Utilización del espectro de radio frecuencias aeronáuticas						
Anexo 11 Servicios de tránsito Aéreo		2			1	
Anexo 12 Búsqueda y salvamento						
Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación		1	1		1	1
Anexo 14 VOL I Diseño y operaciones de aeródromos	1	2			1	
Anexo 14 VOL II Helipuertos		2			1	
Anexo 15 Servicios de Información Aeronáutica	2	1			1	
Anexo 16 VOL I Ruido de aeronaves			1	1		

# INFORME DE GESTION

Anexo 16 II Emisiones de los motores de la aeronave			1	1		
Anexo 16 VOL III Emisiones de CO2 de los aviones			1	1		
Anexo 16 Corsia VOL IV	1				1	
Anexo 17 Seguridad: protección de la A.C. Intr. contra los actos de interferencia ilícita			1		1	
Anexo 18 Transporte sin riesgos de mercancías aéreas por vía aérea		1				
Anexo 19 Gestión de la seguridad Operacional						

Tabla de respuesta a propuesta o adopciones de enmiendas de la OACI para la DGAC, lo que está en amarillo es pendiente de respuesta

# INFORME DE GESTION

## Resultados de la Unidad de Gestión de LICENCIAS

1. Ratificación y Publicación del Reglamento de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico (RAC-LPTA Decreto Ejecutivo # 41778-MOPT).
2. Creación del Certificado Médico Digital para Pilotos, Controladores de Tránsito Aéreo y Tripulantes de Cabina.
3. Solicitud de Trámites de Licencias y Exámenes en Línea para el Personal Técnico Aeronáutico. (Este proyecto inició en Mayo, 2018).
4. Expedientes electrónicos para todo el personal técnico aeronáutico (electronic, paperless files). Este proyecto inició en Mayo, 2018).
5. Emisión de la Directiva Operacional para emitir licencias para pilotos de RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems).
6. Envío de los resultados de los exámenes teóricos a los examinados vía Internet.
7. Solicitud de citas para los exámenes teóricos vía Internet.

# INFORME DE GESTION

## Resultados e informe de Seguimiento Semestral, Julio 2019

### PRESUPUESTO - Plan Operativo Institucional

#### 1. GESTIÓN FINANCIERA

##### 1.1. Ejecución del presupuesto 2019 a nivel institucional, según Clasificación por Objeto del Gasto:

Se incluyen los datos de los gastos presupuestados y ejecutados al 30 de junio del año 2019, financiados con las diversas fuentes de ingresos que percibe la Institución:

**Cuadro 1**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Ejecución financiera del presupuesto, según Clasificación por Objeto del Gasto**  
**Al 30 de junio de 2019**  
**En millones de colones y porcentajes**

Partida	Presupuesto modificado	Presupuesto ejecutado	% Ejecución
0-Remuneraciones	10,761.1	4,718.8	43.9
1-Servicios	7,735.9	2,401.3	31.0
2-Materiales y Suministros	262.0	35.5	13.5
3-Intereses y Comisiones	0.0	0.0	0.0
4-Activos Financieros	0.0	0.0	0.0
5-Bienes Duraderos	41,993.8	1,796.4	4.3
6-Transferencias Corriente	19,942.2	10,956.1	54.9
7-Transferencias de Capita	0.0	0.0	0.0
8-Amortización	0.0	0.0	0.0
9-Cuentas Especiales	0.0	0.0	0.0
<b>SUB TOTAL</b>	<b>80,695.0</b>	<b>19,908.2</b>	<b>24.7</b>
Recursos de crédito público <sup>1</sup>	0.0	0.0	0.0
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>80,695.0</b>	<b>19,908.2</b>	<b>24.7</b>

<sup>1/</sup> Corresponde tanto a financiamiento externo como interno

Fuente: Unidad de Recursos Financieros, Proceso Presupuesto

# INFORME DE GESTION

Se detallan las partidas presupuestarias que presentan un porcentaje de ejecución presupuestaria inferior al 45%:

**Cuadro 2**  
**Consejo Técnico de Aviación Civil**  
**Factores que incidieron en la ejecución presupuestaria y acciones correctivas**  
**Al 30 de junio de 2019**

Partida Presupuestaria con ejecución inferior a 45%	Factores que incidieron	Acciones Correctivas	Responsable directo de ejecutar las acciones <sup>1</sup>
REMUNERACIONES	Plazas vacantes Ley 9635 Fortalecimiento de las finanzas Públicas	No aplican, se acata el ordenamiento jurídico	No aplica, sin embargo el responsable de la ejecución es la Jefatura de la Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos
SERVICIOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Las consultorias ligadas a proyectos de Inversión no se han ejecutado debido a que los algunos de los proyectos de Inversión llevan baja ejecución</li> <li>◆Seguridad Complementaria del AIJS no se ha ejecutado se han pagado 3 meses, está pendiente uno ya que se cancela contra servicio recibido</li> <li>◆No se ha concretado el pago de los servicios de Bomberos de Costa Rica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Debido a que unos proyectos de inversión no se van a realizar el Encargado de Infraestructura va utilizar recursos para estudios para otros proyectos</li> <li>◆Se le da seguimiento a la ejecución para mejorarla</li> <li>◆Para poder realizar pago es necesario que se realice una modificación presupuestaria al Convenio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Jorge Mario Murillo Saborio</li> <li>◆Fernando Soto Campos</li> <li>◆Juan Jose Vasques Vargas</li> </ul>
MATERIALES Y SUMINISTROS	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Formulación del 2020 anticipada.</li> <li>◆Cambio de ejecutor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Se le asignó la ejecución presupuestaria a funcionaria con más disponibilidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Karina Cabezas Madriz</li> <li>◆Andrea Granados Vargas</li> </ul>
BIENES DURADEROS	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Cambio en la Planificación de los proyectos de Inversión</li> <li>◆Problemas con los trámites de expropiaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆De los remanentes de los proyectos se realizará una modificación Presupuestaria para expropiar terrenos en AIDOQ y el Aeródromo de La Managua Quepos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆Alvaro Vargas Segura</li> <li>◆Jorge Mario Murillo Saborio</li> </ul>

<sup>1/</sup> Se refiere a la persona responsable directa de ejecutar la acción, no se refiere al Director (a) del Programa

Fuente: Unidad de Recursos Financieros, Proceso Presupuesto

## 2. GESTIÓN PROGRAMÁTICA

Este apartado tiene como objetivo principal el conocer el avance de la gestión financiera y la gestión programática del programa durante el primer semestre del año 2019.

Se detallarán para cada programa presupuestario los objetivos y metas con su respectivo avance:

### **Programa Presupuestario N°1 Servicios y Regulación Aeronáutica**

El Programa Presupuestario N°1 Servicios y Regulación Aeronáutica, se define como un programa estratégico y sustantivo el cual tiene como finalidad propiciar la **Seguridad Operacional Aeronáutica**.

Se muestra seguidamente los objetivos, metas e indicadores programados a evaluar:

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 3**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 1 Servicios y Regulación Aeronáutica**  
**Avance de metas de producción**  
**al 30 de junio de 2019**

Producto	Unidad de medida	Meta			Grado de avance		
		Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance			
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Adquisición repuestos radio y casco operadora	20	20	100	X		
Pruebas Toxicológicas	Aplicación de Pruebas Toxicológicas	125	0.00	-			X
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Adquisición radios transceptor	3	2	67	X		
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Adquisición radio móvil	5	0.00	-			X
Microbús AITBP	Adquisición de Microbús AITBP	100	100	100	X		
Normativa	Publicación de los RAC 14 y RAC 139	100	50	50	X		
Seguridad Operacional Aeronáutica	Objetivos operativos Servicios y Regulación Aeronáutica	100	37.5	38		X	
					4	1	2

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras de cada objetivo DGAC.

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 4**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 1 Servicios y Regulación Aeronáutica**  
**Avance de los indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados**  
**al 30 de junio de 2019**  
**en millones de colones y porcentajes**

Producto	Indicador	Sentido esperado del indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance				Programados <sup>1/</sup>	Ejecutados <sup>2/</sup>	
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Porcentaje de avance en la adquisición de repuestos para radio y casco operadora	Ascendente	20	20	100	X			17,500,000.00	16,493,666.40	94.25
Pruebas Toxicológicas	Cantidad de Pruebas Toxicológicas aplicadas	Ascendente	125	0	0.0			X	2,750,000.00	0.00	0.00
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Porcentaje de avance en la adquisición de radios transceptor de sistema de frecuencias	Ascendente	3	2	66.7	X			11,000,000.00	0.00	0.00
Equipos especializados de comunicación en aeropuertos	Porcentaje de avance en la adquisición de radio móvil	Ascendente	5	0	0.0			X	16,030,000.00	0.00	0.00
Microbús AITBP	Porcentaje de avance en la adquisición de Microbús AITBP	Ascendente	100	100	100	X			25,000,000.00	0.00	0.00
Normativa	Porcentaje de avance en la publicación de los Reglamentos Aeronáuticos Costarricenses (RAC 14, RAC 139)	Ascendente	100	50	50	X			17,500,000.00	11,740,000.00	67.09
Seguridad Operacional Aeronáutica	Porcentaje de Avance en la ejecución de objetivos operativos (Servicios y Regulación Aeronáutica)	Ascendente	100	37.5	37.5	X			9,843,482,063.06	3,691,906,575.82	37.51
<b>Total de recursos</b>						<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>9,933,262,063.06</b>	<b>3,720,140,242.22</b>	<b>37.45</b>

<sup>1/</sup> Estimación realizada por la institución para el cumplimiento del indicador basada en los recursos asignados en el presupuesto autorizado, sus modificaciones presupuestarias y trasposos de fondos aplicados.

<sup>2/</sup> Monto ejecutado: corresponde a los gastos ejecutados al 30 de junio del año en curso.

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019 sus modificaciones y trasposos de fondos.

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 5**

**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 1 Servicios y Regulación Aeronáutica**  
**Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas**  
**Nombre del programa y/o subprograma**  
**Al 30 de junio de 2019**

Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable <sup>1/</sup>
100% Aplicación de Pruebas Toxicológicas (125 pruebas)	No se cuenta con la experiencia ni el conocimiento técnico en la normativa de aplicación de este tipo de pruebas.	Al carecer del conocimiento técnico para aplicar las pruebas, se ha solicitado asesoría del IAFA, para implementar un programa basado en las recomendaciones de la OIT y la OMS. Se ha programado reunión con IAFA para finales de julio 2019.	Marco López Zeledón
100% Adquisición radio móvil (5 radios móviles)	Atraso en el trámite licitatorio Faltante de presupuesto	Se ha logrado agregar un mayor contenido económico mediante la modificación presupuestaria. Se ha solicitado a la ejecutora presupuestaria priorizar la compra de dichos equipos esperando cumplir la meta en el tercer trimestre del año en curso.	Marco López Zeledón
100% Objetivos Operativos Servicios y Regulación Aeronáutica	Atraso en trámites de gestiones de compra Atrasos en el cumplimiento del Plan de Vigilancia	Se ha designado un funcionario para diligenciar las compras de materiales y suministros pendientes. Se toman acuerdos acerca del manejo de las reservas de fondos, consolidando mayor cantidad en una sola orden de compra. Se programa la realización de varias vigilancias en el II semestre lo cual incidirá en una mayor ejecución presupuestaria.	Luis Diego García Andrea Granados

<sup>1/</sup> Se refiere a la persona responsable directa de ejecutar la acción, no necesariamente debe ser el (la) Director (a) del Programa o Subprograma.

**Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019 sus modificaciones y traspasos de fondos.**

# INFORME DE GESTION

Programa Presupuestario N° 1

## Servicios y Regulación Aeronáutica

Se presenta el detalle de avance de los objetivos que componen el programa:

### Objetivo:

1. **Mejorar la comunicación aire tierra para optimizar la calidad del servicio brindado al usuario final y mejorar la seguridad operacional.**

**Programa o Proyecto Institucional: Equipos especializados de comunicación en aeropuertos**

**Meta: 100% Adquisición repuestos radio y casco operadora (20 Unidades)**

**Avance:** 100% meta cumplida, equipos licitados en el año 2018 mediante órdenes de Compra 1811 y 1812, el año anterior que no fue posible pagar porque el ofertante no logró entregar a tiempo los suministros, (compra de repuestos para radio y casco operador), se asignaron recursos presupuestarios mediante la modificación presupuestaria 02-2019, se da por concluída la compra.

**Meta: 100% Adquisición radios transceptor (3 Unidades)**

**Avance:** 66,7% meta en proceso, primero cabe aclarar que la meta indicada inicialmente cuando se presentó la formulación del POI 2019, era la compra de "1 radio transceptor", sin embargo, según está indicando el Departamento de Servicios de Navegación Aérea, lo que se requería programar era comprar 3 radios transceptores. Cabe indicar que se tramitó la orden de compra de dos de estos equipos y está pendiente la entrega de estos y adquirir el radio faltante.

**Meta: 100% Adquisición radios móvil (5 Unidades)**

**Avance:** No se tiene avance en esta meta, pendiente de proceso licitatorio para la compra de los radios móviles; cabe aclarar que la meta inicial era comprar de "1 radio móvil", sin embargo, según está indicando el

# INFORME DE GESTION

Departamento de Servicios de Navegación Aérea, lo que requieren son 5 radios móviles. Se estima realizar la compra en el segundo semestre 2018.

## Objetivo:

2. **Aplicar pruebas toxicológicas a los aspirantes y funcionarios técnicos aeronáuticos a fin de detectar sustancias prohibidas que puedan afectar su desempeño laboral.**

**Programa o Proyecto Institucional: Pruebas Toxicológicas**

### **Meta: 100% Aplicación de Pruebas Toxicológicas (125)**

**Avance:** No se ha logrado avance en esta meta. No se cuenta con la experiencia ni el conocimiento técnico en la normativa de aplicación de este tipo de pruebas. Al carecer del conocimiento técnico para aplicar las pruebas, se ha solicitado asesoría del IAFA, para implementar un programa basado en las recomendaciones de la OIT y la OMS. Se ha programado reunión con IAFA para finales de julio 2019.

Se espera cumplir la meta al finalizar el II semestre 2019.

## Objetivo

3. **Dotar a Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma de una Microbús a fin de propiciar la movilización de los usuarios que ingresan a la zona de hangares del aeropuerto y que la entrega de documentación y trámites sea más eficiente.**

**Programa o Proyecto Institucional: Microbús AITBP adquirida**

### **Meta: 100% Adquisición de Microbús AITBP**

**Avance:** Meta cumplida al 100%. La Microbús se encuentra ubicada en el AITBP, la misma se ha utilizado en los operativos de seguridad en zonas de hangares y para movilizar usuarios. La Microbús no se ha podido utilizar todos los días en los horarios de operación del aeropuerto, ya que no se tienen los funcionarios para brindar el servicio.

De manera verbal y por medio de correo electrónico se ha solicitado al ejecutor presupuestario la actualización del estatus de pago de la Microbús ya que mediante Modificación Presupuestaria se ha dado contenido económico en

2019, a la subpartida correspondiente para dar por finalizada la adquisición del bien, se estima el pago para el II Semestre 2019.

Se ha solicitado a Recursos Humanos la asignación de personal para el manejo del microbús en el horario de operación del aeropuerto de 6:00am a 6:00pm. Correo de 25-03-19, oficio 30 de marzo, 2019 y mediante el oficio DGAC-DA-AITBP-OF-088-2019, se está a la espera de resolución al respecto.

## Objetivo

### 4. Mejorar el marco normativo aplicable a Supervisión de Aeródromos mediante la publicación de los RAC 14 y 139.

**Programa o Proyecto Institucional: Normativa Publicada**

**Meta: 100% Publicación de los RAC 14 y RAC 139**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado, cumplimiento 50%. A estos procesos de publicación se les está dando seguimiento desde el año anterior, cuando se logró reactivar el mismo.

Se actualizaron ambas regulaciones con las ultima enmiendas de la OACI. Se presentó al CETAC para aprobación y posterior publicación en La Gaceta, para realizar la audiencia pública de los mismos. Actualmente se encuentra en el proceso de revisión y respuesta de los comentarios que emitió la industria sobre ambos reglamentos.

Se trabaja en conjunto con el personal del Proceso de Documentación y Regulación Aeronáutica, para el seguimiento de los pasos que establece el procedimiento de publicación de regulación. Se estima completar la misma en el segundo semestre 2019.

### 5. Implementar el plan de vigilancia operacional, certificación, supervisión y fiscalización de las actividades relativas a operaciones, mantenimiento, capacitación y habilitación del personal aeronáutico mediante la planificación integral de la vigilancia a los diferentes actores involucrados en las referidas actividades en las

# INFORME DE GESTION

instalaciones aeroportuarias, aplicando la normativa y regulaciones a fin de garantizar la seguridad operacional.

## Programa o Proyecto Institucional: Seguridad Operacional Aeronáutica

### Meta: 100% Objetivos operativos Servicios y Regulación Aeronáutica

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 37,5%. Este objetivo busca reflejar las acciones rutinarias para promover la seguridad operacional aeronáutica, la cual constituye el área sustantiva de Aviación Civil, esta meta se medirá de conformidad con el avance de los objetivos plasmados en el PAO interno, así como su asignación presupuestaria.

Se han enfrentado atrasos en trámites de gestiones de compra y atrasos en el cumplimiento del Plan de Vigilancia, para mejorar la gestión de este objetivo se ha designado un funcionario para diligenciar las compras de materiales y suministros pendientes.

Se toman acuerdos acerca del manejo de las reservas de fondos, consolidando mayor cantidad en una sola orden de compra. Se programa la realización de varias vigilancias en el II semestre lo cual incidirá en una mayor ejecución presupuestaria.

Se continúa con el seguimiento a la ejecución de este objetivo, en el entendido de realizar los ajustes presupuestarios requeridos para el cumplimiento de sus alcances, mismos que se reflejan en las actividades operativas de las Dependencias que conforman el programa presupuestario N°1.

### Análisis del Programa:

#### Efectividad del Programa

Se considera en términos generales que la gestión y el cumplimiento de los indicadores a los cuales se les ha dado seguimiento en este programa fue “**Efectivo**”, por cuanto se logra un avance “**de acuerdo con lo programado**”, siendo que supera el **53,46% de cumplimiento promedio de las metas** que componen el programa, siendo este el programa sustantivo y técnico de la institución.

## Vinculación del Programa con la Misión Institucional

Con respecto a la misión institucional los cumplimientos de los objetivos evaluados permiten promover una actividad aeronáutica ordenada, eficiente y en búsqueda de garantizar la seguridad y satisfacción de los usuarios de la aviación, por tanto, contribuye directamente con los alcances de la misión institucional.

## Vinculación del Programa con el Plan Nacional de Desarrollo

El Programa analizado no vincula objetivos directamente relacionados con el Plan Nacional de Desarrollo, Sectorial, Regional o Municipal.

Se vincula con los lineamientos y las estrategias contenidas en el Plan Estratégico Institucional (PEI).

## Aporte situación económica, social y de medio ambiente

Se considera que los objetivos de este programa buscan una mejora en cuanto a la utilización y modernización de equipos técnicos requeridos para la comunicación aire – tierra, lo que permite la eficiencia en el servicio que se brinda en términos de control de tránsito aéreo.

Con respecto al factor ambiente, el hecho de contar con equipos más modernos disminuye la facturación eléctrica, además, la compra de un microbús para traslado de personas dentro del Aeropuerto Tobías Bolaños incide en una disminución de combustible y por ende menor contaminación ambiental; se considera que con estas medidas se evita el despilfarro de recursos, disminuye la contaminación y el gasto energético, propiciando cuidar el medio ambiente.

En resumen, el programa N°1 alcanza un cumplimiento promedio de **53,46%** de avance de las metas establecidas, siendo un avance satisfactorio al concluir el primer semestre del año 2019.



# INFORME DE GESTION

**Cuadro 4**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos y Tecnológicos**  
**Avance de indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados**  
**al 30 de junio de 2019**  
**en millones de colones y porcentajes**

Producto	Indicador	Sentido Esperado del Indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance				Programados <sup>1/</sup>	Ejecutados <sup>2/</sup>	
Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información	Porcentaje de avance en la ejecución de la Consultoría de TI (Consultoría de Normas Técnicas Gestión y Control de Tecnologías de Información)	Ascendente	100	35	35		X		76,000,000	0.00	0.00
Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información	Cantidad de meses de arrendamiento cancelados (Equipos de computo e impresoras arrendados)	Ascendente	12	2	16.7			X	382,200,000	49,050,626.62	12.83
Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información	Porcentaje de avance en la implementación de Servicio de cámaras y seguridad (operando en Oficinas Centrales y Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma AITBP)	Ascendente	100	15	15			X	143,820,000	0.00	0.00
Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información	Cantidad de meses de arrendamiento cancelados (Servicio Administrado Info-Comunicación y Tecnología)	Ascendente	12	5	41.7			X	690,100,000	280,884,949.79	40.70
Sala de Lactancia Acondicionada	Porcentaje de avance en el acondicionamiento de la Sala de Lactancia DGAC	Ascendente	100	100	100	X			533,900	533,900.00	100.00
Gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica	Porcentaje de avance de los objetivos operativos alcanzado	Ascendente	100	49.7	49.7	X			27,090,209,281	13,465,543,457.23	49.71
<b>Total de recursos</b>						<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>28,382,863,180.53</b>	<b>13,796,012,933.64</b>	<b>48.61</b>

<sup>1/</sup> Estimación realizada por la institución para el cumplimiento del indicador basada en los recursos asignados en el presupuesto autorizado, sus modificaciones presupuestarias y traspasos de fondos.

<sup>2/</sup> Monto ejecutado: corresponde a los gastos ejecutados al 30 de junio del año en curso.

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019, sus modificaciones y traspasos.

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 5**

**Dirección General de Aviación Civil**

**Programa Presupuestario N° 2 Servicios Administrativos y Tecnológicos**

**Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas**

**Al 30 de junio de 2019**

Meta de producción (M P) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Avance Ejecución de la Consultoría de TI (Consultoría de Normas Técnicas Gestión y Control de Tecnologías de Información)	Atraso en la definición de términos de referencia y proceso licitatorio.	Se realiza la publicación y se está a la espera de la firmeza de adjudicación. Se firmará el contrato para dar orden de inicio, se pagará por este año solamente el 50% ya que se corrieron los tiempos, por el tipo de contratación.	Malou Guzmán Quesada
100% Arrendamiento de Equipos de computo e impresoras	Atraso en la gestión de nuevo contrato de arrendamiento.	Se procede a finiquitar el contrato de arrendamiento del 2013 y se procede con nueva contratación. Se finiquita el pago a la contratación 2013 hasta el 12 de abril del 2019. Se inicia pago a la nueva empresa a partir del mes de julio con la nueva contratación.	Malou Guzmán Quesada
100% Implementación servicio cámaras y seguridad (operando en Oficinas Centrales y AITBP)	Atraso en la definición de los términos de referencia y lugares de ubicación de las mismas.	Se procede con la decisión inicial de la contratación en el mes de junio, para que la misma se publique en el mes de agosto, se espera implementar en 4 meses, lo que conlleva a que por este año probablemente no se pague nada hasta un mes después de su implementación. Infraestructura Aeronáutica trabaja en el diseño de los términos de referencia del proyecto de Mejoramiento Integral del AITBP considerando las previstas para la ubicación de las cámaras.	Malou Guzmán Quesada
100% Arrendamiento Servicio Administrado Info-Comunicación y Tecnología)	Atraso en la gestión de pago de los arrendamientos.	Se espera agilizar con el trámite de pago de los mismos, se consideran pagos iguales por el resto de los meses del año pendientes. Coordinar entre TI y la Ejecutora Presupuestaria para agilizar los pagos.	Malou Guzmán Quesada

1/ Se refiere a la persona responsable directa de ejecutar la acción, no necesariamente debe ser el (la) Director (a) del Programa o Subprograma.

**Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019 sus modificaciones y traspasos de fondos.**

# INFORME DE GESTION

Programa Presupuestario N° 2

## Servicios Administrativos y Tecnológicos

Se presenta el detalle de avance de los objetivos que componen el programa:

### Objetivo:

1. **Suministrar al usuario final de la institución las herramientas tecnológicas necesarias para el correcto desempeño de sus funciones.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información

**Meta: 100% Avance Ejecución de la Consultoría de TI (Consultoría de Normas Técnicas Gestión y Control de Tecnologías de Información)**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 35,00%, la contratación se encuentra en periodo de alcanzar la firmeza y está pendiente la firma del contrato para dar orden de inicio. Se estima que se pagará por este año solamente el 50%, ya que por el tipo de licitación, se han extendido los tiempos estimados.

**Meta: 100% Arrendamiento de Equipos de cómputo e impresoras**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 16,67%. Se procede a finiquitar el contrato de arrendamiento del 2013 y se procede con nueva contratación. Se realiza el pago a la contratación 2013 hasta el 12 de abril del 2019 y se inicia pago a la nueva empresa a partir del mes de julio con la nueva contratación.

**Meta: 100% Arrendamiento Servicio Administrado Info-Comunicaciones y Tecnología**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 41,67%. Corresponde a pagos mensuales por arrendamiento, se ha coordinado para que en el segundo semestre del año en curso, se procure agilizar los pagos mensuales requeridos a fin de mejorar la ejecución presupuestaria de este objetivo.

## Objetivo:

2. Fortalecer la prevención contra actos delictivos y mejorar los procedimientos de seguridad en oficinas centrales y el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (AITBP).

**Programa o Proyecto Institucional:** Desarrollo y mantenimiento de Tecnologías de Información

**Meta:** 100% Implementación servicio cámaras y seguridad AITBP

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 15,00%. Se procede con la decisión inicial de la contratación en el mes de junio, pendiente publicación, para que la misma se publique se estima el mes de agosto, se espera implementar en cuatro meses, lo que conlleva a que por este año no se pague nada hasta un mes después de su implementación; en este caso deberá comunicarse a Recursos Financieros a fin de disponer de los presupuestos que se considere no se van a ejecutar, para que los mismos sean utilizados en otras prioridades institucionales.

## Objetivo:

3. Fomentar un espacio oportuno y generar condiciones que permitan favorecer la lactancia materna y mejorar el bienestar de las madres trabajadoras en Oficinas Centrales de la DGAC, en cumplimiento del Decreto Ejecutivo N° 41080-MTSS-S.

**Programa o Proyecto Institucional:** Sala de Lactancia Acondicionada

**Meta:** 100% Acondicionamiento Sala de Lactancia DGAC

**Avance:** Meta cumplida 100%. Se encuentra en funcionamiento. Se cumplió con el Decreto Ejecutivo N° 41080-MTSS-S, cuenta con aire acondicionado y buena iluminación artificial, además de lavatorio. Se instaló dentro de la sala de lactancia un servicio sanitario para la comodidad de las madres lactantes y se acondicionó con papel higiénico, toalla de manos, dispensador de jabón líquido, basureros y una pizarra informativa.

# INFORME DE GESTION

Se instaló la respectiva rotulación de información de la sala de lactancia con el logotipo oficial en la puerta y colgante. La sala de lactancia ha sido utilizada por usuarias como por ejemplo funcionarias de limpieza.

#### **4. Contribuir con el ambiente óptimo de seguridad operacional aeronáutica, mediante la gestión de servicios administrativos, aplicación de normativa y política del transporte aéreo nacional e internacional.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Gestiones de apoyo administrativo, normativa y política para el desarrollo de la actividad aeronáutica

**Meta: 100% Objetivos operativos relativos a la gestión y servicios de apoyo a las actividades sustantivas de la Institución.**

**Avance:** Esta meta se medirá de conformidad con el avance de los objetivos plasmados en el PAO interno, así como su asignación presupuestaria. Se considera su avance general de **50% (49,71)** de ejecución.

Este objetivo busca reflejar las acciones rutinarias para las Gestiones de acompañamiento administrativo, normativa y política dirigidas hacia apoyar el desarrollo de la actividad aeronáutica sustantiva. Se continuará con el seguimiento a la ejecución de este objetivo, en el entendido de realizar los ajustes presupuestarios requeridos para el cumplimiento de sus alcances, mismos que se reflejan en las actividades operativas de las Dependencias que conforman el programa presupuestario N°2.

#### **Análisis del Programa:**

##### **Efectividad del Programa**

Se considera en términos generales que la gestión y el cumplimiento de los indicadores a los cuales se les ha dado seguimiento en este programa fue **“Parcialmente Efectivo”**, por cuanto el avance promedio en sus metas supera el **43,02%**, considerándose “con riesgo de incumplimiento” para el primer trimestre del año, siendo este el programa de apoyo a la gestión sustantiva de la institución.

## **Vinculación del Programa con la Misión Institucional**

Con respecto a la misión institucional los cumplimientos de los objetivos evaluados permiten promover y brindar apoyo en cuanto a gestiones más administrativas para propiciar la actividad aeronáutica, la planificación, control y seguimiento dirigido hacia fomentar la seguridad operacional, así como la satisfacción de los usuarios de la aviación y los intereses de los actores vinculados con las gestiones y servicios que se brindan en la Institución, por tanto contribuye directamente con los alcances de la misión institucional.

## **Vinculación del Programa con el Plan Nacional de Desarrollo**

El Programa analizado no vincula objetivos directamente relacionados con el Plan Nacional de Desarrollo, Sectorial, Regional o Municipal. Se vincula con los lineamientos y las estrategias contenidas en el Plan Estratégico Institucional (PEI).

## **Aporte situación económica, social y de medio ambiente**

Este programa busca realizar acciones que permitan apoyar la gestión sustantiva, el principal objetivo estratégico de este programa se enfoca en modernizar las tecnologías de información, en el sentido de integrar sistemas a efectos de que los mismos logren ser más compatibles entre sí, además de modernizar tecnologías que apoyan las gestiones rutinarias institucionales. Al modernizar y mejorar los medios (infraestructura tecnológica) se estima brindar una atención más inmediata al cliente externo y por ende mejorar los canales de comunicación y tiempos de respuesta.

También, este programa incorpora la implementación de una sala de lactancia en las Oficinas Centrales, lo anterior con el fin de apoyar a las funcionarias madres en periodo de lactancia, apoyando su apego y cercanía para con sus hijos, lo cual indirectamente disminuye el estrés de las funcionarias y por ende mejora su rendimiento laboral.

El otro objetivo de este programa se enfoca en la incorporación de un sistema de cámaras en el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma, mismo que busca mejorar la seguridad del aeropuerto, además de monitorear las

# INFORME DE GESTION

actividades que en él se realizan, permitiendo evidenciar actos que atenten contra la operacionalidad legítima del Aeropuerto.

En resumen, el Programa N° 2 alcanzó un cumplimiento promedio del **43,02%** de avance en las metas establecidas, siendo un avance regular al cerrar el primer semestre del año en curso.

# INFORME DE GESTION

Programa Presupuestario N° 3

## Desarrollo de Infraestructura Aeronáutica y Sistemas:

En referencia al Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas, para este periodo se enfatiza en la “**infraestructura aeroportuaria mejorada**” siendo actividades directamente relacionadas con las inversiones que se realizan en los diferentes aeropuertos del país.

En cuanto a este programa se incorporan los proyectos de inversión institucionales, para los cuales se presenta su avance de conformidad con el “**Cuadro base para la estimación de avance estratégico de proyectos de infraestructura Aeronáutica**”, el cual se detalla:

ETAPAS MIDEPLAN	ETAPAS IA	DESCRIPCIÓN DE ENTREGABLE CLAVE	PORCENTAJE ACUMULADO DE CONTROL
<b>PRE-INVERSIÓN</b> (25%) - Perfil - Prefactibilidad - Factibilidad - Diseño - Financiamiento	Conceptualización	Aprobación inicial	0%
		Boceto del proyecto	3%
	Pre-inversión	Estudios de Preinversión	10%
	Aprobación	Aprobación CETAC	11%
	Constitución	Acta constitutiva	12%
	Planificación	Aprobación Plan de dirección y TER's	25%
<b>INVERSIÓN</b> (75%) - Licitación - En ejecución	Publicación	Cartel del proyecto	30%
	Adjudicación	Acuerdo CETAC de adjudicación	35%
	Contrato	Contrato Refrendado	40%
	Ejecución	Orden de inicio	41%
		>25% ejecutado (informe y pago de factura)	55%
		>50% ejecutado (informe y pago de factura)	69%
		>75% ejecutado (informe y pago de factura)	83%
	Informe final de obras	96%	
	Cierre	Recepción definitiva	99%
Finiquito		100%	

# INFORME DE GESTION

Para este programa se definió la **reprogramación de las metas de varios objetivos:**

Mediante el oficio DGAC-DA-IA-OF-269-2019 con fecha 21 de junio de 2019, gestionado por parte de la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, se indica que con la finalidad de obtener una correcta evaluación de los objetivos institucionales del periodo 2019 y mostrando el porcentaje de ejecución real, cabe señalar que algunos factores que afectan su ejecución de los proyectos de inversión son: apelaciones a las adjudicaciones, gestión burocrática por parte de los Entes Contralores en resolución de apelaciones, refrendos a contratos, ampliaciones de los alcances de los proyectos, lo cual incide en alargar los tiempos de respuesta; complejos procesos de expropiación, coordinaciones entre instituciones (convenios), decisiones de altos mandos, entre otros.

En cuatro proyectos de acuerdo a los cronogramas la etapa de pre-inversión amplía el tiempo de respuesta, por lo que no se lograra llegar a la etapa de ejecución en el presente periodo por lo que se indica que la ejecución se traslada para el año 2020.

Estos objetivos se mantienen en el PAO Interno 2019, pero para lograr una evaluación real y de acuerdo a las recomendaciones se procederá a modificar las metas en dos etapas: 25% pre-inversión y 75% Licitación y Ejecución.

A continuación, se indica la justificación del traslado de la fase de ejecución para el año 2020 de los proyectos; lo anterior se establece luego de un análisis donde se logra determinar la necesidad de comunicar la reprogramación de los siguientes objetivos; específicamente variando de la programación de sus metas:

**Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase II:** Debido al proceso de expropiación no se podrá ejecutar el proyecto durante el periodo 2019, en virtud de lo anterior el cronograma dicta que no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019 por lo que pasa al 2020.

**Mejoramiento del Aeródromo de Tortuguero:** El área donde se proyecta la construcción de la terminal para pasajeros, el edificio para el Ministerio de

# INFORME DE GESTION

Seguridad Pública y la construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales no es propiedad del CETAC y corresponde a área protegida por parte del MINAE, el cual administra dicha área, pero el propietario registral ha sido JAPDEVA.

Al presentarse la situación descrita anteriormente, no puede procederse a expropiación y lo que deben generarse son convenios entre las partes involucradas para el uso de la tierra, estas gestiones son necesarios para llevar a cabo tramitología como la obtención de la Viabilidad Ambiental para poder ejecutar el proyecto.

Para lo anterior, se ha realizado coordinación con instituciones del Estado para avanzar en estos temas, por ser procesos lentos no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019, por tanto, pasa al 2020.

## **Plan Integral de Mejoramiento Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños**

**Palma:** La ejecución del proyecto se ha visto afectada por retrasar el inicio del proceso de licitación, para “socialización del proyecto” con las instituciones usuarias del Aeropuerto como: Servicio de Vigilancia Aérea, Cuerpo de Bomberos, personal de torre de control, rampa.

Así mismo, se solicitó que el proyecto fuese expuesto a los demás miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil, con las modificaciones surgidas de las reuniones con personal de la Unidad de AVSEC-FAL, donde se muestra la necesidad en cuanto a los filtros de seguridad y división de las áreas estériles del Aeropuerto. Así mismo, varían los alcances del proyecto en cuanto a la solicitud de instalación de equipo de monitoreo y control de acceso, además del nuevo Parqueo Norte a construir como parte del desarrollo del proyecto; dado lo anterior se estima que el cronograma de ejecución del proyecto se extenderá al periodo 2020-2021.

## **Habilitación de espacios para los permisionarios y cerramiento perimetral del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quriós:**

El alcance del proyecto tuvo una variación debido a que por solicitud de AyA se debe realizar toda la infraestructura de un acueducto de agua potable para el Aeropuerto, por lo cual, se requiere por parte de la Administración realizar cambios en los diseños, especificaciones técnicas, planos y construcción del mismo, lo que

# INFORME DE GESTION

implica un periodo de tiempo más amplio debido a las aprobaciones que se requiere de las instituciones gubernamentales (AyA, ICE y otros).

Además, la gestión de los permisos de construcción cuando se ejecute la obra, ya que actualmente el Aeropuerto solo se alimenta por pozos de agua potable y no se posee disponibilidad de agua potable, procesos lentos por lo que no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019 pasa al 2020.

**Trámite de expropiación Aeródromo de Puerto Jiménez:** Respecto al objetivo referente a Expropiaciones, deberá variarse la meta, donde se indique "realizar el 100% de los planos de catastro para expropiación" y contando con previo acuerdo del CETAC y por reflejar la verdadera acción que le corresponde realizar a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, por cuanto el proceso expropiatorio contempla varias etapas, la primera donde hay participación en la definición de áreas a expropiar y elaboración de planos (funciones que si corresponden), las otras etapas contemplan trámites y gestiones propias de otras dependencias, como la Unidad de Asesoría Jurídica; por tanto se solicita el cambio de meta para evaluar lo que realmente le corresponde aportar a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

Se detallan seguidamente los objetivos a evaluar:

Cuadro 3 Dirección General de Aviación Civil Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas Avance de metas de producción al 30 de junio de 2019						
Producto	Unidad de medida	Meta			Grado de avance	
		Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance		
Desarrollo de Tecnologías y Sistemas de Información	Sistema de Facturación Implementado	100	0,00	-		X
	Microcomputadoras Adquiridas	10	0,00	-		X
	Licencias de Software Adquiridas	100	90	90	X	
	Gestor Documental implementado	100	41	41		X
	Sistema SIAR Implementado	100	0,00	-		X
Infraestructura Aeroportuaria Mejorada	Aeródromo de Pérez Zeledón Mejoado	100	69	69	X	
	Aeródromo de Golfito I Mejoado	100	55	55	X	
	Aeródromo de Golfito II Mejoado	100	41	41		X
	Aeródromo Tortuguero Mejoado	25	12	48	X	
	Trámite Expropiatorio realizado Aeródromo de Puerto Jiménez	100	12	12		X
	Terminal AIL Construida	100	43	43		X
	Plan Integral Mejoramiento AITBP	40	25	63	X	
	Hangar Aeródromo Coto 47 Construido	100	35	35		X
	Aeródromo Upala I Mejoado	20	20	100	X	
	Aeródromo de Upala II Mejoado	25	12	48	X	
	Aeródromo Palmar Sur I Mejoado	100	99	99	X	
	Aeródromo Palmar Sur II Mejoado	100	35	35	X	
	Aeródromo de Guápiles Mejoado	75	74,9	100	X	

# INFORME DE GESTION

<b>Cuadro 3</b> <b>Dirección General de Aviación Civil</b> <b>Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas</b> <b>Avance de metas de producción</b> <b>al 30 de junio de 2019</b>							
Producto	Unidad de medida	Meta			Grado de avance		
		Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance			
Infraestructura Aeroportuaria Mejorada	Orden de Cambio Equipo Rayos X tramitada	100	100	100	X		
	Orden de Cambio Calle Paralela Sur tramitada	100	79	79	X		
	Orden de Cambio Hangar COOPESA AIJS tramitada	100	13	13			X
	Orden de Cambio Subestación Eléctrica tramitada	100	0	-			X
	Consultorías calidad y estudios de suelos realizados	100	46	46	X		
	Aeródromo Managua Quepos Mejorado	100	41	41		X	
	Habilitación de Espacios Permissionarios y Cercado Perimetral AIDOQ	25	10	40		X	
	Atención de Emergencias AIDOQ	100	35	35		X	
	Pavimentos AIDOQ Contingencia III realizado	100	41	41		X	
Equipos Especializados para Aeropuertos	Estación Fotogramétrica de Campo Adquirida	100	100	100	X		
	Sistema de Pararrayos adquirido	100	25	25			X
	Camión Brazo Hidráulico adquirido	100	100	100	X		
	Remolque transporte de Back Hoe adquirido	100	100	100	X		
Gestiones para la planificación y desarrollo de proyectos y sistemas	Objetivos Operativos Infraestructura y Sistemas	100	19,2	19			X
					16	8	8

Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo DGAC.

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 4**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas**  
**Avance de indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados**  
**al 30 de junio de 2019**  
**en millones de colones y porcentajes**

Producto	Indicador	Sentido Esperado del Indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance	x	x	x	Programados 1/	Ejecutados 2/	
Desarrollo de Tecnologías y Sistemas de Información	Porcentaje de avance en la implementación del Sistema de Facturación	Ascendente	100	0,0	0,0			x	71.000.000	0,00	0,00
	Cantidad de Microcomputadoras portátiles adquiridas (Adquirir 10 microcomputadoras)	Ascendente	10	0,0	0,0			x	12.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la Adquisición de Licencias de Software	Ascendente	100	90	90	x			35.000.000	34.200.000,00	97,71
	Porcentaje de avance en la implementación del Gestor Documental	Ascendente	100	41	41		x		92.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance implementación del Sistema SIAR (SINA)	Ascendente	100	0,0	0,0			x	200.000.000	0,00	0,00
Infraestructura Aeroportuaria Mejorada	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Pérez Zeledón)	Ascendente	100	69	69	x			331.186.595	33.808.288,57	10,21
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Golfito Fase I)	Ascendente	100	55	55	x			334.227.761	52.661.329,44	15,76
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Golfito Fase II)	Ascendente	100	41	41		X		700.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Tortuguero)	Ascendente	25	12	48	x			930.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en el trámite expropiatorio (Ejecución: Expropiación del Aeródromo de Puerto Jiménez)	Ascendente	100	12	12			X	400.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Diseño y Construcción de la Terminal de pasajeros del AIL)	Ascendente	100	42,5	42,5			X	1.273.000.000	26.383.500,00	2,07

# INFORME DE GESTION

Cuadro 4											
Dirección General de Aviación Civil											
Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas											
Avance de indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados											
al 30 de junio de 2019											
en millones de colones y porcentajes											
Producto	Indicador	Sentido Esperado del Indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance	[Barra de progreso]			Programados <sup>1/</sup>	Ejecutados <sup>2/</sup>	
Infraestructura Aeroportuaria Mejorada	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Plan Integral de Mejoramiento AITBP)	Ascendente	40	25	62,5	X			1.491.978.270	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Construcción de Hangar en Aeródromo de Coto 47)	Ascendente	100	35	35	X			312.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase I)	Ascendente	20	20	100	X			256.771.816	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase II)	Ascendente	25	12	48	X			448.379.971	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa del Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur, Fase I)	Ascendente	100	99	99	X			632.993.040	380.577.907,36	60,12
	Porcentaje de avance en la etapa del Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur, Fase II)	Ascendente	100	35	35	X			500.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles)	Ascendente	75	74,9	99,9	X			1.631.391.010	1.192.691.540,56	73,11

# INFORME DE GESTION

Cuadro 4											
Dirección General de Aviación Civil											
Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas											
Avance de indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados											
al 30 de junio de 2019											
en millones de colones y porcentajes											
Producto	Indicador	Sentido Esperado del Indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance				Programados <sup>1/</sup>	Ejecutados <sup>2/</sup>	
Infraestructura Aeroportuaria Mejorada	Porcentaje de avance en la orden de cambio tramitada (Orden de Cambio 74-18 "Mantenimiento y reparación de equipo de escaneo corporal por rayos X")	Ascendente	100	100	100	X			22.038.702	22.038.702,00	100,00
	Porcentaje de avance en la orden de cambio tramitada (Orden de Cambio "Extensión de la Calle de Rodaje Paralela Sur AJS")	Ascendente	100	79	79	X			8.132.680.646	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la orden de cambio tramitada (Orden de Cambio "Nuevo Hangar de COOPESA en el AJS")	Ascendente	100	13	13		X		15.645.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la orden de cambio tramitada (Orden de Cambio "Diseño de la Subestación eléctrica AJS")	Ascendente	100	0,0	0,0		X		345.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de Avance en la ejecución de las Consultorías de Verificación de Calidad e Inspección y estudios de suelos	Ascendente	100	46	46	X			514.500.000	94.267.892,29	18,32
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de La Managua Quepos)	Ascendente	100	41,0	41	X			4.500.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Habilitación de espacios para los permisionarios e instalación del cercado perimetral del AIDOQ).	Ascendente	25	10	40	X			0,00	0,00	#DIV/0!
	Porcentaje de avance en la ejecución de la contratación de servicios de atención inmediata (Atención de emergencias AIDOQ)	Ascendente	100	35	35	X			300.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la etapa de Proyecto (Ejecución del proyecto: Mejoramiento de los Pavimentos de la Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje de Conexión Adyacentes y Plataforma del AIDOQ". Plan de Contingencia III)	Ascendente	100	41	41	X			883.694.693	0,00	0,00

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 4**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas**  
**Avance de indicadores de desempeño asociados al producto y ejecución de los recursos asociados**  
**al 30 de junio de 2019**  
**en millones de colones y porcentajes**

Producto	Indicador	Sentido Esperado del Indicador	Meta			Grado de avance			Recursos Estimados		Porcentaje de ejecución
			Programada	Alcanzada	Porcentaje de avance				Programados <sup>1/</sup>	Ejecutados <sup>2/</sup>	
Equipos Especializados para Aeropuertos	Porcentaje de avance en la adquisición de Estación Fotogramétrica de Campo	Ascendente	100	100	100	X			19.740.000	19.067.000,00	96,59
	Porcentaje de avance en la adquisición de Sistema de Pararrayos en AIDOQ, AITBP, Radar AUIS	Ascendente	100	25	25		X		75.000.000	0,00	0,00
	Porcentaje de avance en la adquisición de Camión con brazo hidráulico telescópico y articulado	Ascendente	100	100	100	X			104.088.913	104.088.912,97	100,00
	Porcentaje de avance en la adquisición de Remolque para el transporte de equipo tipo Back Hoe	Ascendente	100	100	100	X			16.302.468	16.302.467,61	100,00
Gestiones para la planificación y desarrollo de proyectos y sistemas	Porcentaje de Avance en la ejecución de objetivos operativos	Ascendente	100	19,2	19,2		X		2.168.900.871	415.921.299,59	19,18
<b>Total de recursos</b>						<b>15</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>42.378.874.756,41</b>	<b>2.392.008.840,39</b>	<b>5,64</b>

<sup>1/</sup> Estimación realizada por la institución para el cumplimiento del indicador basada en los recursos asignados en el presupuesto autorizado, sus modificaciones presupuestarias y traspasos de fondos aplicados.

<sup>2/</sup> Monto ejecutado: corresponde a los gastos ejecutados al 30 de junio del año en curso.

**Fuente:** Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019, sus modificaciones y traspasos de fondos aplicados.

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 5**  
**Dirección General de Aviación Civil**  
**Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas**  
**Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas**  
**Al 30 de junio de 2019**

Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Implementación del Sistema de Facturación	Atrasos por falta de claridad en los términos de referencia por parte de los usuarios finales. Este proyecto está a la espera de la toma de decisión de si se realiza su respectivo desarrollo con AERIS o se continúa por licitación de la DGAC, ya que la herramienta a utilizar es la misma que AERIS podría proporcionar y no se generaría mayor costo.	Se requiere tomar la decisión por parte de la Administración a efectos de continuar o no con la licitación. De definirse su ejecución con AERIS, se estaría utilizando el presupuesto asignado para otras prioridades institucionales, por medio de modificación presupuestaria. Se gestionaron varias consultas técnicas ante AERIS, sobre los alcances de la herramienta, se está a la espera de la respuesta.	Malou Guzmán
100% Microcomputadoras Adquiridas (10 Unidades)	Atraso en la definición de los términos de referencia y el trámite de licitación respectivo.	Se continúa con la gestión de publicación ante la Proveeduría Institucional, se estima desarrollar el proceso licitatorio en el tercer trimestre y lograr la adquisición de las computadoras requeridas.	Malou Guzmán
100% Implementación del Gestor Documental	No fue posible cumplir el plan de implementación, ni la customización del sistema en el tiempo previsto, teniendo un retraso de aproximadamente tres meses en la implementación del proyecto.	La reserva se ejecutará en el segundo semestre del año, ya que rige a partir del mes de octubre y se completaría la totalidad de la adquisición de licencias de dicha herramienta. Se han definido varias Unidades como Plan Piloto para iniciar la implementación de dicha herramienta. Ser coordinó con la empresa ROLOSA la instalación del sistema ECOFirma en el servidor provisto por CODISA, en dos ocasiones distintas debido a que la empresa CODISA, borró la primera instalación y fue necesario gestionar una segunda. También se gestionó la comunicación entre empresas para que CODISA libera puertos DNS y otros, para el correcto uso de la herramienta. Coordinar con la Unidad de Informática la solución al problema y proponer acciones de contingencia, de manera que no genere una mayor afectación a los usuarios. Programar nuevas sesiones de trabajo para atender a las dependencias administrativas. Se realizará el seguimiento y reporte de posibles fallas en las dependencias administrativas SAGEC y Certificación de aeródromos. Se tratará de incluir a otras dependencias al plan piloto.	Malou Guzmán Francisco Soto

# INFORME DE GESTION

<b>Cuadro 5</b> <b>Dirección General de Aviación Civil</b> <b>Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas</b> <b>Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas</b> <b>Al 30 de junio de 2019</b>			
Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Implementación del Sistema SIAR	Se está valorando por parte del área técnica, el uso de la herramienta proporcionada por ACSA con el SIAR Evolution, a la fecha no se tiene respuesta, y se espera en el 2do semestre que se valore la posible adquisición o puesta en marcha del software suministrado por ACSA.	Se ha solicitado criterio al Área Técnica para obtener una recomendación técnica que permita definir la continuidad o no de la adquisición del software. Se estarían reintegrando los recursos presupuestarios asignados a la compra de este software, mediante modificación presupuestaria para ser utilizados en otras prioridades institucionales, si se determina que se utilice la herramienta que puede suministrar ACSA.	Malou Guzmán
100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo de Golfito Fase II	Proceso licitatorio lento pero satisfactorio. El contratista decidió tramitar las facturas o avances hasta después de la mitad del plazo contractual de 75 días, lo que ha acumulado el proceso de pago al día de hoy. Entrabando un poco el proceso de ejecución presupuestaria.	Se giró la Orden de Inicio el 05 de junio del 2019. Se continuará con el avance y supervisión de la calidad del proyecto. Avance: 41%. Instar al contratista que tramite los avances de obra de manera más expedita y no lo deje para el final del proyecto.	Ignacio Acuña
100% trámite expropiatorio Aeródromo Puerto Jiménez	Atraso en el trámite expropiatorio, se ha logrado definir las fincas a expropiar, sin embargo no se ha logrado definir a nombre de quienes está la inscripción de los terrenos o si en su defecto son terrenos no inscritos catastralmente.	Se ha intentado coordinar con la Municipalidad de Golfito sin embargo no se ha obtenido información verás al respecto. Se continúa con las gestiones requeridas para identificar los propietarios y continuar con el proceso expropiatorio.	Marcela Gutiérrez
100% Ejecución Diseño y Construcción Terminal AIL	Proceso licitatorio lento pero satisfactorio. Se recibió un único oferente.	Se giró la Orden de Inicio: 18 marzo 2019, cuenta con un avance de 42,5%, se continuará con el avance y supervisión de la calidad del proyecto, mismo que abarca diseños y construcción.	Marcela Gutiérrez

# INFORME DE GESTION

<b>Cuadro 5</b> <b>Dirección General de Aviación Civil</b> <b>Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas</b> <b>Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas</b> <b>Al 30 de junio de 2019</b>			
Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Ejecución Construcción Hangar Aeródromo Coto 47	Primera licitación se declaró infructuosa, debido a que único oferente no cumplía técnicamente con lo estipulado en el cartel de licitación, lo cual retrasó alrededor de dos meses, la ejecución del proyecto.	Se plantearon mejoras en el cartel de licitación, rediseño de plataforma de estacionamiento, para incrementar la participación de los oferentes. El proyecto se encuentra en etapa de licitación, la ejecución se encuentra programada para el 100% para el segundo semestre del 2019.	David Rojas
100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Palmar Sur II	Proceso licitatorio lento pero hasta el momento satisfactorio. Se ha retrasado el proyecto por razones administrativas,	El proyecto no ha iniciado, se encuentra en etapa de recepción de ofertas, deberá terminarse el proceso licitatorio y dar inicio a la ejecución de las obras, se estima llegue a ser ejecutado en el último cuatrimestre del año. Iniciar con los diseños y términos de referencia de los proyectos a ser ejecutados en un específico periodo, en el año anterior.	Ignacio Acuña
100% trámite Orden de Cambio Hangar COOPESA AIJS	La DGAC se tardó varios meses en poder certificar los fondos para el proyecto. Esto provocó que los permisos constructivos que existían se vencieran y obligó al Gestor AERIS a iniciar de cero nuevamente el proceso de permisos constructivos, y bajo un nuevo diseño. El Gestor AERIS presentó recientemente el Paquete Definitivo del Proyecto y en estos momentos está siendo analizado por el OFGI.	Se está realizando un esfuerzo para que las partes lleguen a un acuerdo sobre ajustes al costo que han surgido por requerimientos de Instituciones del Estado como AyA, Municipalidad, Bomberos. Se estima iniciar el proceso constructivo entre agosto y setiembre 2019.	Fernando Soto
100% trámite Orden de Cambio Subestación Eléctrica AIJS	El Gestor AERIS no ha presentado la orden de Cambio respectiva. No es una obligación contractual, razón por la cual no se tiene certeza de su ejecución.	Se solicitará al Gestor AERIS que inidque al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS (OFGI), si será posible su ejecución en este período, de lo contrario se estaría comunicando para disponer de los recursos presupuestarios asignados en otras prioridades institucionales.	Fernando Soto

# INFORME DE GESTION

<b>Cuadro 5</b> <b>Dirección General de Aviación Civil</b> <b>Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas</b> <b>Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas</b> <b>Al 30 de junio de 2019</b>			
Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Managua Quepos	<p>Inicia en 2017, proceso licitatorio completo, se presentaron dos apelaciones a la adjudicación, se gira la orden de inicio el 04/12/17, por lo que el % general de avance de la meta para el año 2017 se estimó en un 48% considerando las etapas de Reinversión, licitación, orden de inicio y ejecución de 7%. Para el año 2018, el avance al primer semestre corresponde a un 20% de la ejecución de las obras, siendo que la meta anual correspondía a un 52% el avance de 20% es equivalente a un 10,4% de avance, el segundo semestre 2018, se logra concretar varias mejoras para poner en operación el aeródromo, considerándose en forma global un avance del 40% al concluir el año 2018. Durante el proceso de ejecución en el año 2018, el contratista presentó una serie de atrasos considerables, se define "resolver el contrato", basados en los incumplimientos contractuales por parte del Consorcio. Se conformó un Órgano Director para realizar las investigaciones correspondientes y sentar responsabilidades. Se gestionó y aprobó el Convenio entre el CETAC-MOPT para la prestación de servicios de maquinaria, para poner en operación el aeródromo; estando aún pendientes varias obras.</p>	<p>Replanteamiento de la meta inicial y alcances del proyecto, dado que se pensaba en la continuidad del proyecto original, sin embargo se ha requerido iniciar con un nuevo proyecto.</p> <p>Se determina replantear los alcances del proyecto. En sesión de la Comisión PMO se acordó recomendar a la Dirección General seguir adelante con el proyecto pero sólo para construir pista, (sin plataforma ni terminal Aérea) considerando que en el futuro Aeródromo se podría instalar el equipo ILS, sin embargo esta opción aún no es clara y mientras más se espere tener una decisión sobre este tema más se atrasa el proyecto.</p> <p>La comisión PMO recomienda que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica prepare los Términos de Referencia y Planos Constructivos de solamente de la pista.</p> <p>Se presentó oficio el 27 de junio del 2019 a la Contraloría General de la República donde se solicita la autorización para un procedimiento de concurso ad hoc, se está a la espera de resolución.</p>	Allen Vargas
25% Ejecución Habilitación Espacios Permisarios y Cercado Perimetral AIDOQ	<p>Por solicitud de AYA se debe realizar toda la infraestructura del acueducto de agua potable para el Aeropuerto, por lo cual, se requiere por parte de la Administración incorporarlo a los diseños, especificaciones técnicas, planos y construcción del mismo, lo que implica un periodo de tiempo más amplio debido a las aprobaciones de las instituciones gubernamentales (AYA, ICE y otros) y permisos de construcción cuando se ejecute la obra, ya que actualmente el Aeropuerto solo se alimenta por pozos de agua potable y no se posee la disponibilidad de agua potable requerida, procesos lentos en tramitología, por lo que no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019 pasa al 2020.</p>	<p>Replanteamiento de la meta inicial del periodo, se traslada al año 2020 la conclusión del proceso licitatorio y la ejecución.</p> <p>Se devuelven los recursos presupuestarios para ser asignados a otras prioridades institucionales.</p> <p>Se trabaja en los diseños y términos de referencia de conformidad con los requerimientos indicados por AyA.</p>	Debby Beer

# INFORME DE GESTION

**Cuadro 5**

**Dirección General de Aviación Civil**

**Programa Presupuestario N° 3 Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica y Sistemas**  
**Factores que inciden en el cumplimiento de metas de producción e indicadores y acciones correctivas**

**Al 30 de junio de 2019**

Meta de producción (MP) o Indicador (i)	Factores	Acciones Correctivas	Responsable 1/
100% Contratación Atención de Emergencias AIDOQ	Atraso en la asignación de contenido presupuestario	Mediante modificación presupuestaria 02-2019 se le asigna el contenido económico requerido. Se trabaja en los términos de referencia para remitirlos a la Proveduría Institucional en el mes de julio 2019. Se espera licitar en el II semestre 2019.	Alexander Sánchez
100% Ejecución Mejoramiento Pavimentos AIDOQ III	Proceso licitatorio lento pero satisfactorio.	Se desarrolló el proceso licitatorio. Se refrenda internamente y se programa realizar la orden de inicio para el mes de Julio 2019. Se continuará con el avance y supervisión de la calidad del proyecto. Avance: 41%	Alexander Sánchez
100% Adquisición Sistema de Pararrayos	Se determinó variar los alcances iniciales del proyecto, por lo cual se ha atrasado la entrega de los términos de referencia.	Se trabaja en los términos de referencia para remitirlos a la Proveduría Institucional en el mes de julio 2019. Se espera licitar en el II semestre 2019.	Alexander Sánchez
100% Objetivos Operativos Infraestructura Aeronáutica y Sistemas	Atrasos en los proyectos que inciden en no visitas a los aeródromos y no gestiones de trámites generales de la Unidad, por ende atraso en la ejecución misma de las gestiones operativas del programa.	Se continúa con las gestiones de apoyo a los proyectos de inversión, es importante saber que de conformidad con el avance de las inversiones en proyectos también se impacta el avance de este objetivo referido a gestiones operativas o rutinarias.	Jorge Mario Murillo

1/ Se refiere a la persona responsable directa de ejecutar la acción, no necesariamente debe ser el (la) Director (a) del Programa o Subprograma.

**Fuente: Unidad de Planificación Institucional, Unidades ejecutoras del objetivo, Presupuesto DGAC, con base en el presupuesto aprobado para el ejercicio económico del 2019 sus modificaciones y traspasos de fondos.**

# INFORME DE GESTION

Programa Presupuestario N° 3

## **Desarrollo de Infraestructura Aeronáutica y Sistemas:**

### **Objetivo:**

- 1. Propiciar el desarrollo integral y modernización de tecnologías de información en la Dirección General de Aviación Civil.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Desarrollo de Tecnologías y Sistemas de Información

### **Meta: 100% Implementación del Sistema de Facturación**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 0%, este proyecto está a la espera de la decisión de si se realiza su respectivo desarrollo con AERIS, ya que la herramienta a utilizar es la misma que AERIS puede proveer y no se generaría mayor costo para la Administración; se está a la espera de la respuesta de consultas que le realizó a AERIS acerca del posible software y sus alcances.

### **Meta: 100% Microcomputadoras Adquiridas**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 0%, En trámite licitatorio. Se continúa con la gestión de publicación ante la Proveeduría Institucional, se estima desarrollar el proceso licitatorio en el tercer trimestre y lograr la adquisición de las computadoras requeridas.

### **Meta: 100% Avance Adquisición de Licencias de Software**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 90%, Se han tramitado la compra de varias contrataciones relacionadas a licencias, entre ellas, Project y Lotus y se continuará adquiriendo las faltantes en el segundo semestre 2019.

### **Meta: 100% Implementación del Gestor Documental**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 41%, En trámite de reserva de fondos, se han tenido atrasos muy significativos en este proyecto, los cuales tienen relación con la infraestructura informática con que cuenta DGAC.

Los problemas se han resuelto pero dado el atraso se replantea el plan piloto para este año, el cual ahora será conformado por las Dependencias de: Contraloría de Servicios, Archivo Central, Supervisión de Aeródromos, quedarán excluidas Aeronavegabilidad y Transporte Aéreo para este año.

## **Meta: 100% Implementación del Sistema SIAR**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 0%, Pendiente definir si se utiliza herramienta proporcionada por ACSA con el SIAR Evolution, a la fecha no se tiene respuesta, y se espera en el segundo semestre que se valore la posible adquisición o puesta en marcha del software suministrado por ACSA.

Se ha solicitado criterio al Área Técnica para obtener una recomendación técnica que permita definir la continuidad o no de la adquisición del software. Se estarían reintegrando los recursos presupuestarios asignados a la compra de este software, mediante modificación presupuestaria para ser utilizados en otras prioridades institucionales, si se determina que se utilice la herramienta que puede suministrar ACSA.

## **2. Construir obras de infraestructura en los aeródromos para mejorar los servicios a los usuarios y la seguridad operacional.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

## **Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Pérez Zeledón**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 69%. Proyecto en ejecución, Contratista: CONDECO-NOVA Inversiones, se giró la Orden de Inicio el 08 de abril del 2019. La fase de construcción ha avanzado según parámetros normales.

El proyecto abarca los siguientes alcances:

- ~ Construir un Módulo Terminal Aérea

# INFORME DE GESTION

- ~ Ampliar la plataforma existente
- ~ Demarcación horizontal de plataforma

El proyecto presentó atrasos en su orden de inicio debido a atrasos en permisos con Bomberos de Costa Rica; dado los requisitos de Bomberos de Costa Rica, independientemente del tamaño del proyecto se deberá de diseñar cuartos electromecánicos independientes o separados de las áreas de espera de pasajeros

# INFORME DE GESTION

**Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo de Golfito I**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 55%. En Ejecución, El 08 de abril del 2019 se gira la Orden de Inicio. Contratista: CONDECO-NOVA Inversiones. El proyecto consiste en: Remodelar y ampliar terminal aérea existente.



# INFORME DE GESTION

## Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Golfito II

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 41%. Proyecto en ejecución.

Fase II:

Recarpeteo de Pista

Mejorar franjas de seguridad

Demarcación horizontal

Malla perimetral

Mejoramiento de la evacuación de aguas pluviales

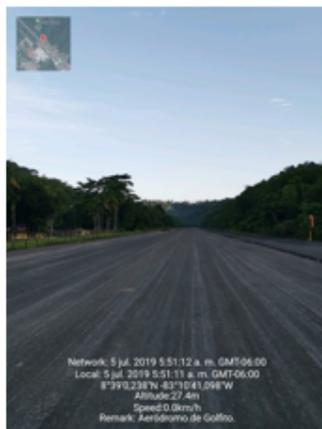
La publicación del cartel se realizó el 28 de febrero del 2019, posteriormente la visita al sitio se realizó el 07 marzo del 2019, la apertura de Ofertas 14 marzo del 2019. Se giró la Orden de Inicio el 05 de junio del 2019. Se continuará con el avance y supervisión de la calidad del proyecto.

Por el momento no se ha tramitado ningún avance con el contratista, la construcción de la pista se realiza sin ningún problema y de manera ininterrumpida por parte del contratista.

Los planos y especificaciones no generaron ninguna duda o aclaración tanto en la etapa licitatoria como constructiva. Fue un proceso bastante “limpio”.

El contratista decidió tramitar las facturas o avances hasta después de la mitad del plazo contractual de 75 días, lo que ha acumulado el proceso de pago al día de hoy. Entrabando un poco el proceso de ejecución presupuestaria.

Acción correctiva: Instar al contratista que tramite los avances de obra de manera más expedita y no lo deje para el final del proyecto.



## **Meta: 25% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Tortuguero**

**Avance:** Se determina la necesidad de modificar la meta y reprogramar la fase de ejecución de obras para el año 2020. Avance 12%, lo cual representa un 48% en virtud de la meta anual de 25%.

Para el desarrollo de este proyecto se ha coordinado con los entes involucrados, a saber, SINAC y Ministerio de Seguridad Pública, se determinó realizar la construcción de la terminal en terrenos que serán donados al CETAC, además brindarle seguridad a la zona y el aeródromo, incorporando dentro de la terminal a construir oficinas para dichas instancias, lo cual infiere en la necesidad de consolidar un Convenio Tripartita para beneficio de los involucrados.

La consolidación de dicho convenio implica un proceso largo al igual que la donación de los terrenos, y posterior a estas acciones es cuando iniciar el proceso licitatorio para la construcción de la terminal, en virtud de lo anterior la experiencia dicta que no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019, por ende, el presupuesto que se planificó utilizar para este periodo está siendo destinado a otras prioridades institucionales. Se está en finiquito ante el Registro de la Propiedad de la donación del terreno por parte de JAPDEVA al SINAC, para que de esa forma se pueda avanzar en el Convenio de Uso de la Tierra que se otorgará al CETAC por parte del SINAC para construir las edificaciones del Ministerio de Seguridad Pública y Terminal para Pasajeros del CETAC. Además, se construirá planta de tratamiento de aguas residuales. Todo en el área que será otorgada por convenio.

La coordinación entre instituciones ha sido un proceso lento. El convenio macro con el Ministerio de Seguridad Pública ya fue finalizado y se encuentra en proceso de firma. El SINAC ha mostrado desde el principio gran anuencia en ayudar con el otorgamiento del uso de la tierra para la ejecución del proyecto. La viabilidad del proyecto realizada inicialmente no mostró la realidad de los factores que podrían hacer lento el desarrollo del proyecto, por lo que fue hasta tiempo después que se detallaron ciertos aspectos que finiquitaron en ese proceso lento. Ejemplo de ello fue el haber definido que el área donde se desarrollaría el proyecto era propiedad del SINAC cuando en

# INFORME DE GESTION

realidad era de JAPDEVA. Otro ejemplo fue el no haber definido que no se contaba con los servicios básicos para el proyecto.

Medidas Correctivas: Se replanteo la ejecución del proyecto para el año 2020. Se continuará brindando seguimiento a los convenios tanto con el Ministerio de Seguridad Pública como con el SINAC para finiquitarles en la totalidad.

**Meta: 100% Ejecución Construcción Hangar Aeródromo Coto 47**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 35%. Proyecto se encuentra en etapa de licitación, la ejecución se encuentra programada para el 100% para el segundo semestre del 2019.

Alcances:

- Construir un Hangar para albergar al Servicio de Vigilancia Aérea.
- Una plataforma para 2 estacionamientos

Primera licitación se declaró infructuosa, debido a que único oferente no cumplía técnicamente con lo estipulado en el cartel de licitación, lo cual retrasó, dos meses, la ejecución del proyecto.

Se realizaron mejoras en el cartel de licitación, rediseño de plataforma de estacionamiento, para incrementar la participación de los oferentes.

Se realizó la visita al sitio el 10 de mayo del 2019, la apertura de las ofertas se realizó el 24 de mayo del 2019, se está en análisis de la única oferta recibida: Constructora Miller.

**Meta: 20% Ejecución Mejoramiento Aeródromo de Upala I**

**Avance:** Meta cumplida 100%. Proyecto Concluido. La meta es de un 20%, por cuanto al concluir el 2018 el proyecto alcanzó un avance del 80%.

El proyecto consta de:

- Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje (11m X 915 m a 18m X 1000m)
- Mejorar franjas de seguridad
- Demarcación horizontal
- Malla perimetral

# INFORME DE GESTION

## - Evacuación pluvial

Este proyecto inicia sus obras el: 01 octubre 2018, la recepción definitiva se realiza el 05 febrero 2019, la inauguración y puesta en servicio: 22 de febrero del 2019, desarrollado por el Contratista: Constructora Herrera S.A. Con una Inversión total de: ¢1,205,989,286,00

Obras recibidas a satisfacción por la Administración, facturación completa del proyecto y se gestionó la devolución de las retenciones.



### **Meta: 25% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Upala II**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 48%. Meta reprogramada, se estima que el proyecto estaría desarrollándose hasta el periodo 2020-2021, lo anterior por cuanto debe definirse su continuidad, en virtud de que su alcance requiere la expropiación de terrenos. Se realizó un levantamiento topográfico de los terrenos a expropiar, se remitió la información al Departamento de Adquisiciones de Bienes Inmuebles del MOPT (DABI) para el

# INFORME DE GESTION

trámite de avalúo correspondiente; sin embargo, no hay una definición clara por parte de los Jerarcas de la Institución sobre su continuidad.

Una vez adquiridos los terrenos se podrá contar con una extensión de terreno mayor aledaña al aeródromo, lo que permitiría a futuro desarrollar obras para su ampliación. Se debe conciliar con los operadores ubicados en la zona que han realizado construcciones y/o edificaciones aledañas.

Acciones correctivas: Continuar con el proceso y tramitología requeridas para concretar la expropiación, se realiza la devolución del contenido presupuestario para que el mismo sea utilizado en otras prioridades.

**Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Palmar Sur I**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 99%. Proyecto en fase de ejecución, se realizó la recepción provisional de las obras.

El proyecto abarca los siguientes alcances:

- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje (12m X 1400m a 18m X 1300m)
- ~ Remodelación y ampliación del Módulo Terminal aérea con su respectivo parqueo vehicular
- ~ Mejoramiento de las franjas de seguridad
- ~ Demarcación horizontal e iluminación de la pista de aterrizaje

Se giró la Orden de Inicio para el 13 de agosto del 2018, el contrato fue refrendado por la Contraloría General de la República, siendo el adjudicatario es la Empresa MECO S.A. Se realizó la recepción provisional el 28 de junio del 2019.



# INFORME DE GESTION

## **Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo Palmar Sur II**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 35% Fase licitatoria.

El proyecto no ha iniciado, se encuentra en etapa de recepción de ofertas. Se recibieron ofertas muy bien elaboradas, las cuales cumplen técnicamente las dos.

No se recibió recurso de objeción al cartel. Se ha retrasado el proyecto por razones administrativas, llegando a ser ejecutado en el último cuatrimestre del año 2019.

Acciones correctivas: Se considera que se debe iniciar con los diseños de los proyectos a ser ejecutados en un específico periodo, desde el año anterior.

## **Meta: 75% Ejecución Mejoramiento Aeródromo de Guápiles**

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 99,9%. Proyecto en ejecución, se ha realizado una orden de suspensión, por cuanto se aumentó el alcance del proyecto, gestión de adenda requerida.

El proyecto abarca los siguientes alcances:

- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje.
- ~ Construir Plataforma.
- ~ Construcción de un Módulo Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad
- ~ Demarcación horizontal
- ~ Malla perimetral
- ~ Mejoramiento de la evacuación de aguas pluviales

El día 12 de enero de 2018 se realizó la visita al sitio. Se dio inicio al proceso licitatorio, recibiendo ofertas el 15 de febrero 2018, se adjudica a la Constructora MECO S.A., el día 17 de octubre del 2018 se notificó sobre la aprobación del Refrendo ante la Contraloría General de la República.

Se Giró la Orden de Inicio el 21 de enero del 2019, avance de obra: 99%. Según acuerdo del CETAC AC-0660-2019, se procedió a girar orden de

# INFORME DE GESTION

suspensión para analizar la futura adenda al proyecto, que de acuerdo al convenio entre el CETAC y Ministerio de seguridad Pública se requiere realizar un Hangar y un módulo para albergar personal del Servicio de Vigilancia Aérea.



**Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Aeródromo La Managua Quepos**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 41%. La meta inicial debió reprogramarse, por cuanto se consideraba como base un avance de 10% de ejecución de obra del proyecto inicial, sin embargo, ese proyecto sufre una serie de variantes en su alcance inicial. Se requiere una toma de decisiones respecto a definir su continuidad.

Este es un proyecto de iniciado en el año 2017, donde se realizó el proceso licitatorio completo, el proyecto fue adjudicado al “Consortio La Managua”, conformado por: Grupo Orosi, Transporte Orosi Siglo XXI, AJIP Ingeniería, con un plazo de ejecución de 150 días calendario. Luego de refrendado por la Asesoría Jurídica de la Institución, se gira la orden de inicio para el día 04 de diciembre del 2017, por lo que el porcentaje general de avance de la meta para el año 2017 se estimó en un **48%** considerando las etapas de Preinversión, licitación, orden de inicio y ejecución de 7%.

# INFORME DE GESTION

Para el año 2018, el avance corresponde a un 20% de la ejecución de las obras, siendo que se concluyó la excavación de pista, colocación de la sub-base, base y base estabilizada de la pista.

Siendo que la meta anual corresponde a un 52% el avance de 20% es equivalente a un **10,4%** de avance. Se logró expropiar los terrenos aledaños al Aeródromo.

Durante el proceso de ejecución en el año 2018, el contratista presentó atrasos considerables, por lo que se prepara un informe detallado de los hechos, a fin de “resolver el contrato”, basados en los incumplimientos contractuales por parte del Consorcio.

En sesión PMO #5-2019 la Comisión acordó recomendar a la Dirección General seguir adelante con el proyecto Mejoramiento del Aeródromo La Managua-Quepos, pero sólo para construir pista (sin plataforma ni terminal aérea) considerando que en el futuro Aeródromo se podría instalar el equipo ILS, sin embargo, esta opción aún no es clara y mientras más se espere tener una decisión sobre este tema más se atrasa el proyecto.

Lo anterior tomando en cuenta el compromiso que hay con los interesados de la zona, diputados, Municipalidad, de ejecutar el proyecto y además de la necesidad institucional de lograr la mayor ejecución presupuestaria posible, esta Comisión de la PMO recomienda que la Unidad de Infraestructura Aeronáutica prepare los Términos de Referencia y Planos Constructivos de solamente de la pista, para tener un avance presupuestal en el presente año.

Además, se presentó oficio el 27 de junio del 2019 a la Contraloría General de la República donde se solicita la autorización para un procedimiento de “concurso ad hoc”, se está a la espera de la respuesta de la CGR.

- 3. Promover el desarrollo integral del Aeropuerto Tobías Bolaños Palma (AITBP) de conformidad con las necesidades de infraestructura requeridas para propiciar la seguridad operacional en su utilización.**

# INFORME DE GESTION

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 40% ejecución Plan Integral Mejoramiento AITBP

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 63%. Meta reprogramada, ejecución 2020-2021. Infraestructura asumirá los diseños que la Unidad de Informática.

La ejecución del proyecto se ha visto afectada por retrasar el inicio del proceso de licitación, para socialización del proyecto con las instituciones usuarias del Aeropuerto como Servicio de Vigilancia Aérea, Cuerpo de Bomberos, personal de torre de control, rampa. Así mismo, se solicitó que el proyecto fuese expuesto a los demás miembros del Consejo Técnico de Aviación Civil, con las modificaciones surgidas de las reuniones con personal de la Unidad de AVSEC-FAL, en cuanto a los filtros de seguridad y división de las áreas estériles del Aeropuerto. Solicitud de Equipo de monitoreo y control de acceso en el nuevo Parqueo Norte a construir como parte del desarrollo del proyecto

Se retrasa el inicio de la contratación debido a que la Unidad de Informática no entregó los términos de referencia de CCTV - Control de Acceso - Cableado Estructurado, se traslada ejecución 2020 - 2021.

Infraestructura asumirá los diseños que la Unidad de Informática no entrego.

- 4. Promover el desarrollo integral del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ) de conformidad con las necesidades de infraestructura requeridas para propiciar la seguridad operacional en su utilización.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 25% Ejecución Habilitación Espacios Permisarios y Cercado Perimetral

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 40%. Se reprograma su meta inicial y ejecución al 2020, por variar sus alcances.

# INFORME DE GESTION

Por solicitud de AyA se debe realizar toda la infraestructura del acueducto de agua potable para el Aeropuerto, por lo cual, se requiere por parte de la Administración incorporarlo a los diseños, especificaciones técnicas, planos y construcción del mismo, lo que implica un periodo de tiempo más amplio debido a las aprobaciones de las instituciones gubernamentales (AyA, ICE y otros) y permisos de construcción cuando se ejecute la obra, ya que actualmente el Aeropuerto solo se alimenta por pozos de agua potable y no se posee la disponibilidad de agua potable requerida, procesos lentos en tramitología, por lo que no se logrará llegar a la fase de ejecución de las obras durante el periodo 2019 pasa al 2020.

Acciones correctivas: Replanteamiento de la meta inicial del periodo, se traslada al año 2020 la conclusión del proceso licitatorio y la ejecución.

Se devuelven los recursos presupuestarios para ser asignados a otras prioridades institucionales.

Se trabaja en los diseños y términos de referencia de conformidad con los requerimientos indicados por AyA.

## **Meta: 100% Contratación Atención de Emergencias AIDOQ**

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 35% Proceso licitatorio.

Se trabaja en la elaboración de los términos de referencia, mismos que se estima remitir al finalizar el mes de julio de 2019 a la Proveduría Institucional, para lograr concretar la licitación en el segundo semestre 2019.

Este proyecto nace debido a la necesidad de contar con la contratación de una empresa que pueda atender en menos de 24 horas y de forma urgente cualquier afectación que se genere en la pista y plataforma del AIDOQ, lo anterior por cuanto por el deterioro inminente que mantiene la base y sub-base la carpeta asfáltica ha sufrido desprendimientos de material; situaciones que al presentarse deben atenderse de inmediato para evitar el cierre operativo del Aeropuerto.

## **Meta: 100% Ejecución Mejoramiento Pavimentos AIDOQ Contingencia III**

# INFORME DE GESTION

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 41%. Para iniciar ejecución segunda semana julio 2019.

El proyecto consta de:

- ~ Perfilar las áreas más dañadas de la pista de aterrizaje y calles de rodaje
- ~ Colocar asfalto en las áreas donde se profile
- ~ Colocar el material perfilado en las calles perimetrales
- ~ Demarcación horizontal en las áreas a intervenir

**Avance:** Se trabajó en la preparación de los términos de referencia para el cartel licitatorio. El día 23 de marzo de 2018 se realizó la visita al sitio. Se dio inicio al proceso licitatorio, y se recibieron ofertas el día 27 de abril del año en curso, se atendieron los subsanes de las ofertas.

Una vez desarrollado el proceso licitatorio, fue adjudicado a la Constructora MECO S.A., por medio del oficio DCA-1884 se ha comunicado que este proyecto debía tramitarse bajo refrendo interno.

La orden de inicio está programada para la segunda semana del mes de julio 2019; se espera girar la orden de inicio lo antes posible para lograr concretar el proyecto, aplicando los debidos controles de verificación de la calidad.

## **5. Diseñar y Construir la Terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Limón mejorando la seguridad al separar los flujos de pasajeros, construyendo las instalaciones de Vigilancia Aérea, Servicios y Obras Conexas.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 100% Ejecución Diseño y Construcción Terminal AIL

**Avance:** Meta con avance en riesgo de cumplimiento 42,5%. En ejecución, fase de diseños y planos.

Los alcances del proyecto son:

# INFORME DE GESTION

- ~ Terminal de pasajeros para cumplir las normas internacionales aeronáuticas
- ~ Salas de espera
- ~ Oficinas Gubernamentales
- ~ Separación de flujos de pasajeros (nacionales e internacionales)
- ~ Sistema contra incendios
- ~ Sistemas pluviales
- ~ Sistemas de tratamiento de aguas residuales y negras

El proyecto abarca el diseño y construcción de las obras; la vista al sitio se realizó el 10 de julio del 2018, la apertura de las ofertas fue dada el 05 de setiembre del 2018. Se recibe una única oferta: MADEROTEC.

Se aprobó el Refrendo al contrato en la Contraloría General de la República y la orden de inicio se gira el día 18 marzo 2019, cuenta con un avance de 42,5%, se continuará con el avance y supervisión de la calidad del proyecto, mismo que abarca diseños y construcción.

- 6. Adquirir los terrenos aledaños al Aeródromo de Puerto Jiménez por medio de expropiación a fin de ampliar sus dimensiones (Fase II) buscando cumplir con la normativa de la OACI en materia de seguridad operacional.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 100% trámite expropiatorio Aeródromo Puerto Jiménez

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 12%. Pendiente ubicar dueños de fincas para continuar trámite.

Atraso en el trámite expropiatorio, se ha logrado definir las fincas a expropiar, sin embargo, no se ha logrado definir a nombre de quienes está la inscripción de los terrenos o si en su defecto son terrenos no inscritos catastralmente.

Se ha intentado coordinar con la Municipalidad de Golfito sin embargo no se ha obtenido información verás al respecto.

Se continúa con las gestiones requeridas para identificar los propietarios y continuar con el proceso expropiatorio.

Respecto al objetivo referente a Expropiaciones, deberá variarse la meta, donde se indique "realizar el 100% de los planos de catastro para expropiación" y contando con previo acuerdo del CETAC y por reflejar la verdadera acción que le corresponde realizar a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica, por cuanto el proceso expropiatorio contempla varias etapas, la primera donde hay participación en la definición de áreas a expropiar y elaboración de planos (funciones que si corresponden), las otras etapas contemplan trámites y gestiones propias de otras dependencias, como la Unidad de Asesoría Jurídica; por tanto se solicita el cambio de meta para evaluar lo que realmente le corresponde aportar a la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.

- 7. Desarrollar obras de infraestructura en los diferentes Aeródromos, Aeropuertos Internacionales y Oficinas Centrales que cumplan con los estándares y controles de calidad requeridos, mediante la contratación de estudios de suelos y laboratorios de materiales que realicen las pruebas necesarias para garantizar que se cumpla con las especificaciones previamente definidas.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 100% Ejecución consultorías calidad y estudios de suelos

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 45,64%. Varias consultorías realizadas de conformidad con los proyectos en ejecución.

Se detalla el avance alcanzado respecto a las consultorías de control de calidad de los proyectos que se están gestionando en la institución, los avances se miden respecto a su ejecución y cuadro de avance de proyectos, algunos de ellos están en etapa de definición de términos de referencia, mientras que otros han consolidado estudios y pruebas de calidad de conformidad al avance físico de los proyectos de inversión.

# INFORME DE GESTION

**Desarrollar el 100% de la consultoría del control de calidad de los proyectos:**

<b>Proyecto:</b>	<b>Avance Consultoría:</b>
Mejoramiento del Aeródromo Palmar Sur Fase I	83%
Mejoramiento del aeródromo de Upala FASE I	99%
Mejoramiento del aeródromo de Upala FASE II	25%
Mejoramiento del Aeródromo de Tortuguero	25%
Mejoramiento del Aeródromo de Golfito (Pista)	41%
Mejoramiento del Aeródromo de Golfito (Terminal)	55%
Mejoramiento del Aeródromo de La Managua, Quepos	25%
Mejoramiento del Aeródromo Pérez Zeledón	41%
Mejoramiento del Aeródromo Hangar COTO 47	30%
Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles	83%
Plan Integral de Mejoramiento AITB	25%
Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón	41%
Mejoramiento de los pavimentos	41%
Estudios de suelos para diseñar proyectos del 2020	25%
<b>Total promedio consultorías:</b>	<b>45,64%</b>

En promedio la meta alcanza un avance del 45,64%.

- 8. Contar con equipos atinentes que permitan realizar trabajos de mantenimiento en las Edificaciones, Aeropuertos y Aeródromos del país.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Equipos Especializados para Aeropuertos

**Meta: 100% Adquisición Camión Brazo Hidráulico**

**Avance:** Meta cumplida 100%. Adquirido y en operación en Mantenimiento

**Meta: 100% Adquisición Remolque transporte de Back Hoe**

**Avance:** Meta cumplida 100%. Adquirido y en operación en Mantenimiento

Las metas citadas se gestionaron por medio de la Licitación Abreviada 2018LA-000003-0006600001 denominada “Adquisición de Equipo de Transporte para la Unidad de Mantenimiento de Aeropuertos”, publicada con fecha 02 de marzo de 2018.

La fecha de apertura de ofertas fue el 27 de abril de 2018, mediante el Número de contrato 0432018000100039-00 el monto del contrato USD198.518,23 (¢113.155.391,1). La empresa adjudicada fue Gardi de San José Sociedad Anónima, la orden de inicio se giró para día 24 de mayo de 2018. Se esperaba recibir los equipos en el mes de diciembre 2018, sin embargo, se presentaron problemas con los trámites de exoneración, lo que generó que los mismos no pudiesen ser entregados hasta el año 2019, por ende, su pago debió reprogramarse al 2019 incorporando recursos por medio de la modificación presupuestaria 02-2019.

Los equipos fueron recibidos, probados y actualmente están en operación en la Unidad de Mantenimiento de Aeropuertos.

## **9. Adquirir una estación fotogramétrica de campo que apoye la gestión más eficiente del Proceso de Topografía.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Equipos Especializados para Aeropuertos

**Meta: 100% Adquisición Estación Fotogramétrica de Campo**

**Avance:** Meta cumplida 100%. Adquirida y en operación.

Se adquiere una Estación de Trabajo para Levantamiento Fotogramétrico, la cual utiliza un avión no tripulado como fuente principal de la recolección de datos geoespaciales los cuales suministran una amplia información para dar un servicio de excelencia a los trámites de estudios de restricción de alturas, así como a los estudios que se realizan para el control y eliminación de los obstáculos en las SLO (distancias declaradas) de los Aeropuertos Internacionales y Locales, garantizando de esta forma la seguridad operacional en la aviación de nuestro país.

Otra gran ventaja con este tipo de levantamientos es que va a permitir realizar estudios tanto desde el punto de vista aéreo, como de infraestructura para la planificación de futuros proyectos de inversión pública.

Con la estación fotogramétrica de campo se obtendrá información más rápida para la planificación de proyectos, estudios de restricción de altura y eliminación de obstáculos. A la vez permitirá realizar estudios de navegación aérea con datos más precisos y actualizados.

El proceso licitatorio se llevó a cabo en el primer trimestre del año 2019, se realiza la adquisición con la empresa Geoin Geospatial Innovations Sociedad Anónima, siendo la única empresa oferente en la licitación tramitada; se realiza la recepción preliminar de los equipos el día 09 de mayo de 2019.

Para el uso de esta Estación Fotogramétrica se requiere de una capacitación técnica especial, misma que fue recibida por dos ingenieros topógrafos, quienes debieron recibir un entrenamiento en la Escuela de Aviación AENSA y acreditarse con la Licencia para Aviones No Tripulados (Drones), realizando las pruebas requeridas para obtener la habilitación.

**10. Adquirir e instalar sistemas de pararrayos más modernos y confiables, para garantizar la eficiencia y continuidad de los sistemas electrónicos que permiten la navegación aérea en la torre del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, la torre del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma y la torre del Radar del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Equipos Especializados para Aeropuertos

**Meta:** 100% Adquisición Sistema de Pararrayos

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 25% Definición de términos de referencia.

Se trabaja en la definición de los términos de referencia para la obtención de los equipos requeridos, se estima que al finalizar el mes de julio se estarán

remitiendo a la Proveeduría Institucional para la licitación correspondiente; misma que se estima sea ejecutada en el segundo semestre 2019.

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

**Programa o Proyecto Institucional:** Infraestructura Aeroportuaria Mejorada

**Meta:** 100 trámite Orden de Cambio Equipo Rayos X

**Avance:** Meta cumplida 100%. Ejecutado y en operación

Se realizó recepción provisional y se espera recepción definitiva e informe de costos reales incurridos por parte del Gestor. Este pago se realizará en este periodo 2019. Se ha retrasado la entrega de los costos reales por parte del Gestor. Sin embargo, el pago se realizará en este periodo.

**Meta:** 100% trámite Orden de Cambio Calle Paralela Sur

**Avance:** Meta con avance de acuerdo con lo programado 79%. Proyecto en ejecución.

El Proyecto OC 76-18 que se encuentra en ejecución y al cual se le han hecho modificaciones y mejoras dentro del precio tope. Proyecto previsto al concluir el 17/12/19.

Existen terrenos que aún no han podido ser expropiados por parte del Estado, que han retrasado la ejecución del proyecto.

El Gestor propuso una modificación a la Orden de Cambio 76-18, que consiste en un realineamiento de la Calle de rodaje, para evitar pasar por los lotes que se mantienen pendientes de expropiar. El CETAC aprobó dicha modificación el martes 9 de julio 2019. Y ya se reiniciaron los trabajos. Se estima concluir las obras en diciembre 2019.

**Meta:** 100% trámite Orden de Cambio Hangar COOPESA AIJS

# INFORME DE GESTION

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 13%. Avance en conectores Julieta Norte y Julieta Sur.

Se realizó recepción provisional de I Fase "Conector Julieta-Norte" y parte del Conector "Julieta Sur", se espera recepción definitiva e informe de costos reales incurridos.

Sobre esta obra se recomendó una facturación sobre el I avance de la obra (Conector Julieta Norte) por el monto de \$3,508,634,88. Por otro lado, se encuentra en trámite el Paquete de Proyecto definitivo para el Hangar de COOPESA (para este proyecto se acordó pagarse por avance de obra, ya que no forma parte de los compromisos financieros del Gestor con proyectos del Plan Maestro 2016).

La DGAC se tardó varios meses en poder certificar los fondos para el proyecto. Esto provocó que los permisos constructivos que existían se vencieron, y obligó al Gestor a iniciar de cero nuevamente el proceso de permiso constructivos, y bajo un nuevo diseño.

El Gestor presentó recientemente el Paquete Definitivo y en estos momentos está siendo analizado por el OFGI. Se está realizando un esfuerzo para que las partes lleguen a un acuerdo sobre ajustes al costo que han surgido por requerimientos de Instituciones del Estado como AyA, Municipalidad, Bomberos.

Se estima iniciar el proceso constructivo entre agosto y setiembre 2019

## **Meta: 100% trámite Orden de Cambio Subestación Eléctrica**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 0%. Pendiente de trámite por parte del Gestor AERIS.

El Gestor AERIS no ha presentado la orden de Cambio respectiva. No es una obligación contractual, razón por la cual no se tiene certeza de su ejecución.

Se solicitará al Gestor AERIS que indique al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada del AIJS (OFGI), si será posible su ejecución en este periodo, de lo contrario se estaría comunicando para disponer de los recursos presupuestarios asignados en otras prioridades institucionales.

**12. Planificar y desarrollar los proyectos de inversión para mejorar y ampliar la Infraestructura Aeroportuaria y los Sistemas procurando satisfacer los requerimientos de la demanda actual, garantizando el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional a nivel nacional e internacional.**

**Programa o Proyecto Institucional:** Gestiones para la planificación y desarrollo de proyectos y sistemas

**Meta: 100% Objetivos Operativos Infraestructura y Sistemas**

**Avance:** Meta con avance de atraso crítico de cumplimiento 19,2%. Objetivos operativos, gestión.

Este objetivo busca reflejar las acciones rutinarias para lograr el desarrollo aeroportuario, los procesos 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.

Esta meta se medirá de conformidad con el avance de los objetivos plasmados en el PAO interno, así como su asignación presupuestaria. Se considera su avance general de 19,2%% de ejecución.

Acción Correctiva: se continúa con el seguimiento a la ejecución de este objetivo, en el entendido de realizar los ajustes presupuestarios requeridos para el cumplimiento de sus alcances, mismos que se reflejan en las actividades operativas de las Dependencias que conforman el programa presupuestario N°3.

**Análisis del Programa:**

**Efectividad del Programa**

Se considera en términos generales que la gestión y el cumplimiento de los indicadores a los cuales se les ha dado seguimiento en este programa fue “**No Efectivo**”, siendo este el programa donde se brinda el seguimiento a los proyectos de inversión de obra pública institucionales, reflejándose que muchos de los objetivos referidos a proyectos se encuentran en desarrollo de los

procesos licitatorios, por tanto, el avance no se refiere a inversión realizada, sino en proceso de trámite y gestión.

## **Vinculación del Programa con la Misión Institucional**

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

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

## **Vinculación del Programa con el Plan Nacional de Desarrollo**

El Programa analizado anteriormente es el que vincula objetivos directamente relacionados con el *Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario 2019-2022*, además con las metas sectoriales, Plan Estratégico Sectorial y Plan Estratégico Institucional; se detalla seguidamente la vinculación:  
**Área Estratégica:** Infraestructura, Movilidad y Ordenamiento Territorial

**Intervención estratégica:** Programa Desarrollo de obras aeroportuarias.

**Objetivo:** Modernizar la infraestructura de los aeródromos del país, mejorando la

# INFORME DE GESTION

seguridad operacional y servicios a los usuarios.

**Indicador:** Porcentaje de avance de obra.

**Meta del periodo:** 100% de ejecución de obras de mejoramiento en los aeródromos.

**2019:** 72% (001189 Guápiles, 002127 Golfito, 00184 Quepos, 002396 Palmar Sur, 002545 Coto 47, 002320 Pérez Zeledón, 001567 y 002546 Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), 002398 Aeropuerto Internacional Limón (AIL))

**2020:** 100% (002401 Upala, 002395 Tortuguero, 002397 Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. (AITBP))

**Regiones Intervenidoas:** Chorotega, Pacífico Central, Brunca, Huetar Caribe, Central, Huetar Norte, Huetar Caribe.

En virtud de lo anterior, cabe indicar que los proyectos a los cuales brinda seguimiento el PNDIP 2019-2022, se han detallado respecto a su avance en los apartados anteriores de este informe.

## **Aporte situación económica, social y de medio ambiente**

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

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

# INFORME DE GESTION

Cabe resaltar que las inversiones se realizan con recursos propios de la Institución, provenientes de los cánones y mismos servicios que se brindan en los aeropuertos internacionales del país, prioritariamente el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, principal puerta de ingreso del turismo al país, la mejora en los aeródromos permite conectar zonas de gran potencial productor y turístico que requiere de proyectos que sigan dinamizando la economía que genera empleo, bienestar y desarrollo.

El mejoramiento de la infraestructura y servicios que se brindan en los aeródromos permiten aumentar los vuelos a las comunidades donde se encuentran y por ende el acceso comercial en las zonas donde están ubicados, muchas de las mejoras que se realizan en los aeródromos son claves para operar como vía alterna cuando se presentan problemas climatológicos tanto en la Región Norte como en la zona Sur del país, cierre de carreteras por derrumbes, atención de vuelos ambulancia y para el turismo que visita la zona fronteriza sur.

Los proyectos, así como los bienes y servicios están respondiendo a las necesidades de la población que utiliza el transporte aéreo para trasladarse, los proyectos que incorporan la construcción de módulos terminales aéreas, propician a los usuarios y pasajeros ofrecerle una mayor comodidad a la hora de asumir los tiempos de espera para abordar sus vuelos, cumpliendo con el objetivo de mejorar el nivel de servicio y experiencia de los turistas y pasajeros en general.

En cuanto a la gestión ambiental, se indica que todos los proyectos se desarrollan de conformidad con la normativa emitida por entidades como el MINAE y SETENA, con el fin de cuidar el medio ambiente y las zonas protegidas, además respetando la legislación ambiental, para lo cual se solicitan los permisos de construcción y ambientales requeridos para toda construcción, edificación y demás requerimientos.

En resumen, el Programa N° 3, alcanzó un cumplimiento general como promedio de cumplimiento en las metas de los indicadores de un **50,63%** al concluir el primer semestre 2019, siendo considerado “según lo esperado”, lo anterior de la mano con los esfuerzos y logros alcanzados, es importante resaltar adicionalmente que a pesar de no cumplirse el avance esperado en

# INFORME DE GESTION

todas las metas programadas no se ha afectado la entrega de bienes y servicios que se brinda a los usuarios ni el uso de las terminales aéreas.

## Conclusiones Informe Semestral

Como parte de las conclusiones en términos generales se entiende que el avance de los objetivos en cada programa está siendo considerado como “de acuerdo a lo programado”.

Si bien es cierto cerca de veintiún objetivos tienen un avance según lo esperado al concluir el primer semestre del año, estos son relativos al programa de apoyo, sustantivo y también se vinculan con las inversiones en obra pública (algunas también presentan rezago o reprogramación).

Se retoma el hecho de que deberán tomarse las medidas y de ser necesario proceder con la reclasificación de presupuestos, lo anterior con la finalidad de lograr solventar necesidades inmediatas y a la vez redestinar presupuestos que no se consideren que puedan ejecutarse.

Se presenta seguidamente un resumen de los resultados del avance alcanzado:

<b>RESUMEN METAS DE INDICADORES DE TODOS LOS PROGRAMAS SUSTANTIVOS SEGUIMIENTO SEMESTRALEJERCICIO ECONÓMICO 2019</b>			
<b>PROGRAMAS</b>	<b>GRADO DE AVANCE</b>		
	<b>METAS PROGRAMADAS</b>	<b>DE ACUERDO A LO PROGRAMADO</b>	<b>EN RIESGO DE CUMPLIMIENTO</b>
1	7	4	3
2	6	2	4
3	32	15	17
<b>TOTALES</b>	<b>45</b>	<b>21</b>	<b>24</b>

<b>PROGRAMAS</b>	<b>AVANCE PROMEDIO DE METAS</b>
1	53,46 %
2	43,02%

# INFORME DE GESTION

3	50,63%
<b>TOTAL</b>	<b>49,03%</b>

# INFORME DE GESTION

Es rescatable que en razón de que a pesar de no lograr el avance esperado en 24 de las 45 metas institucionales programadas, se logró una ejecución considerada en promedio como “de acuerdo a lo programado”, por cuanto el promedio de avance global según los porcentajes promedio alcanzados en los programas ronda el **49,03%**; lo cual incide en que se propicia el inicio o la definición de las bases para la consecución de los objetivos generales y prioridades estratégicas institucionales, así mismo es importante destacar que la mayor parte de las metas del programa tres se encuentran en las fases del proceso licitatorio, lo cual hace prever que para el segundo semestre del año se estarían iniciando varios proyectos, además cabe recalcar que **no se ha afectado** la prestación o entrega de bienes y servicios que se brinda a los usuarios, ni la Hacienda Pública, por cuanto se ha brindado la atención oportuna y continua en las terminales aéreas.

## Anexo

Se detalla el anexo que compone este apartado del informe:

**Anexo N°1** Acuerdo de Aprobación del Informe de seguimiento Semestral 2019, por parte del CETAC, Oficio **CTAC-AC-2019-0823**.

# INFORME DE GESTION



## Consejo Técnico de Aviación Civil

San José, 22 de julio del 2019

CETAC-AC-2019-0823

Señora  
Virma López Viquez  
Jefe Unidad  
PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

23 JUL 2019 a 11:27:01

UNIDAD PLANIFICACION

RECIBIDO *Ana Bolívar*

Estimada señora:

Para su conocimiento, cumplimiento y ejecución, procedo a transcribir el artículo quinto de la sesión Ordinaria 51-2019 celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el día 16 de julio del 2019.

**ARTÍCULO.- 05** "La señora María de los Ángeles Vega Elizondo, del Proceso de Formulación y Evaluación de Planes, procede a exponer el Informe de Seguimiento Semestral Ejercicio Económico del Plan Operativo Institucional, correspondiente al Primer Semestre del 2019, remitido por la Subdirección General de Aviación Civil mediante el oficio DGAC-DG-OF-1178-2019, de fecha 11 de julio del 2019 y el oficio DGAC-UI-OF-0156-2019, de fecha 11 de julio del 2019, suscrito por la señora María de los Ángeles Vega Elizondo, del Proceso de Formulación y Evaluación de Planes y el señor Jorge Agüero Agüero, Jefe a.i de la Unidad de Planificación Institucional.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con criterio y recomendación contenida en el oficio DGAC-UI-OF-0156-2019, de Planificación Institucional, aprobar el Informe de Seguimiento Semestral Ejercicio Económico del Plan Operativo Institucional, correspondiente al Primer Semestre del 2019. Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ACUERDO FIRME.

Atentamente,

  
Guillermo Hoppe Pacheco  
DIRECTOR GENERAL



Cc: Sr. Guillermo Hoppe Pacheco / Director General  
Expediente

sam\*/ GHP



Teléfonos: (506) 2231-3280  
Fax: (506) 2290-4121  
www.dgac.go.cr

## Resultados de la Gestión de AERONAVEGABILIDAD

1. Incorporación de aeronaves al parque aeronáutico nacional, otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula.

Se incorporaron 19 aeronaves, siendo 17 de éstas para uso comercial ( Transporte ) y restricto ( Aviación Agrícola y Trabajos Aéreos ) y 2 para uso privado. El proceso de incorporación implica una revisión del historial operacional y de mantenimiento de la aeronave así como una inspección y evaluación de la misma para concederle los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula.

2. Otorgamiento de Certificados Operativos a Organizaciones de Mantenimiento Aprobado ( OMAs ), Escuelas para Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico y empresas para Asistencia en Tierra.

Durante el período se otorgaron los siguientes Certificados Operativos ( COs )

- 2 para Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico ( OMAs )
- 2 para Escuelas de Técnico en Mantenimiento Aeronáutico y
- 3 para Compañías de Asistencia en Tierra ( Ground Handling )
- Además, en conjunto con la Unidad de Operaciones se otorgó un Certificado de Operador Aéreo (COA) para una compañía de transporte aéreo nacional.

Todas estas empresas fueron sometidas a un Proceso de Certificación a efecto de verificar su idoneidad técnica. Este proceso es simultáneo con el proceso para la obtención del Certificado de Explotación.

3. Cumplimiento con el Plan de Vigilancia.

# INFORME DE GESTION

De Enero a Diciembre de 2018 el Plan de Vigilancia y Supervisión en la parte de Aeronavegabilidad de Operadores Aeronáuticos, OMAS, Escuelas de Técnicos en Mantenimiento y Empresas de Asistencia en Tierra fue cumplido en un 100 %.

De Enero a Octubre de 2019 el Plan de Vigilancia ha sido cubierto en un 90 %, se espera que sea cubierto en un 100 % para fin de año.

4. Revisión y Actualización de Regulaciones Aeronáuticas relativas a Aeronavegabilidad.

Como parte de las Acciones Correctivas de la Auditoría efectuada por la Federal Aviation Administration ( FAA ) de los E.E. U.U. de América a Costa Rica, se revisaron y actualizaron, con respecto a las últimas enmiendas de los Anexos 6 y 8 del Convenio de Aviación Civil de la OACI los siguientes reglamentos.

*RAC 21 – Procedimientos de Aceptación de Productos Aeronáuticos.*

*MRAC 145 - Organización de Mantenimiento Aprobada.* Si bien este Reglamento Máster fue desarrollado por la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica ( ACSA ) para aplicación en toda la región, fue revisado por la DGAC a efecto de verificar el cumplimiento con lo establecido en los Anexos.

*MRACOPS 1 2da Edición Transporte Aéreo Comercial – Aviones* Este tarea fue realizada en conjunto con la Unidad de Operaciones Aeronáuticas. Si bien este Reglamento Máster fue desarrollado por la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica ( ACSA ) para aplicación en toda la región, fue revisado por la DGAC a efecto de verificar el cumplimiento con lo establecido en los Anexos. Fue necesaria la emisión de una Directiva Operacional para regular la aplicación de varias enmiendas que la OACI había emitido que no habían sido aplicadas en ese Reglamento.

5. Establecimiento de la Gestión de Riesgo en caso de aplazar una Inspección del Plan de Vigilancia

# INFORME DE GESTION

Como parte de las Acciones Correctivas de la Auditoría efectuada por la Federal Aviation Administration ( FAA ) de los E.E. U.U. de América a Costa Rica, se estableció un Sistema de Gestión de Riesgo en caso de aplazar una Inspección del Plan de Vigilancia.

Toda vez que en un mes no sea posible realizar las Inspecciones de Vigilancia correspondientes a ese período, y si no se puede programar de inmediato una nueva inspección, se realizará un análisis del riesgo que implica que la empresa siga operando en dicha condición. Como resultado de este análisis puede estar el realizar medidas de mitigación de riesgo o programar la inspección remanente a la mayor brevedad.

## Resultados de la Gestión de la Unidad de CAPACITACION

### *1. Curso de Instrucción para mandos altos y medios de las Autoridades de Aviación Civil: Gestionar el cumplimiento con las SARPS de la OACI.*

El nuevo curso, financiado por el Gobierno de China en el marco del fondo de asistencia para la cooperación Sur-Sur, apoya directamente las prioridades clave de la iniciativa de creación de capacidad “Ningún país se queda atrás” de la OACI, así como la implementación más generalizada de la instrucción basada en competencias.

La fase inicial del curso se realizará en 20 lugares en el mundo, en inglés, francés y español, otorgándose becas a todos los 500 participantes previstos.

El curso, organizado por la Oficina de instrucción mundial en aviación, también familiariza a los participantes con los sistemas efectivos de supervisión de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y demuestra la relevancia de las reglas y procedimientos para la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

La DGAC de Costa Rica recibió una beca extendida hacia 4 funcionarios, para recibir este curso en Kingston, Jamaica, entre el 25 de febrero y el 1 de marzo de 2019.

Unos meses después, a través de una solicitud realizada por esta Dirección General, ante la oficina de la OACI-NACC (Norteamérica, Centroamérica y el Caribe), se le otorgó la misma beca a la DGAC de Costa Rica, pero esta vez para 15 funcionarios adicionales. *La capacitación fue impartida del 9 al 13 de setiembre en San José, Costa Rica.*

### La OACI

Organismo especializado de las Naciones Unidas, la OACI fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero. Formula las normas y reglamentos necesarios para la seguridad operacional, protección, eficiencia y capacidad de la aviación, así

como para la protección del medio ambiente, entre muchas otras prioridades. Constituye un foro para la cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 191 Estados miembros.

2. Se actualizó el Plan de Capacitación, incluyendo nuevos cursos y entrenamientos necesarios para el debido cumplimiento de las funciones de los Inspectores de la DGAC.
3. Los plazos para realizar entrenamientos recurrentes en equipos que requieren el uso de un simulador de vuelo, fueron reducidos de 18 meses a 12 meses, para estar al nivel mínimo requerido por la industria aérea mundial.
4. Entre setiembre de 2018 y setiembre de 2019, varios Inspectores concluyeron satisfactoriamente su entrenamiento recurrente en simulador de vuelo en el Cessna Caravan, Airbus A-320 y King Air 200. Algunos otros entrenamientos se encuentran en proceso de conclusión y programación final.

## **Proyecto de Recategorización de Costa Rica ante la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos.**

### **Antecedente**

La Auditoría del Programa IASA (International Aviation Safety Assessment) de la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos (FAA) se llevó a cabo entre octubre del 2018 y febrero del 2019 en la Dirección General de Aviación Civil.

El protocolo de 600 ítems evalúa si un país y sus operadores aéreos que pretenden operar hacia territorio estadounidense, cumple con los estándares de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En esta ocasión se evidenciaron 22 discrepancias y se creó un Plan de Acción Correctivo para mejorar las áreas de oportunidad y evitar que estas se repitan.

El pasado 13 de mayo, 2019 la Dirección General de Aviación Civil recibió la notificación de la FAA donde se anunciaba que la calificación de Costa Rica descendía a Categoría 2, implicando que los operadores aéreos de bandera costarricense no podrían establecer nuevas rutas hacia los Estados Unidos ni incrementar las frecuencias en las rutas ya existentes.

### **Proyecto de Recategorización**

La Dirección General convocó al grupo de expertos técnicos el 14 de mayo de 2019 para darle seguimiento a los avances del Plan de Acción Correctivo en el que se venía trabajando desde octubre del 2018 para analizar los avances de este. A la vez, desde Dirección General se inicia el acercamiento con las autoridades estadounidenses.

La FAA ofreció su asistencia técnica para elaborar un Plan de Acción Correctivo y puso a disposición de Costa Rica y de la región Centroamericana, un fondo de hasta \$3 millones con el fin de cubrir hasta 8 visitas de asistencia técnica, resolver los problemas encontrados y preparar a la DGAC para un nuevo protocolo de auditoría IASA buscando la recategorización del país.

## **Primera Sesión de Trabajo**

Del 10 al 12 de junio de 2019, se llevo a cabo la primera sesión de trabajo entre los expertos técnicos de la DGAC y la FAA, en sus oficinas centrales en Washington. La delegación costarricense fue encabezada por el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata, el presidente del Consejo Técnico de Aviación (CETAC), Ing. José Manuel Sáenz y el Director General de Aviación Civil, Capitán Guillermo Hoppe Pacheco.

Las autoridades costarricenses y estadounidense, así como el Presidente Ejecutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea firmaron el acuerdo de cooperación para el acceso al fondo de hasta \$3 millones de dólares, la asistencia al proyecto de recategorización para Costa Rica y la región centroamericana.

A la vez, los expertos técnicos de ambas instituciones revisaron las 5 discrepancias que se mantenían abiertas de las 22 identificadas durante la auditoría y crearon un Plan de Acción Correctivo y una agenda de visitas de asistencia técnica de expertos estadounidenses a la DGAC.

Las discrepancias abiertas que continúan en proceso de enmienda se refieren a temas de Legislación, Regulación y Obligaciones de Licencias y Certificación de acuerdo con los Elementos Críticos de la Seguridad Operacional de OACI.

## **Primera Visita de Asistencia Técnica**

La primera delegación de asistencia técnica de la FAA, compuesta por el abogado Jeff Klang y el Gerente de Asistencia Técnica Internacional, L.P Vanstory, visitó la DGAC del 16 al 18 de julio, 2019 y, revisó en conjunto con el grupo de expertos de la DGAC el Plan de Acción Correctivo desarrollado en Washington, así como los avances en las acciones correctivas ejecutadas hasta la fecha.

El resultado es un Plan de Acción actualizado reflejando el avance de Costa Rica en busca de subsanar las áreas de oportunidad y darles continuidad a los procesos de mejoramiento dentro de la Institución.

## **Segunda visita de Asistencia Técnica**

La segunda visita de asistencia técnica se llevó a cabo del 20 al 22 de agosto en la DGAC. En esta ocasión se revisó el avance de las acciones correctivas relacionadas a los elementos críticos 1 y 2 de la seguridad operacional de la aviación: La legislación y la reglamentación, así como aspectos relacionados con los procesos de certificación y mejoramiento de los procedimientos internos.

El Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Señor Rodolfo Méndez Mata, se hizo presente a la mesa de trabajo para reforzar el compromiso de la Institución y el Gobierno en la recuperación de Categoría 1.

La delegación estadounidense felicitó al equipo de expertos técnicos de la DGAC por los avances significativos y el control que ejerce sobre las acciones correctivas que permitieron cerrar discrepancias y culminar el trabajo en áreas específicas del plan de trabajo.

Con base en los resultados obtenidos y la calendarización de las actividades de la hoja de ruta del proyecto, se agendó una tercera visita de asistencia técnica del 29 al 31 de octubre próximos, que posteriormente solicitaron mover para la primera semana de noviembre.. Esta visita será decisiva para que la FAA evalúe los avances obtenidos y dé el visto bueno a esta Dirección General para solicitar una nueva Auditoría IASA con miras a recategorizar el país.

## **2. Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad de la Aviación Civil (USAP-CMA) de OACI**

### **Antecedente**

La Auditoría del programa USAP CMA (Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach) de OACI tiene como objetivo promover la seguridad de la aviación mundial mediante auditorías y monitoreo continuo del desempeño de la seguridad de la aviación de los Estados miembros a través de un protocolo de 497 preguntas divididas en nueve áreas auditables , entre

ellas el marco normativo, el entrenamiento del personal de seguridad de la aviación, la seguridad de las aeronaves y en vuelo y de los pasajeros y el equipaje.

El propósito del programa USAP es mantener la completa aplicación de las normas de seguridad de la aviación a través de evaluaciones de desempeño del sistema de supervisión estatal de la seguridad de la aviación en general y en aeropuertos específicos de acuerdo con el Anexo 17 Seguridad de la Aviación de Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

OACI llevó a cabo la auditoría USAP-CMA en Costa Rica del 08 al 17 de Julio del 2019 y esta fue atendida por la Unidad especializada de AVSEC-FAL.

Durante la auditoría de seguridad se generaron un total de 79 observaciones. El equipo de AVSEC de esta Dirección General inició de inmediato con un plan de acción con el fin de corregir las áreas de oportunidad.

Como parte de estas acciones correctivas, del 20 al 22 de agosto el Señor Juan Lamosa, Jefe de Sección de Auditoría AVSEC de OACI llevó a cabo una visita de validación y acompañamiento a los Agentes Acreditados de Carga, Operadores Aéreos y Centro de Transporte Rápido de Mercancías (CTRM) donde se observaron las medidas implementadas que fueron aceptadas de forma satisfactoria.

## **Plan de Acción Correctivo AVSEC-FAL**

La Unidad de AVSEC-FAL se encuentra trabajando en el plan de medidas correctivas para atender todas las no conformidades. Costa Rica debe enviar antes del 15 de noviembre este plan de acción de las 79 discrepancias reportadas.

## **3. Necesidades de la Institución**

Para poder cumplir con el objetivo de actualizar y modernizar nuestro sistema interno, así como blindar las acciones correctivas a tomar durante el proceso de recategorización ante FAA, la Dirección General de Aviación Civil se dirigió

# INFORME DE GESTION

al Ministro de Obras Públicas y Transportes, Señor Rodolfo Méndez Mata a través del oficio DGAC-DG-OF-1040-2019, en el que se detallan las acciones tomadas desde el cierre de la auditoría y ante el resultado de esta.

A la vez se le pidió en su momento al Señor Ministro, elevar una solicitud ante la Presidencia de la República para reformar el artículo 9 de la Directriz N°46-H publicada en el ALCANCE N°117 del 24 de mayo de 2019, para que se incluya dentro de las excepciones de las plazas del Consejo Técnico de Aviación Civil y de la Dirección General de Aviación Civil. La imposibilidad de crear nuevas plazas técnicas impacta directamente con el cumplimiento de las funciones de regulación, de conformidad con la implementación de las enmiendas OACI, el correcto ejercicio en las funciones de certificación y las labores de vigilancia de la seguridad operacional del país.

Es imperativo por el bien de la Seguridad Operacional y la imagen del País, que la Dirección General cuente en todo momento con el recurso humano y la preparación técnica necesaria, para hacerle frente a las urgencias y necesidades de crecimiento y proyección de la Institución. Siendo este un tema país, se requiere el apoyo completo de las autoridades correspondientes, no solo en aras de la recuperación de la primera categoría, sino para blindar los nuevos procesos y el mejoramiento continuo de la gestión de la Institución.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La industria aérea es un pilar de la economía mundial, que viene con un crecimiento vertiginoso en los últimos años. La globalización y la necesidad de estar conectados incrementan la actividad año tras año. En Costa Rica, el 9% del PIB es aportado por el sector turismo y 150 mil empleos son generados por la industria aeronáutica.

Durante el año 2018, se registran más de 175 mil operaciones ejecutadas en los aeropuertos internacionales de nuestro país, con más de 6.1 millones de pasajeros atendidos en los aeropuertos internacionales costarricenses.

- 37 aerolíneas de pasajeros ingresan al Juan Santamaría y al Daniel Oduber (30 al AIJSM y 17 al AIDOQ), las cuales provienen de 38 destinos y operan 56 rutas internacionales.
- Más de 91 mil kilos de carga transportada, de los cuales más de 37 mil kilos son importados y más de 53 mil kilos exportados.
- Más de 195 mil pasajeros locales fueron transportados por 21 empresas nacionales a más de 32 destinos en nuestro país.

En 2018, a nivel mundial, se registraron 12 millones de pasajeros en **120.000 vuelos diarios**, según el último informe de ATAG (Air Transport Action Group).

- 1.303 líneas aéreas operando una flota de 31.717 aviones
- 45.091 rutas entre 3.759 aeropuertos en el espacio aéreo administrado por 170 proveedores de servicios de navegación aérea.
- En total, el transporte aéreo y el turismo asociado, genera 65.5 millones de empleos directos e indirectos (10.2 millones de personas trabajan directamente en la industria de la aviación) y aporta 2.7 billones a la economía mundial.
- Si la aviación fuera un país, sería la 20<sup>a</sup> economía más grande del mundo, aproximadamente del tamaño de Suiza.
- La industria aérea mundial, produce aproximadamente el 2% de las emisiones de CO<sub>2</sub> (inducidas por humanos).

# INFORME DE GESTION

- La aviación es responsable del 12% de las emisiones de CO2 de todos los medios de transporte, comparados con el 74% que produce el transporte por carreteras.

Hace más de 105 años se realizó el primer vuelo comercial con pasajeros a bordo, entre la ciudad de San Petersburgo y Tampa, en Florida, USA. La evolución desde entonces ha sido espectacular. En 1914, sólo había dos ciudades conectadas, en la actualidad, son más de 40.000 las ciudades que se pueden alcanzar en avión.

La Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, debe mantenerse fiel a su misión de “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”.

Para ello, es fundamental seguir construyendo sobre los pilares de esta gestión, i.e., SEGURIDAD, EFICIENCIA, OPTIMIZACION DE LOS RECURSOS Y LA MEJORA CONTINUA.

Durante la gestión se realizó la reapertura del Aeródromo de Quepos, el 21 de diciembre, 2018. Asimismo, se llevaron a cabo actos oficiales de inauguración en los Aeródromos de Drake, Upala, Pérez Zeledón y Palmar Sur.

Para fortalecer la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes se aumentó el personal en un 66%, fueron llevadas a cabo diferentes capacitaciones así como también se encuentra en fase de desarrollo programas para mejorar la eficiencia de la unidad.

A continuación, se mencionan algunas **RECOMENDACIONES** sobre las cuales se deberían enfocar los esfuerzos en los próximos meses del año en curso y para el 2020-2022:

- Garantizar la continuidad exitosa del proyecto de re-categorización del país ante la FAA. Se entrega con el fin de esta gestión, un proceso que cuenta con un equipo de trabajo muy comprometido, motivado,

especializado y con una hoja de ruta muy clara y detallada, un CAP (Plan de Acción Correctivo) que se encuentra en una etapa ya avanzada de cumplimiento, a la espera de las dos últimas visitas previamente coordinadas, con el equipo de apoyo técnico del FAA, por realizarse en noviembre y diciembre de 2019. El liderazgo para continuar llevando al grupo de trabajo a cumplir la misión, debe mantenerse, apegándose estrictamente al CAP y a las recomendaciones emitidas por el FAA, siendo así, se estima con base en los avances actuales, que la nueva auditoría se pueda llevar a cabo en el primer trimestre del 2020.

- Dar continuidad en la preparación para la auditoría de OACI, (programa USOAP), para llevarse a cabo en mayo de 2020, a través de las auto evaluaciones iniciadas meses atrás, y al equipo de trabajo y puntos focales definidos para atender dichas tareas. Esta auditoría abarca 17 de los 19 anexos de la OACI. Asimismo, se debe dar continuidad al desarrollo e implementación del CAP, generado a partir de la auditoría USAP 2019.
- Proyecto de reforma de la Ley General de Aviación Civil 5150 de 1973. Se requiere una reingeniería integral, mayor independencia institucional que garantice la eficiencia de los procesos técnicos, que impactan directamente en la seguridad aérea y el desarrollo de la aviación a nivel nacional e internacional. El garantizar que se mantenga la disponibilidad del presupuesto propio, es vital para seguir invirtiendo en infraestructura aeroportuaria local, mejora continua e innovación.
- Selección del personal idóneo para ocupar los puestos en las áreas técnicas medulares, en especial en las jefaturas y funciones de supervisión.
- Es primordial seguir promoviendo entre todos los colaboradores, el aprendizaje del inglés, siendo este el idioma universal para aviación. Actualmente una muy reducida cantidad del personal administrativo tiene un nivel superior al A1 (MCER), y en la parte técnica, a excepción de los puestos en que si lo establecen los requisitos, la mayoría no pasa el nivel A2.
- Mantener la capacitación continua del personal técnico, que garantice el cumplimiento con los más altos estándares de la OACI.
- Proyecto de reingeniería y modernización de la Unidad de Tecnologías de Información. que asegure la actualización tecnológica y el cumplimiento con la Directriz 31 del MICIT. Esto incluye una revisión completa de las

# INFORME DE GESTION

contrataciones actuales, buscando opciones que le generen a la DGAC un mayor beneficio, con soporte técnico eficiente y por sobre todo, con un costo económico menor.

- Sería muy beneficioso formar un comité técnico de profesionales en TI, o reforzar a la Unidad con al menos un profesional experimentado en ingeniería de sistemas, para que se encargue del análisis de opciones de mercado y que proponga soluciones para la maximización de los recursos, revisión del presupuesto y para la implementación efectiva de sistemas informáticos actualizados. Se requiere de un mayor y mejor análisis para consideración de los proyectos, cuando estos llegan a la PMO, y para esto es necesario que se cuente con una asesoría muy eficiente y actualizada.
- En la actualidad se cuenta con sistemas que no se comunican entre sí, lo que hace difícil la integración y esto genera un riesgo adicional al tener que ejecutarse ciertos procesos de forma manual. Se recomienda la adquisición de un nuevo sistema de clase mundial ERP (Sistema de Planificación de Recursos Empresariales) que garantice una integración total interna, para las diferentes Unidades y Procesos como: Contabilidad, Tesorería, Proveeduría, Facturación, Recursos Humanos, etc. Asimismo, esto garantizaría la integración con los sistemas externos como por ejemplo, SICOP.
- Contrato para el servicio administrado de un arrendamiento de las computadoras portátiles y de escritorio, que incluya el mantenimiento, tanto a nivel de hardware como de software, que le permita dotar de equipos tecnológicos de avanzada, a los funcionarios de la DGAC, según las necesidades de la institución.
- Seguimiento al proyecto “ARTICULO 20”, que garantiza el establecimiento de un Régimen Especial de Salarios para las áreas técnicas. Al finalizar la gestión, este trámite se encontraba sujeto al visto bueno por parte del Servicio Civil, junto con la aprobación de un nuevo Manual de Puestos del Área Técnica, con base en las observaciones emitidas. Esto es primordial para garantizar la permanencia y futuras contrataciones del personal idóneo.
- Desarrollo y crecimiento de la infraestructura del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber y proyecto para la apertura 24X7.
- Nuevo concurso para la contratación de Controladores de Tránsito Aéreo. Esto se encontraba en su etapa final de planificación y coordinación

# INFORME DE GESTION

entre la jefatura de Navegación Aérea y la jefatura de Recursos Humanos.

- Continuidad al proyecto de modernización del aeródromo de Quepos, en sus dos fases, pista/rampa y terminal aérea. La aprobación de una contratación concursada directa, para el inicio de la fase 1, se encontraba en proceso de consideración/aprobación por parte de la CGR.
- Continuidad a las gestiones iniciadas para el proyecto de expropiaciones de los terrenos colindantes con el aeródromo de Quepos y el aeropuerto Daniel Oduber, que garanticen el futuro desarrollo y crecimiento de la infraestructura aérea.
- Continuar con la política de “puertas abiertas” en la Dirección General, para que tanto los funcionarios, como los operadores y usuarios, sientan la libertad de poder acercarse para ser atendidos de forma amable y eficiente y por sobre todo, siguiendo lo establecido en las leyes y reglamentos. La atención y respuesta oportuna ha sido un elemento que se ha motivado desde un inicio y se dieron grandes avances en este sentido.
- Mantener la comunicación activa con los operadores, instituciones de gobierno, gestores y concesionarios, que se ha venido desarrollando desde el inicio de la gestión, generando también excelentes resultados. Esto incluye al FAA, EASA, OACI, y a otros Estados.

No omito manifestar mi anuencia a ampliar el presente informe de labores de así ser requerido por el órgano competente. La memoria histórica de referencia, se encuentra en cada uno de los procesos y departamentos así solicitados por el suscrito.