Acta de la sesión extraordinaria No.95-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 16:00 horas del 16 de diciembre del 2021, de manera virtual a través de la plataforma *Microsoft Teams*, con la asistencia, en forma virtual, de los señores Olman Elizondo Morales, quien preside; William Rodríguez López, Daniel Araya Barquero, Gonzalo Coto Fernández, Gustavo Alvarado Chávez, Sofía Beatriz García Romero y Karla Barahona Muñoz; directores de este Consejo; así como de los señores Álvaro Vargas Segura, director general de Aviación Civil; Luis Miranda Muñoz, subdirector general de Aviación Civil; Mauricio Rodríguez Fallas, jefe de la Asesoría Jurídica de la DGAC; Óscar Serrano Madrigal, auditor interno de la DGAC y la señora Karol Barrantes Bogantes, secretaria de actas.

I.- AUDIENCIA

Al ser las 16:06 ingresan a la sesión los señores Fernando Soto Campos y Claudio Donato Monge, en representación del Órgano Fiscalizador.

Al ser las 16:10 ingresan a la sesión los señores Ricardo Hernández Larios, Giovanni Muñoz y Marcus Vinicius Vieira, representantes del Gestor Interesado del AIJS.

Al ser las 17:14 ingresa a la sesión la señora Jill Jamieson, asesora externa del OFGI.

ARTÍCULO PRIMERO

El señor Olman Elizondo Morales da la bienvenida a los invitados y otorga la palabra al señor Ricardo Hernández Larios, para que inicie con la presentación referente a la propuesta de la resolución integral del desequilibrio financiero del Contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El señor Ricardo Hernández Larios agradece al Consejo por la celeridad en la convocatoria y comenta que existen dos temas que les preocupan actualmente, el desequilibrio financiero y el hecho de que en dos semanas prácticamente Aeris entraría en "default" con los bancos que les han prestado dinero.

La propuesta consiste en recuperar el equilibro contractual mediante una prórroga por 10 años, es decir, hasta mayo 2036, esto por el tema del financiamiento. Comenta que una de las soluciones que tienen es que con una garantía corporativa de sus socios cuentan con un crédito preaprobado, esperando tener algo un poco más sólido para la aprobación del banco mediante un crédito "bullet" de cuatro años, para posteriormente realizar un refinanciamiento de largo plazo.

Adicionalmente, indica que en la propuesta se incluyen los siguientes puntos:

1- Las obras necesarias para garantizar la operación del aeropuerto hasta el 2036.

2- La creación de tarifas específicas para la recuperación de pérdidas producidas por la pandemia y de inversiones en COOPESA.

3- La reducción del CEMAC (Construction, Engineering, Maintenance, Administration Contingence por sus siglas en inglés), al 12%, con mayor transparencia mediante la certificación de costos incurridos.

4- La fijación de tarifas aeronáuticas hasta el final de la concesión.

El señor Hernández Larios indica que lo requerido del CETAC es un acuerdo con condiciones un poco más establecidas, debido a que se tiene un "default" inminente el 31 de diciembre del 2021, lo que aceleraría el cobro de la deuda y la convertirla en exigible. Dicho esto, detalla el acuerdo requerido de la siguiente manera:

" Se declara la existencia de un desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada confirmado por el Gestor en la suma de US$109,310,000,00, el cual las partes acuerdan restablecer conforme a lo establecido por la cláusula 18.1 del CGI mediante una prórroga al plazo del contrato por 10 años adicionales a partir del vencimiento actual (del 05 de mayo del 2026 al 05 de mayo del 2036), conjuntamente con ajustes al contrato en los aspectos necesarios para lograr el restablecimiento según las medidas sugeridas por el Gestor, incluyendo el establecimiento de una tarifa por recuperación del desequilibrio causado por el COVID-19 y el establecimiento de tarifas aeronáuticas competitivas para potenciar el relanzamiento y recuperación del tráfico aéreo y de turistas al país.

Los ajustes requeridos por el CGI serán formalizados mediante adenda al CGI, la cual será sometida a aprobación y/o refrendo de la Contraloría General de la República y todas las medidas acordadas quedarán condicionadas al refrendo o no objeción de la Contraloría General de la República, a cuyo efecto se instruye al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada para que coordine la documentación pertinente a los efectos de que dichas gestiones sean sometidas a conocimiento de la Contraloría general de la República para el inicio de los trámites, a más tardar en el mes de enero del año 2022.

Conforme a los términos de la propuesta de remediación del Gestor, con las medidas de remediación antes indicadas y una suscrita la dicha adenda referida, el CETAC quedará relevado de cualquier responsabilidad derivada de posibles incumplimientos del Gestor con sus acreedores presentes o futuros que puedan surgir por causas imputables al desequilibrio generado por el evento de fuerza mayor desatado por el virus del COVID-19. ACUERDO FIRME."

NOTA: Lo anterior se toma textualmente de la presentación brindada por los señores representantes de Aeris Holding Costa Rica, la cual se adjunta como anexo N°.02 de esta acta.

Concluida la presentación de los señores directores de Aeris y de los asesores del OFGI, se realizan algunas consultas que son atendidas por los representantes del Gestor.

Al ser las 16:58 se retiran de la sesión, los señores Ricardo Hernández Larios, Giovanni Muñoz y Marcus Vinicius Vieira.

Los señores y señoras directores comentan sobre la importancia de atender este tema a la brevedad posible y encomiendan al Órgano Fiscalizador preparar una propuesta de acuerdo para ser conocida y sometida a votación en la próxima sesión.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON DIEZ MINUTOS.

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRIGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

GUSTAVO ALVARADO CHAVES

KARLA BARAHONA MUÑOZ

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 95-2021

AGENDA:	Sesión extraordinaria No. 95-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma *Microsoft Teams*
Fecha:	16 de diciembre del 2021
Hora:	4:00 p.m.

Se convoca a reunión a los señores miembros del CETAC

Sr. Olman Elizondo Morales	Presidente CETAC
Sr. William Rodríguez López	Vicepresidente CETAC
Sra. Sofía Beatriz García Romero	Secretaria CETAC
Sra. Karla Barahona Muñoz	Directora CETAC
Sr. Daniel Araya Barquero	Director CETAC
Sr. Gustavo Alvarado Chaves	Director CETAC
Sr. Gonzalo Gerardo Coto Fernández	Director CETAC
Sr. Álvaro Vargas Segura	Director General
Sr. Luis Miranda Muñoz	Subdirector General
Sr. Óscar Serrano Madrigal	Auditor General

Al asesor

Sr. Mauricio Rodríguez Fallas	Jefe de la Asesoría Jurídica

Secretaria

Sra. Karol Barrantes Bogantes	Secretaria de actas

I.- AUDIENCIA

1.- Se concede audiencia para conocimiento y eventual resolución sobre la propuesta integral del desequilibrio, solicitada por la compañía Aeris Holding Costa Rica.

Anexo N° 2

AERIS
COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR

1

RESUMEN DEL LOS PRINCIPALES PUNTOS DE LA PROPUESTA

Diciembre 2021

Agenda

01 Aspectos Generales de la Propuesta
Principales puntos propuestos por el gestor

02 Resumen del CIP
Destaques de las principales obras necesarias para el aeropuerto

03 Estructura Tarifaria Propuesta
Destaques de los principales cambios propuestos en la estructura tarifaria

04 Plan Financiero
Resumen del plan financiero para normalizar la situación del gestor



2

Aspectos Generales de la propuesta

- Prórroga del plazo contractual, por 10 años - hasta mayo / 2036
- Valor de reequilibrio pandémico de 109 millones de dólares
- Tasa de descuento de 7.32%
- Inclusión de un nuevo hangar para Coopesa
- **Creación de tarifas especificas para:**
  - ✓ Recuperación de pérdidas pandémicas: tarifa de recuperación de COVID4 de US $ 2,4089 por pasajero que ingresa y US $ 2,4089 por pasajero saliendo para el reequilibrio total de las pérdidas de COVID durante la prórroga de 10 años;
  - ✓ Recuperación de inversiones de Coopesa: Incremento de la participación de Aeris en la tarifa "Tasa de Salida" y en el precio / m2;
- Reducción de CEMAC al 12,00% con mayor transparencia mediante certificación de costos incurridos.
- Fijación de tarifas aeronáuticas hasta el final de la concesión (asegura la estabilidad y previsibilidad de las tarifas), con una previsión de revisión cada 3 años, en caso de alteración en la demanda y CAPEX en relación a la proyectada;
- Inclusión de USD 203M en nuevas inversiones para que el aeropuerto pueda satisfacer la demanda al 2036
- Plan financiero de corto y largo plazo que normaliza la situación financiera del administrador

3

Agenda

01 Aspectos Generales de la Propuesta
Principales puntos propuestos por el gestor

02 Resumen del CIP
Destaques de las principales obras necesarias para el aeropuerto

03 Estructura Tarifaria Propuesta
Destaques de los principales cambios propuestos en la estructura tarifaria

04 Plan Financiero
Resumen del plan financiero para normalizar la situación del gestor



4

Plan General de Desarrollo de Proyectos CIP Propuestos 2022-2036

CCR

CIP PROPUESTO 2022-2036

Inversiones totales de US $ 203 millones para satisfacer la demanda para 2040



Resumen de inversiones principales:

- **2023:** Repavimentación y Renovación de varios pavimentos
- **2024/2025:** Expansión del Edificio Terminal Oeste: "Infill"
- **2026/2027:** Nuevo Hangar de COOPESA
- **2027/2028**: Rehabilitación del Edificio de Carga
- **2028/2029:** Rehabilitación y Renivelación Calle de Rodaje A
- **2029/2031:** Expansión de la Terminal (Fase 1)
- **2031:** Puentes de embarque 2 PLBs (Fase 1)

5

Agenda

01 Aspectos Generales de la Propuesta

Principales puntos propuestos por el gestor

02 Resumen del CIP

Destaques de las principales obras necesarias para el aeropuerto

03 Estructura Tarifaria Propuesta

Destaques de los principales cambios propuestos en la estructura tarifaria

04 Plan Financiero

Resumen del plan financiero para normalizar la situación del gestor



6

Estructura tarifaria propuesta

AERIS COSTA RICA

1. Tarifa por recuperación del equilibrio económico Post Covid (Covid Recovery Fee "CRF")

La metodología de cálculo consistirá en una tarifa de $2.4089 aplicado por pasajero entrando y $2.4089 aplicado por pasajero saliendo (US$ 4.8178 total por pasajero), según se detalla en la siguiente tabla:

Covid Recovery Fee (CRF)	$2.409

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Pasajeros Entrando y Saliendo			3,763,149	4,175,983	5,041,985	5,742,279	5,950,959	6,164,365	6,385,650	6,604,941	6,823,234	7,043,322	7,266,203	7,493,271	7,722,335	7,953,193	3,409,772
Ingreso Proyectado (Miles$ 000)	$ -	$ -	$ 9,065	$ 10,060	$ 12,146	$ 13,833	$ 14,335	$ 14,849	$ 15,383	$ 15,911	$ 16,437	$ 16,967	$ 17,504	$ 18,051	$ 18,603	$ 19,159	$ 8,214

VPN (7.32%)	$ 109,310,000

2. Tarifas Fijas con revisiones regulares garantizan estabilidad y previdibilidade en las tarifas para las aerolineas

En aras de mantener un equilibrio en la competitividad sostenible se propone un esquema de tarifas fijas que permitan transmitir solidez en los flujos económicos del proyecto y estabilidad en las tarifas para las aerolíneas y los operadores.

- **Metodología:**

Cálculo tarifario conforme a la metodología vigente del apéndice H del CGI actual
Utilizar una tarifa media y fija que recupere el mismo NPV, con una tasa del 7.32%, durante el plazo del Contrato.
Revisar y ajustable el calculo en un periodo de 3 años, con el fin de medir el impacto de los siguientes factores:

- ✓ *Cambio en la demanda fijada en el modelo de proyecciones financieras de la extensión.*
- ✓ *Cambio en el plan de obras CIP*
- ✓ *Alguna desviación producto del negocio en marcha.*

Con lo anterior, el Gestor propone equilibrar el mismo NPV fijado en el modelo de la extensión y ajustar las tarifas según sean los valores totales del Contrato.

7

Resumen de propuesta tarifaria

Assumption	Tariff	Comments
TAP	$2.658	Fijo a 2026 -2036
Parking		Fija todo el periodo
Infraestructura	$1.802	(Hoy esta en 1.0763 y la media es 1.8556) lo cual estamos bien!!!
Luces y Puentes		Fija todo el periodo
COVID Recover	$2.409	por via
Seguridad	$0.550	Por via
Coopesa	$1.342	Adicional de Tax Pax
	$1.000	m2 distribuible y aumenta a 1.38 en 2027

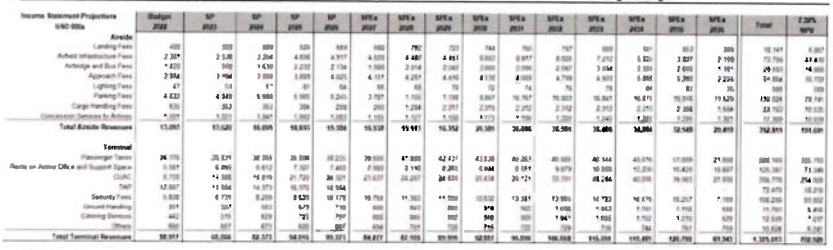
8

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Costo por operacion A320 77 sin parqueo	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67	310 67
Costo por operacion A320 77 Con parqueo	367.43	367.43	367.43	367.43	367.43	367 43	367 43	367.43	367 43	367 43	367 43	367.43	367.43	367.43	367.43

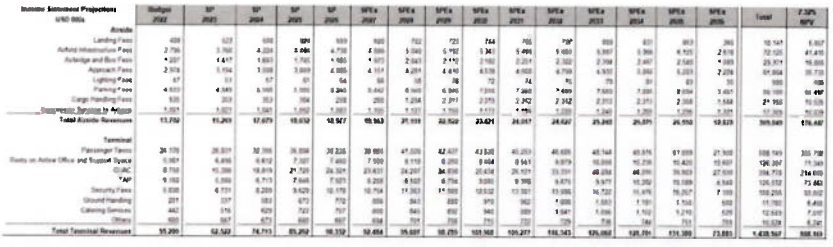
Analisis del Impacto de propuesta de Tarifas Fijas

AERIS COSTA RICA

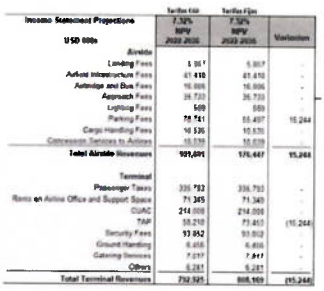
1. Cálculo de la generación de ingresos con tarifas variables (CGI).



2. Cálculo de la generación de ingresos con tarifas fijas (Propuesta)



3. Cálculo del Valor Presente Neto (NPV)



Estructura Tarifaria propuesta

AERIS COSTA RICA

3. Tarifa Alternativa de Parqueo de Aeronaves (TAP)

- Mantener dicha tarifa fija de $2.66 desde 2022 a 2036

4. Tarifa de Estacionamiento de Aeronaves

Esta tarifa actualmente se encuentra fija como se muestra en la Tabla 8 y la propuesta busca mantenerla fija durante todo el periodo del contrato (2022-2036).

5. Tarifa de Infraestructura

Esta es una tarifa variable y sensible a la inclusión de obras, por esta razón al incluir la propuesta del plan de obras, dichas tarifas tendrían picos altos en los periodos de 2029 a 2033. La propuesta consiste en mantener una tarifa media que logre recuperar los mismos ingresos, pero con tarifas fijas que aseguren la competitividad del AIJS y eliminen la incertidumbre del cambio tarifario a las aerolíneas.

10

Tarifa de Infraestructura Aeroe

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	NPV 7.32%
Tarifa Calculo CGI	$1.3742	$1.0056	$1.7294	$2.0459	$1.6003	$1.6329	$1.1726	$1.5167	$2.9363	$2.8646	$2.2734	$2.2017	$1.3100	$0.1602	$2.0857	
Ingreso	$ 2,581	$ 2,536	$ 3,264	$ 4,000	$ 4,057	$ 4,109	$ 4,082	$ 4,051	$ 6,603	$ 6,857	$ 6,025	$ 7,212	$ 5,825	$ 3,837	$ 2,190	$ 41.410
Tarifa Propuesta	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	$1.8016	NPV 7.32%
Ingreso	$ 2,795	$ 3,760	$ 4,224	$ 4,684	$ 4,738	$ 4,800	$ 5,080	$ 5,592	$ 5,343	$ 5,496	$ 5,650	$ 5,807	$ 5,966	$ 6,325	$ 2,038	$ 41.410

6. CEMAC

"Precio tope": esté constituido una vez se tenga un precio de mercado adjudicado en concurso de procura y construcción promovido y documentado por el Gestor, basado en el costo real que el Paquete de Proyecto Definitivo generará en cada proyecto.

CEMAC: incorporar al CGI una modificación en el sentido de que el CEMAC a futuro se bajaría a un máximo del 12% debidamente justificado contra certificación de costos reales incurridos y sería solo aplicable a los proyectos de expansión y modernización de infraestructura

Coopesa

AERIS COSTA RICA

7. Recuperacion de inversion de Coopesa (US$ 40.1 m)

El CETAC en su sesión ordinaria 87-2000 del 25 de noviembre de 2020, acordó liquidar la orden de cambio del nuevo Hangar de Coopesa, debido a la disminución en el tráfico aéreo ocasionada por el COVID-19, pero quedando claro que el proyecto de traslado de Coopesa mantiene plena actualidad y relevancia y que se deberá realizar tan pronto como las condiciones de la demanda de esos espacios y la situación financiera lo permitan.

El Gestor ha elaborado una propuesta de solución que:

1. No requiera un desembolso de recursos por parte del CETAC;
2. Permita el repago a través del mismo plazo extendido del CGI;
3. No implique una tarifa adicional a las ya existentes;
4. Se mantenga la competitividad tarifaria.

11

1. Que el monto distribuible correspondiente al Gestor por Impuesto de Salida se incremente en US$1.3424, para un neto de $6.7120.
2. Ingreso por áreas (M2) por espacio de Coopesa se establece el cobro por metro cuadrado generando un ingreso distribuible de $1 de 2022 a 2027 y un incremento a $1.38 de 2028 a 2036.

8. Recuperacion de inversion de Coopesa (US$ 40.1 m)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	NPV 7.32%
Tarifa Impuesto de Salida	$* 3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$* 3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$1.3424	$* 3424	
Pasajeros	1,881,675	2,007,991	2,020,993	2,871,129	2,975,479	3,082,183	3,192,320	3,302,470	3,411,617	3,521,681	3,633,101	3,746,636	3,861,167	3,976,597	4,704,005	
A Ingreso	$2,525,787	$ 2,802,877	$3,384,129	$3,854,159	$3,994,222	$4,137,459	$4,285,083	$4,431,360	$4,579,685	$4,727,406	$4,877,001	$5,029,487	$5,183,152	$5,338,102	$2,788,660	$ 35,879,701
Tarifa m2 Coopesa	$1.00	$1.00	$1.00	$1.00	$1.00	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	$1.38	
Ingreso 100% Aeris	$ 660,000	$ 660,000	$ 660,000	$ 660,000	$ 660,000	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 911,250	$ 7,754,045
B Ingreso 64.6% Aeris	$ 427,680	$ 427,680	$ 427,680	$ 427,680	$ 427,680	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 670,045	$ 5,625,139
															(A+B)	Total NPV Ingresos $ 49,103,840

Agenda

01 Aspectos Generales de la Propuesta

Principales puntos propuestos por el gestor

02 Resumen del CIP

Destaques de las principales obras necesarias para el aeropuerto

03 Estructura Tarifaria Propuesta

Destaques de los principales cambios propuestos en la estructura tarifaria

04 Plan Financiero

Resumen del plan financiero para normalizar la situación del gestor



12

Plan de financiamiento

AERIS COSTA RICA

Como consecuencia de los impactos de la pandemia, el aeropuerto se encontró con dos problemas en su plan financiero: la liquidez y su capacidad de financiamiento.

1. Liquidez.

El gestor ya cuenta con **una "carta compromiso"** de una gran institución financiera (**Santander**), **garantizando la liquidez del aeropuerto** de manera **inmediata**, mediante un **crédito de hasta 4 años** por la cantidad de **US$ 130 m**, sin amortización a vencimiento , con costos favorables (**"All in Cost" de 5%**) con **aval corporativo**, (única manera de lograr un préstamo actualmente) para **permitir la plena normalización de la actual situación de financiación**, así como para reforzar el flujo de caja del aeropuerto.

13

2. Capacidad de financiación

Con la propuesta firmada, el crédito inicial nos permite el tiempo necesario no solo para la estabilización de la demanda de pasajeros pero también para empezar obras importantes para el aeropuerto, y en consecuencia, permitir que el aeropuerto vuelva a la condición de sostenibilidad financiera, permitiendo al administrador refinanciar el préstamo inicial con uno a largo plazo basado únicamente en los ingresos del proyecto.

3. Flujo de Caja Estimado del plan financiero propuesto.

DSCR	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Inflows	61.779	72.150	85.253	97.346	102.405	106.165	110.681	115.138	118.708	122.555	131.007	139.312	143.412	147.140	87.056
Outflows	(37.312)	(32.103)	(37.836)	(46.879)	(50.381)	(54.257)	(56.913)	(56.755)	(59.184)	(60.729)	(63.400)	(63.184)	(68.687)	(74.471)	(55.679)
Cash from Operations	24.467	40.047	47.417	50.466	52.024	51.909	53.768	58.383	59.525	61.826	67.607	76.127	74.726	72.670	31.377
CAPEX Last 12 months	(3.047)	(18.927)	(20.943)	(20.267)	(20.026)	(24.464)	(24.762)	(24.877)	(20.128)	(20.456)	-	-	-	-	-
Debt Int+Amort Payments	(3.285)	(2.050)	(10.150)	(17.150)	(16.643)	(17.535)	(16.926)	(19.117)	(23.905)	(25.487)	(32.466)	(36.036)	-	-	-
Annual Convenant	-	-	2.61	1.76	1.92	1.57	1.71	1.75	1.65	1.62	2.08	2.11	-	-	-

Para evitar default en Diciembre

Inserte un sub-título

- Necesitamos un waiver de los actuales lenders.
  - Para poder cerrar un financiamiento con garantía corporativa con plazo suficiente.
- Para ello necesitamos un acuerdo de CETAC en los siguientes términos

- **Se declara la existencia de un desequilibrio económico del Contrato de Gestión Interesada confirmado por el Gestor en la suma de US$109,310,000.00, el cual las partes acuerdan restablecer conforme a lo establecido por la cláusula 18.1 del CGI mediante una prórroga al plazo del contrato por 10 años adicionales a partir del vencimiento actual (del 05 de mayo del 2026 al 05 de mayo del 2036), conjuntamente con ajustes al contrato en los aspectos necesarios para lograr el restablecimiento según las medidas sugeridas por el Gestor, incluyendo el establecimiento de una tarifa por recuperación del desequilibrio causado por el COVID-19 y el establecimiento de tarifas aeronáuticas competitivas para potenciar el relanzamiento y recuperación del tráfico aéreo y de turistas al país.**

14

a. **Los ajustes requeridos por el CGI serán formalizados mediante adenda al CGI, la cual será sometida a aprobación y/o refrendo de la Contraloría General de la República y todas las medidas acordadas quedarán condicionadas al refrendo o no objeción de la Contraloría General de la República, a cuyo efecto se instruye al Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada para que coordine la documentación pertinente a los efectos de que dichas gestiones sean sometidas a conocimiento de la Contraloría general de la República para el inicio de los trámites, a más tardar en el mes de enero del año 2022.**

a. **Conforme a los términos de la propuesta de remediación del Gestor, con las medidas de remediación antes indicadas y una suscrita la dicha adenda referida, el CETAC quedará relevado de cualquier responsabilidad derivada de posibles incumplimientos del Gestor con sus acreedores presentes o futuros que puedan surgir por causas imputables al desequilibrio generado por el evento de fuerza mayor desatado por el virus del COVID-19. ACUERDO FIRME.**

- Con esto tenemos 2 semanas para sentarnos con los lenders y obtener un waiver temporal para el mes de Diciembre


AERIS
COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR
15
Pura Vida
Octubre 2021