ACTA No. 57-2023

Acta número cincuenta y siete correspondiente a la sesión extraordinaria celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las dieciséis horas con cinco minutos del veintidós de setiembre del dos mil veintitrés, de manera presencial, en la sala de reuniones del Consejo Técnico de Aviación Civil con la asistencia de las siguientes personas: William Rodríguez López quien preside, Mauricio Campos Carrión, José María Vargas Callejas, Marcos Castillo Masis y Fadrique Rosales Salas, directores de este Consejo; así como los señores Fernando Naranjo Elizondo, director general; Luis Miranda Muñoz, subdirector general y las señorita Sofía Hidalgo Mora de la secretaria de actas.

Se justifica la ausencia del director Luis Amador Jiménez por encontrarse realizando funciones propias a su cargo como ministro de obras públicas y transportes, así la de la señora Danielle Jenkins Bolaños y Mauricio Rodríguez Fallas por motivos personales.

I.- PLAN DE DESARROLLO AEROPORTUARIO INTERNACIONAL Y REGIONAL PARA COSTA RICA.

ARTÍCULO PRIMERO

El señor William Rodríguez le concede la palabra al señor Fernando Naranjo para que realice la presentación del resumen ejecutivo del Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional para Costa Rica, de conformidad con el artículo 04 de la sesión ordinaria 48-2023, celebrada el 15 de agosto del 2023.

El señor Fernando Naranjo indica que esta es una presentación que resume el estudio de la empresa ALG, que fue contratada para hacer un estudio a nivel país de una propuesta de ruta de planificación aeroportuaria, tomando en consideración el contexto pasado y actual tanto financiero como de transporte aéreo y algunas consideraciones del mercado de Costa Rica. Se llama Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional para Costa Rica, esta presentación resume 1200 páginas de informe, que fueron presentados en 5 entregables por parte la empresa.

El estudio inicia con un resumen ejecutivo dónde hace un enmarcamiento de los planes que aplican la planificación aeroportuaria en el país, en primer lugar, el plan estratégico nacional se pone como el máximo referente en cuanto a planificación estratégica, del cual se deriva el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión pública 2023-2026, este fue actualizado a principios de este año, presentado por MIDEPLAN y que engloba los proyectos de interés de inversión pública para el actual gobierno y en el cual están algunos de los proyectos aeroportuarios que ya están contemplados en este en este informe. A su vez, señala que toma en consideración el Plan Nacional de Turismo del ICT 2022-2027 y el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, que fue desarrollado en el 2011 por la empresa INECO.

El señor Fernando Naranjo menciona que este plan se encuentra un poco desactualizado, porque fue un horizonte muy amplio en donde se tiene el vacío de la pandemia y que hay muchas infraestructuras que, como Plan Nacional de Transportes, no se llevaron a cabo. También hace referencia a algunos aeropuertos nacionales en cuanto a estrategias que están definidas en el mismo, por ejemplo, Limón, Liberia y Quepos que son proyectos que están estipulados en el Plan Nacional de Desarrollo, así como el mejoramiento de Quepos, Puerto Jiménez y toma en consideración otros aeródromos locales, como Barra de Tortuguero.

Adicionalmente indica que no se menciona ni en el PEN 2050 ni en el Plan de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026, los planes futuros de desarrollo del mayor reto aeroportuario del país; el horizonte de saturación del Santamaría y/o la construcción de un nuevo aeropuerto que lo sustituya, como se ha estipulado que es el posible aeropuerto de Orotina. Y se hacen referencias de desarrollo a nuevos aeropuertos internacionales como el de la región brunca.

El señor Naranjo procede a presentar el resumen ejecutivo el cual forma parte de los antecedentes de esta acta y en dónde se desarrollan los siguientes asuntos:

- Planes nacionales de transporte y marco institucional.
- Introducción al mercado aéreo de Costa Rica.
- Turismo como driver del tráfico aéreo en Costa Rica.
- Previsiones de demanda aérea.
- Capacidad del SJO.
- Alternativas de desarrollo y factibilidad por aeropuerto.
- Nuevos desarrollos aeroportuarios propuestos.

Como parte de las conclusiones se menciona lo siguiente:

- La estrategia diseñada permite a los aeropuertos desarrollar todo su potencial y favorecer a las regiones a las que sirven.
- De no cerrar prematuramente SYQ, el aeropuerto de SJO-Santamaria tiene vida útil hasta el año 2050 (11 Mpax).
- De los nuevos desarrollos propuestos se considera que NLIO y SUR, además de la Orotina podrían ser proyectos viables si se dimensionan correctamente.
- Para evitar la cofinanciación, existen varias opciones de estructuración APP que viabilizan la construcción de SUR o LIO, apalancados al tráfico de LIR.
- En términos generales, los operadores aeroportuarios obtienen una buena rentabilidad, con SJO y LIR manteniendo el resto de la red.

El señor William Rodríguez indica que este informe les brinda un diagnóstico muy completo y en su opinión, es importante definir qué es lo que se quiere hacer y cómo se va a hacer, porque en el informe se plantea que se autofinancien algunas cosas y por lo menos el gobierno actual, más bien lo que está pensando es en alianzas público-privadas. Y producto de esto, es que se debe definir con qué recursos cuenta la administración para llevar esto a cabo.

Además, indica que es un estudio muy amplio y que contiene algunas conclusiones y manifestaciones que, en lo personal, considera que requieren un análisis. Por ejemplo, el tema de la cantidad de visitantes se habla que sería de 11.000.000 al 2050 en el AIJS, con respecto a esto, este país debe definir la cantidad de visitantes que puede recibir, hablando turísticamente.

A su vez indica que ya se inició un estudio con una consultoría externa y una articulación interna de varias instituciones, en dónde el objetivo es definir cuántos visitantes puede recibir el país realmente, para no saturar las áreas de atracción turística. El producto turístico de Costa Rica está basado en la naturaleza, por lo tanto,

cuando ve el estudio del Plan de Desarrollo, están pensando en un incremento ilimitado de visitantes y este país no tiene la capacidad. Si se quiere seguir con el modelo turístico que se tiene hoy en día, no se puede seguir pensando de manera ilimitada y eso es todo un tema.

En relación el tema de la saturación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el señor William Rodríguez indica que se da por un estudio contratado a una empresa española, el cual indicó que la saturación no viene por la infraestructura, sino que viene por dos condiciones, las geográficas, ya que hacia el este son limitantes por las montañas que obligan a que las rutas aéreas sean como estrechas entre una y otra, y de ahí es dónde sale que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría tiene una vida útil relativamente corta.

El señor Fernando Naranjo indica que, si este estudio fue en el 2018, para ese entonces no existía ni calle paralela al sur ni procedimientos PBN, que fue el cambio fundamental que llevó a una mejor ocupación de la pista, esto permitió agilizar las operaciones.

El señor William Rodríguez indica que el otro gran tema de esto es el aeropuerto de Pavas, porque hablan de una vida útil del Santamaría al 2040 y que sea para este momento que eventualmente las operaciones de Pavas se trasladen al Santamaría. Pero aquí hay una realidad, y es que el crecimiento de la ciudad solo se hace al oeste, no se da hacia el este por las razones geográficas que tiene el país, y el aeropuerto de Pavas es una limitante para la ampliación de la ciudad hacia el oeste, sobre todo porque el aeropuerto de Pavas tiene la condición de ser un aeropuerto para escuelas de aviación, lo cual requiere medidas de seguridad más estrictas. Para este caso se había realizado un estudio en el gobierno de Luis Guillermo Solís, en dónde contrataron unos aviones que midieron altura del edificio del ICE y la de otros edificios, para ver la cercanía.

Por tanto, considera que el tema del aeropuerto de Pavas no hay que analizarlo únicamente en función de la vida útil del Juan Santamaría, es decir, tiene otras variables que habría que ponerlas sobre la mesa.

El señor William Rodríguez indica que sabiendo que se tiene un diagnóstico y que se debe definir qué es lo que se quiere hacer y cómo se quiere hacerlo, así como los recursos con los que se cuentan, y sabiendo que probablemente el estudio tiene que ser complementado en ciertos aspectos. Es decir, no recomienda que el órgano colegiado discuta en crudo el tema, considera que la administración cuenta con profesionales que conocen mucho sobre aviación, por tanto, recomienda conformar un equipo de trabajo liderado por la administración, que con esta información plantee un proyecto a este Consejo y que, en función de eso, se empiece a discutir sobre una base. El señor Rodríguez recalca que la Unidad de Planificación debe tener gran participación y el mayor peso en este tema, la administración debe definir qué otros actores tienen participación en esta fuerza de tarea, considera que es importante la participación del Departamento de Aeropuertos y la Unidad de Operaciones Aeronáuticas. Y que se presente un planteamiento sobre cuál debe ser la ruta por seguir en función del estudio, ya que la información de este es muy rica y amplia.

El señor José María Vargas indica que está totalmente de acuerdo con lo expuesto por el señor William Rodríguez, ya que es un proyecto muy amplio, menciona que una de sus maneras de verlo es que se debe nombrar un equipo de trabajo que defina una hoja de ruta, sin embargo, es un trabajo muy grande, por lo que recomienda realizar una reunión cuando se nombre el equipo de trabajo y dividirlo por etapas e ir realizándolo por prioridades, o bien por áreas del país, para definir las medidas que hay que tomar primarias y que de esta manera el proyecto vaya caminando.

El señor Fadrique Rosales indica que está de acuerdo con lo expuesto por lo señores directores y piensa que es importante empezar a diseñar qué es lo que necesita el CETAC para la toma de decisiones, cuáles son las necesidades primarias de corto plazo que se necesitan resolver y cuáles son a mediano y largo plazo que deberían plantear y de esa manera, entonces, desarrollar el plan a lo largo del tiempo, tomando en cuenta esas necesidades. Además, señala que plantea esto desde el punto de vista de que se necesita atender el tema turístico, reforzar el lado empresarial, definir cuál es la prioridad desde el punto de vista país, que necesidad se quiere suplir y dar esta ruta al equipo de trabajo para que ellos entonces entreguen ese tipo de lineamientos, que le permita al CETAC la toma de decisiones.

El señor William Rodríguez indica que en este momento todo es válido, pero considera que por eso están el director y subdirector general, escuchando las necesidades del Consejo y las sabrán transmitir al equipo de trabajo, en función de todos estos insumos que los directores del Consejo están dando en este momento, hagan un planteamiento.

El señor Mauricio Campos menciona que él lo ve desde la perspectiva de un proyecto y hay muchos temas de por medio que va a involucrar al ejecutivo, el sector privado y demás, por lo tanto, está de acuerdo con la propuesta de que se analice, pero también de que se involucre a los otros sectores. Se tiene el criterio técnico de aviación, pero también es importante contar con el criterio del Instituto Costarricense de Turismo, o bien que pasa con la parte presupuestaria porque se sabe que es una limitante bastante fuerte. Entonces, cómo se incorpora a concesiones, lo sería un proyecto interinstitucional que también necesita la participación del sector privado, porque se tienen temas de capacidades.

El señor Fadrique Rosales consulta sobre qué obra de esa magnitud hay aquí en el país, en dónde se pueda conseguir un poco de orientación. A razón de esto, el señor William Rodríguez le indica que podría ser el ICE.

El señor William Rodríguez indica que su sugerencia es solicitarle a la administración que forme un equipo de trabajo y que un plazo determinado presente el marco teórico del proyecto, en dónde indique un cronograma de trabajo que indique cuáles son las instituciones del Estado que deben participar, qué recursos se deben buscar. Y que con base en eso se presente al CETAC y que con el aporte del Consejo ya se defina una hoja de ruta.

El señor Fernando Naranjo indica que realmente esto ya está en curso, el Plan Nacional de Desarrollo tiene los aeropuertos Daniel Oduber Quirós, Zona Sur, Limón, Quepos, el aeropuerto de Guápiles con iluminación; entonces hay muchos proyectos que ya están en marcha. Lo que falta es articular una planificación de 20 años y que se tomen decisiones, por ejemplo, que va a pasar con los terrenos de Orotina, se necesita un acuerdo en relación con esto, para empezar a comunicar a todas las instituciones que les han solicitado.

Adicionalmente el señor Naranjo señala que, lo que plantearía al CETAC es que de aquí a tres meses les permitan presentar una articulación de todo esto, junto con cosas que vienen, que no solo se llevan a cabo este año, la actualización del Plan Maestro del aeropuerto Juan Santamaría y el de Liberia van a traer grandes aportes. Lo que le falta a la administración es construir el Plan Maestro de Aviación Civil, el proyecto de OACI trae una política nacional de Aviación Civil que va a enmarcar todo lo que se establezca respecto a esa planificación.

El señor Fernando Naranjo solicita una visión a largo plazo respecto al futuro de este sistema aeronáutico en Costa Rica, hay cosas que son prioritarias, todas las están llevando a cabo, se está trabajando en el aeropuerto de la Zona Sur, Limón, Daniel Oduber y Juan Santamaría, pero falta un elemento más allá de esos horizontes,

especialmente en el aeropuerto más importante del país que es el Juan Santamaría. Por lo tanto, considera que el elemento de la actualización del Plan Maestro del Juan Santamaría, que es a 20 años con actualizaciones cada 4 años, que le quedarían 3 actualizaciones a Aeris como Gestor, este es el elemento más estratégico que faltaría por definir, porque lo demás ya se está trabajando.

Entonces, la idea es que entre enlaces se pueda articular una ruta a seguir como lo plantean, la administración sabe con qué instituciones debe que trabajar, se involucra a COMEX, Dirección General de Migración y Extranjería y los entes que están en los aeropuertos. De hecho, está en la Ley General de Aviación Civil, la responsabilidad que tiene la dirección de articular esas instituciones y que de aquí a fin de año se presente esta ruta con algunas solicitudes de acuerdos específicos. Por tanto, solicita 3 meses plazos para presentar la información.

El señor William Rodríguez indica que el director lo menciona de manera correcta cuando indica que muchos proyectos ya están en proceso, lo que no hay es una integración de estos y lo que el estudio señala, es que se deben integrar esos procesos para lograr tener una visión integral.

El señor William Rodríguez menciona que, a criterio personal, se debe mezclar corto, mediano y largo, pero también se debe tomar en cuenta algunos intereses particulares que tiene el gobierno a corto plazo.

El señor Marcos Castillo indica que también se debe considerar el tema de la información que se brinda a la comunidad aeronáutica, con el fin de que se mantenga la información actualizada sobre los proyectos que se están desarrollando. A razón de esto, el señor William Rodríguez indica que es importante tener a la comunidad informada, cuando se cuente con los planes concretos.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

- Instruir a la dirección general para que conforme un equipo de trabajo que atienda la articulación del del Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional para Costa Rica, y sea presentado ante este Consejo Técnico en un plazo de 3 meses. **ACUERDO FIRME**

ACTA No. 57-2023

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECISIETE HORAS CON CINCUENTA MINUTOS

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

JOSÉ MARÍA VARGAS CALLEJAS

MAURICIO CAMPOS CARRIÓN

MARCOS CASTILLO MASÍS

JOSÉ FADRIQUE ROSALES SALAS

ACTA No. 57-2023

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN EXTRAORDINARIA No. 57-2023

Fecha:	22 de setiembre del 2023
Hora:	4:00 p.m.
Lugar:	Sala de Sesiones del Consejo Técnico de Aviación Civil

I.- Seguimiento al Plan de Desarrollo Aeroportuario Internacional y Regional para Costa Rica, de conformidad con el artículo 04 de la sesión ordinaria 48-2023, celebrada el 15 de agosto del 2023.