San José, Agosto 3 del 2018

Señores
Departamento de Recursos Humanos
Dirección General de Aviación Civil
S. M.

Estimados señores:

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 inciso e) de la Ley General de Control Interno, me permito presentar el informe de gestión de las labores desarrolladas por el suscrito como miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil.

El presente informe se realiza de conformidad con los lineamientos establecidos por la Contraloría General de la República en la resolución D-1-2005-CO-DFOE (R-CO-61) de las doce horas del veinticuatro de junio de dos mil cinco.

No omito indicar que el presente informe se presenta ante el Departamento de Recursos Humanos de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), conforme lo establecido en la Ley General de Control Interno, asimismo se presenta copia ante la Auditoría Interna de esa misma institución, así como a la secretaría ejecutiva del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). Se solicita respetuosamente a la Dirección de Recursos Humanos hacerlo llegar a las autoridades que corresponda.

Quedo a su disposición para cualquier información adicional que se requiera.

De ustedes atentamente,



Mauricio Ventura Aragón, MBA.

Cc: Auditoría Interna DGAC.
Secretaría CTAC

I. PRESENTACIÓN:

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe se realiza siguiendo las directrices establecidas por la Contraloría General de la República para la elaboración del mismo, las cuales fueron dictadas mediante la resolución R-CO-61, de las doce horas del 24 de junio de 2005, del Despacho de la Contralora General de la República, denominada: ¨ *Directrices que deben observa los funcionarios obligados a presentar el informe final de su gestión, según lo dispuesto en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control interno D-1-2005-CO-DFOE*¨

Las funciones del Consejo Técnico de Aviación Civil están claramente definidas en la Ley General de Aviación Civil, No. 5150 y sus reformas, particularmente en el artículo que literalmente indica:

> *¨ Artículo 10.*
> *Son atribuciones del Consejo Técnico de Aviación Civil:*
> *I. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de certificados de explotación o permisos provisionales para servicios de transporte aéreo, de aviación agrícola, de talleres de mantenimiento de aeronaves, fábricas de piezas o partes para las mismas, de escuelas para la enseñanza aeronáutica, sus diferentes ramas y para cualquier actividad lucrativa que el Poder Ejecutivo juzgue necesario que debe contar con la posesión de un certificado de explotación o permiso provisional.*
> *II. El otorgamiento, prórroga, suspensión, caducidad, revocación, modificación o cancelación de permisos o concesiones para el funcionamiento de aeródromos, aeropuertos, servicios de despacho aéreo, comunicaciones aeronáuticas, radio ayudas para la navegación aérea y demás instalaciones aeronáuticas y servicios auxiliares de la aeronavegación.*
> *III. Opinar sobre la concertación, adhesión, ratificación de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre Aviación Civil en que tenga interés el Estado.*
> *IV. Conocer y resolver sobre las tarifas relativas al transporte de pasajeros, carga y correspondencia que las empresas de transporte aéreo aplican, ya sean local o internacional, así como las concernientes a trabajos de aviación agrícola o de cualquiera otra actividad relacionada con la aviación civil.*
> *V. Establecer, modificar y cancelar rutas aéreas en el territorio nacional.*
> *VI. Vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil.*

VII. Proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
VIII. Proponer ternas al Poder Ejecutivo para la integración de las delegaciones que deban representar a Costa Rica en conferencias internacionales de aviación civil.
IX. Estudiar, determinar y aplicar las tarifas que mediante decreto estableciere el Poder Ejecutivo, por la prestación de servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, radio comunicaciones y cualesquiera otros servicios auxiliares de la misma, así como también por derechos de expedición de licencias al personal técnico aeronáutico, certificados de explotación, certificados de aeronavegabilidad.
X. Nombrar cuando sea del caso hacerlo, una comisión de investigación de accidentes, de conformidad con el reglamento que se expida.
XI. Estudiar y resolver cualesquiera otros problemas que se relacionen con la aviación civil.
XII. Como organismo técnico le corresponde toda la supervisión de la actividad aeronáutica del país. ¨

Conforme puede apreciarse, las funciones asignadas por ley al CTAC están muy encaminadas a funciones administrativas, las cuales consumen gran parte del tiempo del Consejo. Por aspectos metodológicos, el presente informe prescinde de la reseña de tales actividades, pues en todo caso constan en las actas respectivas. Por lo tanto, el enfoque es en el eje temático que nos trazamos al inicio de las funciones que se asumieron en el año 2014.

En ese sentido debe indicarse que, desde el inicio de labores, el CTAC se trazó como objetivo la actualización de la infraestructura aeroportuaria con objetivos de corto, mediano y largo plazo. Como complemento de ello se preocupó por la actualización de la seguridad aérea con lo cual se logró cambiar el Centro de Control Radar, ubicado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el cual sirve no solo para el tráfico de dicha terminal, sino para todas las terminales del país.

Entre los proyectos a corto plazo, destacan los trabajos de ampliación y mejora de los aeródromos locales, iniciándose con cinco de ellos, los cuales fueron seleccionados a partir de la premisa de la llegada de turistas al país, siendo la operación de estos aeródromos de gran importancia para el desarrollo del turismo en estas regiones. Tómese en cuenta que el sector turismo aporta un porcentaje importante del PIB del país, siendo que existen zonas de gran afluencia turística, las cuales, si bien cuentan con aeródromos, éstas carecen de las condiciones técnicas y físicas aptas para una adecuada operación. Se pretende que el próximo CTAC, continúe el proyecto mejorando otro grupo importante de aquellos, siempre con un enfoque de beneficiar a las comunidades turísticas

Aunado a ello, conviene destacar, los esfuerzos realizados para que la implementación del plan maestro del Aeropuerto internacional Juan Santamaría, siga su curso normal, a tal efecto destaca la solución definitiva de la expropiación del terreno conocido como ¨La Candela¨, lo cual se logró a través de un proceso de conciliación judicial, luego de más de veinte años de litigio. Asimismo, la reanudación de las obras del traslado del hangar de COOPESA, realizando toda

una renegociación con OACI y el propio Gestor interesado del AIJS, posibilitando la realización de tal objetivo.

A mediano plazo, destaca el proyecto iniciado para la ampliación de la concesión del lado aire del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, lo cual resulta fundamental, dado que la pista debe ser remodelada en forma integral, lo cual representa una obra de un costo económico significativo.

A largo plazo, debe destacarse que se deja el estudio de emplazamiento, diseño y plan maestro del nuevo aeropuerto metropolitano, el cual constituye una obra necesaria para el desarrollo de la industria aeronáutica de Costa Rica con las implicaciones para el continuo desarrollo del turismo, motor de la economía sostarricense, dado las limitaciones de espacio aéreo que nuestra principal internacional, - el aeropuerto Juan Santamaría- posee.

En el presente informe, se realiza una descripción de las labores realizadas, siguiendo el mismo orden propuesto anteriormente.



MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE GOLFITO:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto consta de:

- ~ Remodelar y ampliar terminal aérea existente
- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista y terminal existente.
- ~ Dotar de estructuras para futura colocación de ayudas visuales.
- ~ Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.
- ~ Cerramiento Perimetral

Plazo estimado de ejecución de las obras: 90 días.



~

Durante el primer semestre del 2017 se desarrolló todo el proceso licitatorio, al momento de refrendar el contrato por parte de la Contraloría General de la

República, el mismo fue denegado, resultado acaecido porque una de las empresas que conformaban el Consorcio al cual se adjudicó, se encontraba inhabilitada.

La Contraloría General de la República, por medio del oficio DCA-2350, deniega el refrendo al Contrato suscrito entre el CETAC y el Consorcio Condeco-PG-CR Bulding, por el motivo de que la empresa CR Building se encuentra inhabilitada para contratar con la Administración Pública.

De conformidad con el acuerdo de la Comisión Plenaria ACP-149-2017 SETENA, indica que no debe ingresar a esta Secretaría el trámite para la obtención de la Viabilidad (Licencia) Ambiental.

En virtud de lo anterior**, l**os planos que resulten del nuevo procedimiento serán más detallados y no incluirán varias obras que no son estrictamente necesarias por el momento, como es la construcción de la extensión de franja de seguridad en camino paralelo al aeródromo donado por la Municipalidad de Golfito, mediante acuerdo Municipal del año 2017.

Ya se cuenta con el visto bueno ambiental por parte de la Municipalidad para la construcción del proyecto y con el permiso de construcción por parte de esa misma entidad.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO LA MANAGUA:

FICHA TÉCNICA:

Alcances del proyecto:

- ~ Expropiación de terrenos
- ~ Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje
- ~ Construir Plataforma
- ~ Construcción de la Terminal Aérea
- ~ Mejorar franjas de seguridad
- ~ Iluminación de pista.



Fuente de información: Director de proyecto

El proyecto fue adjudicado al “Consorcio La Managua”, conformado por: Grupo Orosi, Transporte Orosi Siglo XXI, AJIP Ingeniería, con un plazo de ejecución de 150 días calendario. El costo del proyecto ronda los **₡5,395,039,680,30.**

Luego de refrendado por la Asesoría Jurídica de la Institución, se gira la orden de inicio para el día 04 de diciembre del 2017, lo que permite una ejecución de aproximadamente ¢254.000.000,00 de colones, a la fecha no se han realizado más avances de los pagos, pero sí en obra, el proyecto avanza al día con su programación.

El porcentaje general de avance de la meta se estima en un **48%** considerando las etapas de preinversión, licitación y orden de inicio.

Una vez concluido el aeródromo contará con la ampliación de la pista de aterrizaje y plataforma, con su respectiva demarcación horizontal, plataforma de estacionamiento de aeronaves, así como las franjas de seguridad, construcción de la malla perimetral y la construcción de una terminal aérea, vías de acceso vehicular y parqueo, todo lo anterior para dar cumplimiento a la Normativa OACI.

En vista de la renuncia de un miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil, el mismo no contaba con Quórum Estructural para sesionar, lo cual repercutió negativamente en el proyecto, por cuanto se atrasó por alrededor de dos meses la

aprobación y firma del Contrato por parte del CETAC, teniendo como consecuencia la no ejecución presupuestaria según se había proyectado inicialmente.

Se ha preparado una propuesta para aprobación del CETAC de un replanteamiento del presupuesto institucional del año 2018, lo anterior para cubrir el pago del costo del proyecto, ya que la mayor parte del presupuesto de este proyecto se había programado para ejecutar en el año 2017.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE DRAKE:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto abarca los siguientes alcances:

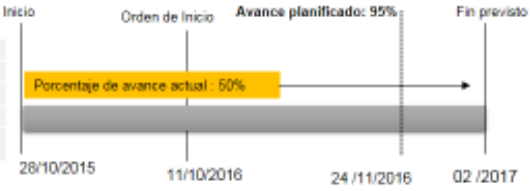
- En proceso de expropiación de terrenos
- Ampliar y mejorar la pista de aterrizaje.
- Construir Plataforma
- Construcción de la Terminal Aérea
- Mejorar franjas de seguridad

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Drake - FASE I

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Victor Monge Corrales
Planificado % / Actual %	96% / 60%
Presupuesto	₡162.816.360,94
Hito previo	Orden de Inicio
Próximo hito	Ejecución de Obra











Fuente de información: Equipo de proyecto

El proyecto consta de:
- Mejorar la pista de aterrizaje y franjas de seguridad.

- Suspendido por: condiciones Climatológicas



Se realiza el respectivo proceso licitatorio, quedando adjudicada la obra al Consorcio conformado por las empresas: Constructora y Consultores PG S.A – Grupo Condeco VAC S.A – Desarrolladora Nova Inversiones S.A. – Constructora Luna y Rojas S.A. Luego de superar los procesos de apelación ante la Contraloría General de la República, se consolida dicha adjudicación, la cual refiere a un plazo contractual de 120 días calendario y un costo estimado del proyecto de **₡3.058,359,365,32.**

Una vez mejorado el Aeródromo se contará con una ampliación de pista a 18 mts de ancho (el doble de lo actual), la construcción de una plataforma de estacionamiento para tres aeronaves tipo Bravo, conformación de las franjas de seguridad, cercado perimetral, señalización de pista y plataforma, además de la construcción de una terminal para los usuarios.

El mejoramiento de este Aeródromo redundará en el crecimiento de la industria turística y aeronáutica a nivel del país, mejorará la economía de la población y facilitará el acceso expedito a la región Sur del país donde se ubica.

A razón de la renuncia de un miembro del Consejo Técnico de Aviación Civil, el mismo no contaba con Quórum Estructural para sesionar, lo cual infirió negativamente en el proyecto, por cuanto se atrasó por alrededor de dos meses la aprobación y firma del Contrato por parte del CETAC, teniendo como

consecuencia la no ejecución presupuestaria según se había proyectado inicialmente.

Por lo anterior **s**e ha presentado un replanteamiento del presupuesto institucional del año 2018, lo anterior para cubrir el pago del costo del proyecto, por cuanto la mayor parte del presupuesto de este proyecto se había programado para ejecutar en el año 2017.

MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE PUERTO JIMENEZ:

FICHA TÉCNICA:

El proyecto consistió en lo siguiente:

- ~ Mejorar la pista de aterrizaje además de la construcción de rampa entre pista Implementar mejoras en el sistema de manejo de aguas actual.

- ~ Mejoramiento del Cerramiento Perimetral.



El proyecto desarrolló la etapa de licitación sin mayores inconvenientes, la orden de inicio se giró el día 29 de mayo del 2017, con un tiempo de ejecución de 89 días según calendario, Contratista MECO S.A.

El proyecto fue concluido al **100%** y se encuentra en operación, la inversión rondó los **₡270.203.719,25.**

Se realizó la recepción definitiva el 22 de noviembre del 2017. Proyecto concluido y en operación.

Con la puesta en operación de este aeródromo se logra favorecer el acceso turístico a la zona

Condiciones de otros Aeródromos



Barra del Colorado



Tortuguero





Nosara



Palmar Sur



San Isidro del General

Fuente de información: archivo

El siguiente cuadro resumen, refleja la inversión realizada en remodelación y actualización de aeródromos al momento de redactarse el presente informe:



Aeródromos	Inversión 2016-2017
Puerto Jiménez	₡684.000.000,00
Quepos	₡3.200.203.440,00
Expropiaciones Quepos	₡3.251.136.000,00
Golfito	₡1.767.000.000
Drake I	₡3.026.393,91
Drake II	₡162.816.360,94
Expropiaciones Drake	₡1.103.038.160,00
	₡10.171.220.354,85
	$18.162.893,49



AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA:

Con relación a este aeropuerto, destaca lo relacionado a la implementación de la actualización del plan maestro del aeropuerto internacional Juan Santamaría, obra de trascendental importancia para la operación del tráfico aéreo, tomando en cuenta que se trata de la principal terminal aérea del país.



Para el desarrollo de las obras, debe destacarse la solución de dos grandes problemas que, a lo largo de más de veinte años, constituyeron obstáculos insoslayables para su desarrollo, me refiero a la conclusión del litigio de expropiación del denominado terreno de ¨La Candela¨, el cual permitirá principalmente la realización de la calle de rodaje paralela sur y otras obras complementarias de gran importancia para la operación de la terminal. Así mismo, destaca, la solución al conflicto surgido en la construcción del hangar de COOPESA, el cual ha sido un tema conflictivo a lo largo de muchos años, lo cual se logró solventar y posibilitar la continuación de las obras.

A continuación se detalla cada uno de dichos procesos:

TERRENO DENOMINADO LA CANDELA:

La problemática existente en relación a este tema, estuvo centralizada en el proceso de litigio existente en los Tribunales Contenciosos, el cual se desarrolló a lo largo de veinte años. Gracias a las gestiones realizadas en este período, se logró un acuerdo de conciliación judicial, homologado por el juez, con aprobación de la Procuraduría General de la República, ello permitió que el Estado entrara en posesión del bien inmueble, siendo que a la fecha, los terrenos se encuentran a nombre del Estado quien los ha puesto en posesión del gestor interesado, para el desarrollo de las obras correspondientes.

TRASLADO DE COOPESA:

Desde el inicio de sus funciones en el año 2014, el CETAC fue informado de la situación del referido proyecto, en el sentido que se estaban presentando una serie de problemas operativos, técnicos y de coordinación, los cuales habían provocado un retraso considerable en el cronograma del proyecto.

La situación apuntada generaba un efecto multiplicador, siendo la consecuencia más grave el incumplimiento por parte del Estado, de sus obligaciones contractuales dentro del contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (CGI), dado que aquél debía entregar al gestor los terrenos donde actualmente se ubica el hangar de COOPESA, desde el año 2012, -según se informó-, por lo que, a la fecha citada, el proyecto tenía un retraso considerable.

En virtud de lo anterior, la primera medida adoptada fue nombrar una delegación por parte del CETAC para que acudiera a la OACI a reunirse con el Director de Cooperación Técnica y otros funcionarios de dicha dependencia. Como resultado de tal gestión, se realizaron ajustes a efecto de solventar los inconvenientes existentes tan pronto lo permitieran los procedimientos a seguir.

No obstante, a pesar de los acuerdos convenidos en aquella oportunidad, durante el año 2015 no se solventaron los problemas que habían, principalmente persistieron divergencias entre la empresa contratista FCC Construcción, S.A., y COOPESA, referente a la no aceptación por parte de ésta última, de los diseños del hangar propuesto por la primera. Aunado a ello, COOPESA solicitó una modificación en el trazado del camino público que debe construirse para acceso del proyecto, el cual originalmente se pactó que fuese por el denominado ¨lote 109¨ sin embargo la Cooperativa pretendía que fuese por el denominado lote 107, lo cual originada otra serie de inconvenientes, dado que no solamente tenía que modificarse el diseño, sino que debía realizarse una nueva negociación con instituciones externas, como la Municipalidad de Alajuela, A y A y la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, lo cual evidentemente ocasionaba nuevos trastornos y retrasos en el proyecto.

La situación apuntada ocasionó que el CETAC interviniera en forma directa en la ejecución del proyecto a efecto de tratar de alcanzar una solución.

En las fechas comprendidas entre el 24 y 28 de julio de 2017, se procedió a realizar la negociación propuesta por la OACI, en tal sentido, ésta dio por finalizado el contrato a la empresa FCC Construcción, S.A., quien renunció expresamente a realizar cualquier reclamación a título de daños y perjuicios,

sea contra la OACI, CTAC, DGAC, cobrando únicamente el pago de las facturas pendientes por las obras efectivamente realizadas.

De otro lado, se aprovechó para solicitar el finiquito del COS/11/801, para de esa forma dejar finiquitada igualmente, la relación entre la OACI y el CTAC, particularmente en la realización de dicho proyecto.

Con la negociación indicada se logra no solo finiquitar la relación con la empresa FCC, sino dar continuidad al proyecto, reanudando las obras del hangar tan pronto sea posible y se gire, de nuevo, la orden de reinicio. Esto se logró mediante la aplicación del procedimiento de orden de cambio que señala el contrato de Gestión Interesada.

A pesar de lo anteriormente señalado y en virtud de que el Vicepresidente del CTAC en ese momento, Lic. Eduardo Montero, renunció a su puesto, el procedimiento sufrió un atraso importante y quedó a cargo de Don William Rodriguez, como nuevo Vicepresidente del Consejo, y del Director General de la DGAC, Sr. Enio Cubillo, retomar lo conversado y firmado para lograr una repatriación de los fondos girados sin afectar el avance de las obras ni la legislación existente para proceder conforme a lo establecido por el Ministerio de Hacienda y la Contraloría General de la República.

Una delegación compuesta por el Sr. Enio Cubillo, Director General de la DGAC; el Lic. Mauricio Rodríguez, Director Jurídico de esa misma Institución, y Don William Rodriguez, visitaron las oficinas de la OACI en el mes de abril para lograr repatriar los fondos en su poder, pero limitaciones impuestas por el Banco que utiliza la OACI no permitió – por cuestiones de control de dineros trasegados por narcotráfico – que los fondos estuvieran en Costa Rica antes de que terminara el período para el cual fue nombrado el Consejo Técnico del cual formé parte.

4.1. SOBRE LA ORDEN DE CAMBIO SOLICITADA AL GESTOR:

Una vez, realizada la negociación en la OACI, finiquitada la relación con el anterior contratista, mediante artículo cuarto de la sesión ordinaria 60-2017, el CTAC procedió a solicitar una orden de cambio al gestor

ARTICULO CUARTO

Se conoce oficio GO-LE-696 de fecha 22 de agosto de 2017 suscrito por el señor Rafael Mencia Ochoa, Director Ejecutivo de AERIS, en el que solicita se le instruya formalmente para desarrollar una orden de cambio para el desarrollo del Hangar de COOPESA. En el citado documento establece una serie de consideraciones sobre los requerimientos del desarrollo de la obra.

Sobre el particular, se estima que es de todos conocidos la urgencia que existe para que el lugar que en este momento ocupa COOPESA sea desalojado y de esta forma se puedan desarrollar las

obras de ampliación de la terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. También es de considerar que habiéndose finiquitado el Contrato entre la empresa FCC y la OACI, resulta de vital importancia dar continuidad a esta obra y para eso se requiere que el Gestor haga una propuesta que valore lo existente y pondere la necesidad de hacer los ajustes que resulten procedentes con el

fin de lograr el objetivo en el menor tiempo posible, procurando hacer las ingenierías de valor que procedan con el fin de obtener el mejor equilibrio entre la eficiencia y el precio.

> *Desde esta perspectiva resulta de recibo que el Gestor solicite cierta libertad para ofrecer las alternativas a este Consejo que faciliten los objetivos propuestos.*
>
> *Por tanto, **SE ACUERDA**:*
>
> *1.- Instruir formalmente al Gestor para que presente una orden de cambio para que concluya las obras denominadas Hangar de COOPESA, para lo cual podrá recomendar a este Consejo las variaciones que estime convenientes y que generen economía al proyecto, para lo cual se solicita coordine con COOPESA de forma tal que la propuesta cuente con el aval de dicha cooperativa.*
>
> *2.- Infórmese al Órgano Fiscalizador para los efectos que correspondan.*
>
> *Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ACUERDO FIRME*

El gestor presenta la orden de cambio solicitada en la sesión ordinaria número 72-2017 celebrada el día 3 de octubre de 2017.

La citada orden de cambio fue objeto de estudio por parte del CTAC en sesión extraordinaria No. 74-2017 celebrada el 5 de octubre de 2017.

Valga indicar que el presupuesto de las obras se incrementó producto de la variación del diseño del hangar, así como la inclusión de obras adicionales que corresponde realizarlas al CTAC-DGAC, referidas particularmente a los conectores, especialmente el conector norte que no estaba originalmente contemplado, asimismo se debió adicionar los costos propios para la realización de obras, que ya de por sí contiene el Contrato de Gestión Interesada, los cuales son ineludibles.

Ante tal situación, el CTAC consideró necesario iniciar conversaciones con COOPESA a efecto de lograr financiar las obras previstas, tomando en cuenta que el nuevo diseño para el hangar ha sido de la total aceptación de dicha cooperativa, dado que la empresa constructora que realizará el proyecto trabajó en forma conjunta con la misma, de tal forma que se obtuvo una satisfacción y aprobación plena por parte de la cooperativa beneficiaria.

4.2. EN PARTICULAR SOBRE LA RENEGOCIAÓN CON COOPESA:

Ante la situación expuesta en el apartado anterior, se procedió a realizar una ronda de conversaciones con COOPESA, a efecto de buscar una alternativa financiera para hacer frente a los nuevos costos del proyecto.

Debe recordarse que el CTAC, había firmado un acuerdo con COOPESA el día 7 de mayo de 2012, en el cual se habían adquirido compromisos del primero con la segunda el cual permanecía vigente. Tal situación era desconocida por el Consejo Técnico, por lo que se hizo necesario modificar los alcances de tal convenio, toda vez que la circunstancias cambiaron radicalmente.

La negociación con COOPESA, básicamente se refiere a una modificación de la tarifa que debe ésta cancelar al CTAC, por concepto del espacio físico en que se ubica el hangar en el aeropuerto Juan Santamaría, por lo que se modificó el contrato de arrendamiento respectivo.

En la sesión ordinaria del CTAC No. 77-2017 celebrada el día 17 de octubre de 2017, se firmó el nuevo convenio entre COOPESA y el CTAC, al efecto, el acta de dicha sesión literalmente señala lo siguiente:

> *¨**ARTICULO TERCERO***
>
> *El señor Eduardo Montero González, Vicepresidente del Consejo Técnico le da la bienvenida al señor Minor Rodríguez Conejo, Gerente de la Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aero Industriales Responsabilidad Limitada, e indica que la presente audiencia tiene como propósito someter a conocimiento de este Consejo Técnico un documento denominado "Adendum a la Carta de Intención de fecha 07 de mayo de 2012, suscrita entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA)", el cual tiene como objetivo definir la reubicación de COOPESA dentro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, así como delimitar y establecer las obligaciones y responsabilidades constructivas y económicas de ambas partes, producto del valor económico de los nuevos planos constructivos aprobados por COOPESA.*
>
> *El CETAC y COOPESA reiteran y declaran su intención de cooperar, coordinar y trabajar bajo los Principios de Buena Fe e Interés Público, para que las obras civiles de construcción del nuevo Hangar de **COOPESA** se realicen en el menor plazo posible, así como para que el traslado de ésta se realice oportunamente y no afecte los trabajos de ampliación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.*
>
> *El señor Minor Rodríguez indica que el Consejo de Administración de COOPESA lo ha autorizado para la firma del presente documento y agradece la disposición de la administración de negociar y lograr un acuerdo entre las partes.*
>
> *Sobre el particular, **SE ACUERDA:***
>
> *1.- Aprobar y autorizar al Vicepresidente del Consejo Técnico para la firma del Adendum a la Carta de Intención de fecha 07 de mayo de 2012, suscrita entre el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA).*

2.- Acta seguido los señores Eduardo Montero González, Vicepresidente del Consejo Técnico de Aviación Civil y Minor Rodríguez Conejo, Gerente de la Cooperativa de Servicios Aero Industriales RL, (COOPESA), proceden a la firma del citado documento en dos tantos, entregando en el acto uno al señor Rodríguez.

Proceda la Dirección General de Aviación Civil a darle el trámite correspondiente. ACUERDO FIRME ¨

De conformidad con lo anterior, y teniendo presente la necesidad de realizar una modificación presupuestaria a efecto de dar anticipo al gestor por la orden de cambio, la misma se aprobó y de esa forma, se deben reanudar las obras a partir del momento en que se repatríen los fondos que aún están en poder de la OACI.



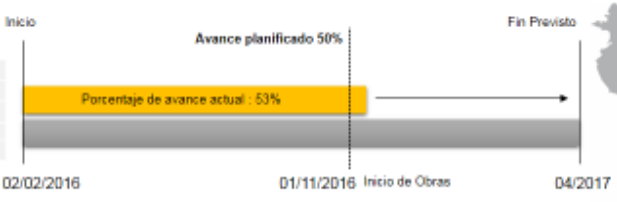
En cuanto al cumplimiento de las acciones primordiales que contiene el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, referentes al mejoramiento del aeródromo de Los Chiles y mejoramiento del aeródromo de Coto 47, debe indicarse que ambas fueron cumplidas en un cien por ciento, a continuación se incluye la ficha técnica de ambos proyectos:

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Los Chiles

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Víctor Monge
Planificado % / Actual %	50% / 53%
Presupuesto	₡2.514.318.242,00
Hito previo	Orden de Inicio
Próximo hito	Recepción de subbase









Presupuesto 2016:
₡ 831,300,000,00

Presupuesto 2017:
₡ 1,683,018,242,00

El proyecto trata del mejoramiento de la superficie de pista y la nivelación de franjas en función de la seguridad operacional y el cumplimiento de la normativa.

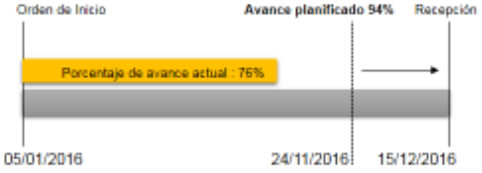
Fuente de información: Equipo de proyecto

Nombre del Proyecto: Mejoramiento del Aeródromo de Coto 47

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	Ing. Daniela Cordero Marín
Planificado % / Actual %	94% /76%
Presupuesto	₡1.020.864.269,31
Hito previo	Orden de Inicio
Próximo hito	Recepción de Obra









El mejoramiento del **Aeródromo de Coto 47** se trata de una estructura del pavimento y superficie de ruedo a lo largo de toda la pista, esto para satisfacer las necesidades operacionales que se desarrollan en este Aeródromo.

Este necesita mejores condiciones para funcionar como vía de acceso del **Turismo** y **vuelos ambulancia** al hospital de Ciudad Neilly.

Fuente de información: Director de proyecto

En resumen, la inversión en aeródromos, durante nuestro período, se detalla así:

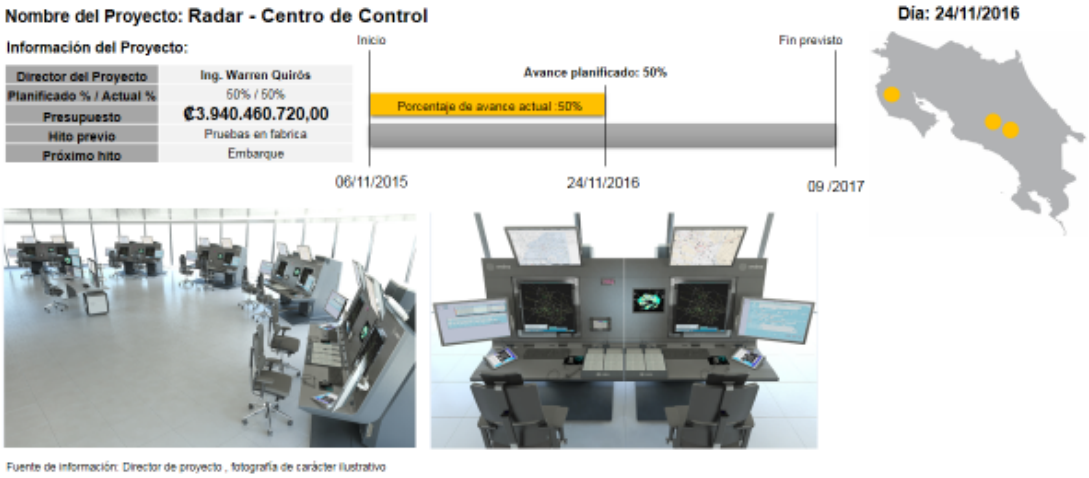


Aeródromos Locales	Inversión 2016-2017
Los Chiles	₡2.514.318.242,00
Coto 47	₡1.020.864.269,31
	₡3.535.182.511,31
	$6.312.825,91



En cuanto a la seguridad operacional, sin duda alguna destaca, la instalación del nuevo centro de control radar, el cual permitirá actualizar la tecnología existente no solo para la actividad del aeropuerto Juan Santamaría, sino para todos los aeropuertos internacionales existentes en el país.

La ficha técnica de dicho proyecto es la siguiente:

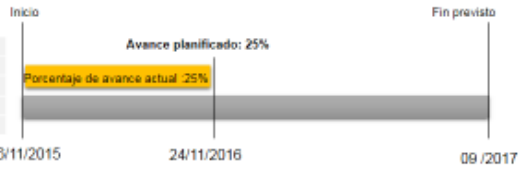


Nombre del Proyecto: Radar - Cabecera

Día: 24/11/2016

Información del Proyecto:

Director del Proyecto	**Ing. Warren Quirós**
Planificado % / Actual %	25% / 25%
Presupuesto	**₡2.807.539.280,00**
Hito previo	Pruebas internas del fabricante
Próximo hito	Capacitación y pruebas



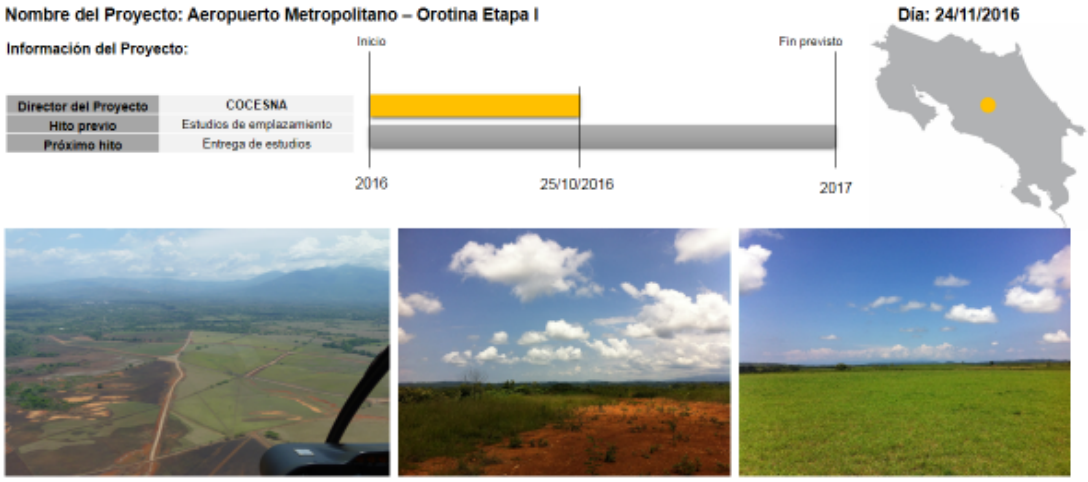




Fuente de información: Director de proyecto, fotografía de carácter ilustrativo



EMPLAZAMIENTO, DISEÑO Y PLAN MAESTRO DEL NUEVO AEROPUERTO METROPOLITANO DE OROTINA:



El actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) se ubica en las cercanías de la zona urbana de la ciudad de San José, emplazada en la Provincia de Alajuela. Se construyó a finales de la década de los años 50’ y durante la década del 2000 fue ampliado y mejorado para satisfacer las necesidades del transporte aéreo de la época.

Con el paso del tiempo, el AIJS ha presentado una serie de limitaciones físicas entre las que se destacan: i) Imposibilidad de ampliar la pista, necesaria para la operación de las nuevas aeronaves comerciales en uso; ii) el dimensionamiento y la separación de las instalaciones del lado aéreo no cumplen con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y no es posible modificar iii) Cercanía a centros poblados lo cual causa problemas ambientales de ruido y, eventualmente, de seguridad operacional. iv) Limitaciones de espacio en el área terminal que se traduce en muchas dificultades para construir una calle de rodaje paralela, ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y nuevas salas en el edificio.

Por otra parte, y de conformidad con los estudios previos realizados, se ha determinado que el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría alcanzará su capacidad máxima aproximadamente en el año 2025.

Todas estas limitantes hicieron necesario buscar un nuevo emplazamiento para un nuevo aeropuerto, que se adaptara a los requerimientos técnicos y, que permitiera también, afrontar el crecimiento en la demanda.

Se realizaron estudios anteriores[1] previos para determinar la zona de Costa Rica que reuniera las mejores condiciones técnicas para desarrollar un nuevo aeropuerto, siendo el más reciente de ellos el denominado "Estudio de emplazamiento del futuro aeropuerto de San José" realizado por la consultora INECO en el año 2011 siendo el alcance del mismo la obtención de criterios suficientes para valorar y comparar la viabilidad técnica de cada emplazamiento y recomendar una o varias ubicaciones.

Los criterios se basarán en la aplicación de la normativa disponible (principalmente el Anexo 14 de OACI) y en una serie de valoraciones propias que van más allá de lo especificado por la normativa

Los emplazamientos que indicó la consultoría citada se ubican en la zona del pacífico específicamente en las cercanías de Caldera, Cascajal, Orotina, Pitahaya y Tárcoles. Sin embargo, de los sitios estudiados para la ubicación de un nuevo aeropuerto que sustituya las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, la consultora arriba a la conclusión que el sitio más apropiado por su cercanía con la GAM es Orotina, sitio favorable para el emplazamiento de un aeropuerto, donde se podrá integrar los diferentes medios de transporte o intermodal.

[1] *Se realizaron tres estudios previos a saber: "Estudio del desarrollo de tres aeropuertos Internacionales en la República de Costa Rica" realizado por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón JICA año 1992. "Estudio de modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y selección de sitio para nuevo aeropuerto" realizado por TAMS CONSULTANTS, INC, en el año 1997. "Estudio de emplazamiento del futuro aeropuerto de San José" realizado por la empresa INECO año 2011*

Con base en el estudio mencionado, las Autoridades Aeronáuticas de Costa Rica, determinaron que técnicamente lo que corresponde es direccionar el estudio de factibilidad/ plan maestro en el cantón de Orotina, basado en los estudios preliminares existentes.

Con tal propósito, con recursos obtenidos en la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea COCESNA, se promovió una licitación pública internacional para contratar los servicios de una firma consultora especializada que realizara un estudio de factibilidad/plan maestro para emplazamiento y diseño para el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano, a construirse en el cantón de Orotina, Provincia de Alajuela, región señalada por varios estudios previos como zona más apta para la construcción del nuevo aeropuerto de Costa Rica, el cual reemplazará al actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) a través de la Proveeduría General, cursó invitación para recibir oferta de la LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL NO. 03-2015-PG-COCESNA **"Contratación De Servicios Profesionales Para El Estudio De Pre Factibilidad Para Emplazamiento Y Elaboración De Plan Maestro Para El Nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano Para Costa Rica**", mediante publicación, en un medio de circulación nacional de Costa Rica, periódico La Nación el 27 de octubre del 2016.

Se recibieron las siguientes ofertas:

1. Idom Ingeniería y Consultores, S.A
2. Consorcio Aéroports de Paris Ingeniería / Centro De Estudios De Materiales y Control De Obras, S.A
3. Consorcio Ingeniería y Economía De Transportes, S.A / Cal y Mayor y Asociados, S.A
4. SENER Ingeniería y Sistema, S.A
5. Mott McDonald Ltd
6. Royal Haskonigdhv Nederland B.V Operado con NACO
7. Consorcio Acciona Ingeniería / AIRIA
8. Getinsa-Payma –Euroestudios
9. Louis Berger
10. RS&H, INC

Se presentaron dos (2) ofertas extemporáneas, posterior a las dieciséis horas (16:00 p.m.).

1. NATHAN Associated Inc, Grimshaw P.C Aertec Sl.
2. Arup Latin Americana, S.A

La oferta que resultó seleccionada fue la presentada por la firma MOTT MACDONALD; el producto final de la citada consultoría fue presentado al Estado costarricense y recibido por el Señor Presidente de la República, don Luis Guillermo Solís Rivera, el día 30 de mayo de 2017.

El estudio final consta en la página web de la Dirección General de Aviación Civil. Como aspecto a resaltar, queda pendiente la implementación de la Unidad Técnica para desarrollar el proyecto, la cual fue truncada por decisiones propias del jerarca ministerial de turno del Ministerio de Obras Públicas.

ESTUDIO DE EMPLAZAMIENTO PARA EL AERODORMO DE LA ZONA HUETAR NORTE:



De igual forma con recursos provenientes de COCESNA, se promovió licitación pública internacional para realizar un estudio de emplazamiento, diseño y plan maestro de un aeródromo público en el sector de la Fortuna de San Carlos, a efecto de servir de desarrollo de la zona norte del país, la misma se caracteriza por un desarrollo turístico importante y su potencial de crecimiento, por lo que se hace de interés nacional y de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) construir un aeródromo público que atienda las necesidades de transporte de pasajeros y mercancías en la misma, a fin de brindar un servicio en el cual se garantice la seguridad operacional, beneficiando a los usuarios (pasajeros y compañías de Transporte Aéreo) y por ende a la sociedad de la Zona Huetar Norte.

En síntesis, se trata de elaborar un estudio de prefactibilidad para determinar el emplazamiento, así como plan maestro final del nuevo aeródromo de la zona Huetar Norte.

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) a través de la Proveeduría General, cursó invitación para recibir oferta de la LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL NO. 01-2017 PG-COCESNA **"Contratación Servicios Profesionales Para El Estudio De Emplazamiento Y Plan Maestro De Nuevo Aeródromo En La Zona Huetar Norte (Altamira, San Carlos Costa Rica)",** mediante publicación, en un medio de circulación nacional de Costa Rica, periódico La Nación el 03 de junio del 2017.

Se recibieron las siguientes ofertas:

1. Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E.M.P, S.A (INECO)
2. IDOM Ingeniería y Consultoría, S.A.U
3. Mott McDonald Ltd
4. Consorcio, Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra - ADP Ingenierie S.A
5. Consorcio, IOS Partners Inc - Airia Ingeniería y Servicios, S.A

La oferta que resultó ganadora es la presentada por la empresa Consorcio, Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra (CEMOSA) - ADP Ingenierie, S.A.

El estudio se encuentra actualmente en pleno desarrollo.

RECOMENDACIONES:

En cuanto a las recomendaciones que se considera conveniente formular para ser tomadas en cuenta por los futuros jerarcas, básicamente se resumen en lo siguiente:

Reforma integral a la Ley General de Aviación Civil:

Se considera necesario plantear ante a la Asamblea Legislativa, una reforma integral a la Ley General de Aviación Civil, que contemple principalmente los siguientes aspectos:

a) Reformar los requisitos para el cargo de Director General de Aviación Civil, dado que actualmente se exigen requisitos técnicos; ello constituye una situación no solo limitativa que dificulta conseguir candidatos idóneos al cargo, sino que, -lo más importante- se parte de un criterio equivocado que no contribuye a la realización del principio de eficiencia y eficacia en la gestión pública; en el sentido que las labores de dirección, requieren de un ejecutivo con preparación académica adecuada para que cumpla funciones ejecutivas que permitan un avance de la DGAC, acorde a las necesidades actuales. Tómese en cuenta que la DGAC, cuenta con un staff amplio de profesionales y técnicos en aviación con una amplia experiencia y capacitación, de tal forma que las funciones estrictamente técnicas, deben descansar exclusivamente en esos profesionales, de tal forma que la labor del Director o Gerente de la DGAC, está claramente apoyada y respaldada en tales criterios. A contrario sensu, la labor de Dirección, requiere experiencia en labores gerenciales, y preferiblemente un amplio conocimiento de la Administración Pública. Tal requerimiento no tiene ninguna relación con las exigencias de licencias aeronáuticas, las cuales se obtienen sin siquiera tener como requisito, ningún título académico, lo cual a su vez resulta un contrasentido.

Creación de una aérea especializada en Convenios Bilateriales dentro de la DGAC:

Se recomienda la creación de un área especializada en convenios bilaterales, ello por cuanto hoy día tales funciones las realiza el departamento de Transporte Aéreo. La deficiencia actual consiste en el hecho que, hoy día los convenios bilaterales que presenta Costa Rica para sus relaciones con otros Estados, son un ¨machote ¨ que preparó la OACI, denominado ¨MASA¨ (por sus siglas en inglés) los cuales si bien constituyen una guía sobre los puntos que los mismos deben tener, no se ajustan a las necesidades, características y condiciones que tiene el país, las cuales debe proteger y balancear al momento de firmar un bilateral; ello implica que seguir un machote, en modo alguno resulta ser una solución adecuada, máxime si se toma en cuenta que el tráfico internacional, día a día presenta condiciones y características novedosas, las cuales requieren hacer un análisis no solo de los aspectos estrictamente aeronáuticos, sino del entorno social, político, económico, de relaciones entre los grandes bloques económicos, etc, etc, lo que constituye, sin duda alguna, una falencia importante del país al momento de firmar un bilateral.

Por lo anterior, se propone la creación de un equipo técnico interdisciplinario integrado con funcionarios de alto nivel y preparación académica y técnica, en áreas como Derecho, Relaciones Internacionales, Transporte Aéreo, Economistas, Expertos en normativa OACI, entre otros.

Actualización de Tecnologías de la Información:

Una de las carencias mayores de la DGAC actualmente lo constituye sin duda alguna el área de tecnologías de información, valga decir que en ese ámbito la Dirección se encuentra literalmente en la Edad de Piedra. No resulta de recibo que todo deba manejarse en papel, ni resulta de recibo que los usuarios, (principalmente las líneas aéreas) no puedan realizar sus gestiones a través de una plataforma electrónica que no solo simplifique las labores, sino que a su vez constituya un mecanismo de transparencia e información a la sociedad civil.

Se requiere la actualización de todos los procesos informáticos mediante la instalación de un sistema lo suficientemente robusto que permita realizar las labores ordinarias mediante la utilización de las tecnologías modernas.

INFORME DE GESTION CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

PERÍODO 2014 – 2018

PRESENTADO POR:

MAURICIO VENTURA ARAGÓN

Nota obligatoria: con la anuencia del Lic. Eduardo Montero, quien fungió como Vicepresidente del Consejo Técnico de Aviación Civil durante la mayor parte del período para el cual fuimos nombrados (2014 al 2018) y en vista de que él renunció a su cargo tan solo 4 meses antes de concluir el plazo legal del nombramiento, lo que hizo que presentara su informe antes que los demás Miembros del Consejo, he tomado su informe como base para presentar el que a mi me corresponde. Esto por cuanto el CTAC funcionó siempre como un cuerpo colegiado, muy cohesionado, por lo que su reporte contiene todo lo que los demás Miembros debemos también informar, de tal manera que este informe ha de ser muy parecido al de los otros Miembros del CETAC y tan solo he hecho pequeñas modificaciones,



Mauricio Ventura Aragón, MBA.