ACTA No. 69-2021

Acta de la sesión ordinaria No.69-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil a las 17:02 horas del 08 de setiembre 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, 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.

Se justifica la ausencia del señor director Gustavo Segura Sancho, por atender asuntos propios de su cargo como ministro de Turismo.

I-APROBACIÓN DE LA AGENDA

ARTÍCULO PRIMERO

Se somete a conocimiento y discusión la agenda de la sesión ordinaria No. 69-2021.

El señor Olman Elizondo Morales comenta que, en asuntos de la presidencia, se incluye el avance referente a la negociación del Contrato de Gestión Interesada, que será presentado por el señor Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la agenda correspondiente a la sesión ordinaria No.69-2021, incluyendo la modificación indicada por el señor Olman Elizondo Morales.

II.- CONCESIÓN AIDOQ

Al ser las 17:07 ingresan a la sesión, de forma virtual, el señor Luis Fallas Acosta, gerente a.i del Proyecto de la Concesión AIDOQ; así como la señora Karla Barahona Muñoz, directora del CETAC.

Al ser las 17:17 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Ronald Romero Méndez, de la Unidad de Recursos Financieros.

ARTÍCULO SEGUNDO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-080-2021, del 17 de agosto del 2021, suscrito por el señor Luis Gerardo Fallas Acosta, gerente a.i. de Proyecto Concesión AIDOQ, en el que remite para el estudio y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico, el informe relacionado con la solicitud para la modificación y extensión de tarifas temporales, aprobadas por el CETAC para el AIDOQ.

El señor Luis Fallas Acosta comenta que, en la decisión inicial, se había determinado que las tarifas del AIDOQ se habían fijado desde el 2009 y no se había dado una revisión de estas. Indica que estas tarifas se establecen según el principio de servicio público al costo y la relación de los costos con la cantidad de pasajeros que tiene el aeropuerto.

En la reunión que se llevó a cabo ayer con la ARESEP, se comentó que las expectativas, cuando se concesionó la terminal de pasajeros de Guanacaste, eran tan bajas en ese momento, que inclusive fue un beneficio porque los mínimos garantizados que se establecieron han generado que tan solo en el peor de los años se tuvieran que devolver al Concesionario algún dinero. Adicionalmente, menciona que la relación entre tarifas y flujos de pasajeros, con el paso del tiempo, ha sido absolutamente exitosa y creciente.

Comenta que existen muchos factores que no han permitido a la Dirección General de Aviación Civil realizar una revisión tarifaria, pero lo cierto es que no se había hecho y ahora se recibe la noticia de que la ARESEP está realizando un estudio tarifario y que ese estudio definirá nuevas tarifas.

El señor Fallas Acosta indica que en la propuesta inicial se justificó y se decidió aplicar un 30% a la rebaja general de tarifas y un 10% con una estrategia, que consistía en reconocer un 10% adicional, para un total del 40%, a aquellas aerolíneas que decidieran moverse a franjas horarias menos congestionadas. Así las cosas, comenta que ese porcentaje total estuvo justificado desde un inicio, lo único fue que se decidió aplicar el 10% de manera estratégica.

Con la propuesta actual, lo que preveían era que la ARESEP se iba a tardar unas semanas adicionales para terminar su propuesta y que no es conveniente que eso se atrase sin enviar un mensaje adecuado a las líneas aéreas para la próxima temporada alta, porque ya están en proceso de definir las rutas y las frecuencias. Esta propuesta se generó con la finalidad de decirle a las líneas aéreas que para el próximo año no solamente se va a mantener la propuesta original, sino que el incentivo del 10% se aplicaría a esa rebaja general para obtener un 40%.

Comenta que lo que la ARESEP pretende es estandarizar las tarifas de todo el sistema aeroportuario del país, equiparando todas las tarifas y sumando todos los ingresos y costos que tienen los aeropuertos del país. De esta manera se aplicarían los subsidios, cuando corresponda. Esto nos indica que la expectativa que se tenía de que se hiciera un solo estudio para el AIDOQ y que ya la ARESEP lo tenía casi listo no es tan cierta, por esto se tendría que continuar con las tarifas actuales en este aeropuerto y si no se toma una decisión serán superiores a las del AIJS y podría afectar su competitividad.

El señor Ronald Romero Méndez comenta que hoy tuvo una reunión con las señoras Carolina Murillo y Susana Rodríguez, de la ARESEP, quienes le comentaron que ellos tenían una propuesta, sin embargo, consideran que es muy alta en AITBP y AIL, por este motivo el intendente la desechó, porque no le parecía factible. También comenta que la ARESEP le compartió los cálculos que habían hecho y para el AIDOQ las tarifas bajarían aún más, en comparación con el cálculo inicial que se tenía, citando, como ejemplo, que para aproximación la tarifa quedaría $2.66 USD (dos dólares con 66/100), según datos tomados del 2019; y para aterrizaje quedaría $2.81 USD (dos dólares con 81/100).

El señor Romero se refiere al aspecto financiero, presentando una comparación de las tarifas actuales con las tarifas propuestas. Además, indica que la afectación en los ingresos del CETAC sería de ₡ 1,155,591,372.00 (mil ciento cincuenta y cinco millones quinientos noventa y un mil trescientos setenta y dos colones con 00/100) con la propuesta de Coriport; y de ₡ 1,415,599,431.00 (mil cuatrocientos quince millones quinientos noventa y nueve mil cuatrocientos treinta y un colones con 00/100), con la propuesta del CETAC, utilizando como base los datos del 2019.

El señor Álvaro Vargas Segura comenta que en la reunión con la ARESEP se conversó sobre el tema de las tarifas e indica que hubo mucha apertura por parte de ellos. Asimismo, manifiesta que se explicó cómo funciona este tema, porque el proyecto de ellos es revisar las tarifas como un tema integral, por lo que se les explicó cómo está actualmente la situación tarifaria del AIDOQ. También indica que el estudio no será entregado pronto, según su percepción.

El señor Gonzalo Coto Fernández se refiere a este asunto y comenta que en la explicación brindada por el señor Fallas Acosta indica que se debe considerar que las tarifas, al ser un servicio público, deben cobrarse al costo, no obstante, con la información presentada por el señor Ronald Romero, se refiere a la disminución que se presentaría, pero para que este Consejo tome una decisión, el dato correcto por considerar es cuáles son los costos reales que tenemos actualmente y con esto determinar que, efectivamente la tarifa está más alta de lo que debería ser y se justifica la disminución.

Indica que su intención es que haya seguridad y que exista una motivación adecuada, porque considera que se carece de la información sobre cuáles son los costos, cuál es la tarifa y qué justifica la rebaja.

El señor William Rodríguez López consulta si de lo que se está hablando es de los cuatro aeropuertos internacionales.

El señor Álvaro Vargas Segura indica que cuando se habla de la ARESEP se refieren a los cuatro aeropuertos internacionales y también de los aeródromos locales, y reitera que ellos consideran todos los aeropuertos en el estudio.

El señor Rodríguez López comenta que no comprende como la ARESEP pretende considerar a todos los aeropuertos y aeródromos, como un todo, teniendo conocimiento de que se tiene un Contrato de Gestión Interesada, en el AIJS que implica responsabilidades sobre pista y la terminal, entre otras; de que se tiene otro modelo en el AIDOQ, en donde la concesión es de una parte y la Administración mantiene el control de la parte aeronáutica, y difícilmente comprende como una empresa que tiene un contrato hoy, va a aceptar subsidiar aeropuertos que no tienen relación con su operación.

Adicionalmente, manifiesta que cuando en una proyección de ingresos se hacen expectativas en virtud de diferentes posibilidades, se deberían realizar tres escenarios uno que se podría llamar real, otro pesimista y otro optimista, que se consideraría en función del largo plazo y el crecimiento del turismo, entre otros aspectos. Considera que los escenarios brindarían una mayor certeza a la hora de tomar una decisión; y con esto consulta si eventualmente lo que la ARESEP decida, sería vinculante para el CETAC.

El señor Ronald Romero explica que lo que la ARESEP pretende no es tomar los datos de los ingresos de los aeropuertos, sino tomar los datos de los ingresos del CETAC, el lado aéreo es exclusivo del CETAC sea en el AIJS o en el AIDOQ, ya que lo que está concesionado en este último es la terminal y no forma parte de la regulación por parte de este ente. Explica que de esta manera funciona actualmente este asunto, el financiamiento de los costos del AITBP, AIL y demás aeródromos, se realiza mediante el 80% de los ingresos del CETAC, que provienen del AIJS y AIDOQ.

El señor Romero Méndez se refiere a los escenarios y comenta que en la explicación se incluyó un escenario de cómo sería la comparación con el 2019, que sería el ejemplo de un año normal; el escenario con los ingresos reales actuales y el escenario que hace referencia a los presupuestos.

La señora Sofía García Romero comenta que es importante tener los escenarios y conocer cuál es el impacto que va a tener a nivel financiero en general la Institución, y a futuro qué se dejaría de hacer sin estos ingresos.

El señor Luis Fallas Acosta indica que el escenario más claro que se tiene es que si hoy la ARESEP aplicara las tarifas, sería con un 50% de reducción, y no se podría hacer nada porque lo que indique la ARESEP es absolutamente vinculante. También comenta que hay coincidencia en los estudios hechos por el señor Romero Méndez, con los estudios efectuados por la ARESEP; ambos coinciden en que la relación entre costos y cantidad de pasajeros hacen que las tarifas deban reducirse en un porcentaje entre el 40% y 50%.

Adicionalmente comenta que su deber como gerente a.i. de Proyecto es que para el año 2022, ofrecer tarifas competitivas que permitan al AIDOQ mantener los flujos que hasta hoy ha mantenido y una recuperación que supera las expectativas, en comparación con lo sucedido en el AIJS, de manera que las líneas aéreas tengan un mensaje correcto de una política tarifaria nuestra, que pretende, en ausencia de este estudio formal. Por lo tanto, considera que la decisión que se tomó inicialmente del 30% es un elemento importante en este tipo de decisiones y fue una decisión correcta.

El señor Ronald Romero Méndez se refiere a la consulta realizada por la señora Sofía García Romero y comenta que al entrar al Presupuesto Nacional tenemos un límite de gasto, es decir existe un techo aprobado y que el enfoque se centra mayoritariamente en los egresos.

El señor William Rodríguez López menciona que, por años, se ha cobrado en el AIDOQ aproximadamente cinco veces más que las tarifas que se vienen cobrando en el AIJS, por lo que propone que se deje el 30% que es lo que se aplicó realmente en el caso del AIDOQ y que se haga por un periodo de seis meses, porque el periodo de este Consejo finaliza en mayo del próximo año y lo que además permitiría ver lo que indique la ARESEP.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** De conformidad con el criterio técnico y la recomendación contenida en el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-080-2021, del gerente a.i. de proyecto Concesión AIDOQ, el CETAC se aparta de la propuesta inicial y dispone:

1.- Prorrogar la reducción temporal de tarifas aprobada por el CETAC mediante el artículo undécimo de la sesión ordinaria 04-2021, celebrada del 13 de enero del 2021 y aclarado por disposición posterior emitida mediante el artículo décimo de la sesión ordinaria 13-2021, celebrada por el Consejo Técnico de Aviación Civil el 15 de febrero del 2021, a partir del 1 de enero del 2022, con una vigencia de siete meses o por un periodo menor si la ARESEP aprueba un apéndice tarifario distinto.

2.- Autorizar al presidente del CETAC para que dirija la comunicación respectiva a la ARESEP. ACUERDO FIRME.

Al ser las 17:57 se retira de la sesión, el señor Ronald Romero Méndez.

ARTÍCULO TERCERO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0083-2021, del 01 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Luis Gerardo Fallas Acosta, gerente a.i. de Proyecto Concesión AIDOQ, en el que remite para el estudio y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico el informe referente a la solicitud de autorización para la renovación del contrato de limpieza de la empresa UROCOSTA S.A; y del contrato de seguridad y vigilancia complementaria de la empresa Seguridad EULEN S.A.

El señor Luis Fallas Acosta comenta que este asunto fue analizado por la Unidad de Control y comenta que un elemento importante es que como se trata de una prórroga, hay varios aspectos de ambas empresas que ya están probados y lo que se requiere es obtener el visto bueno que exige el contrato.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Aprobar la solicitud presentada por Coriport S.A. para la renovación de contrato de servicio de limpieza de la empresa UROCOSTA S.A. y el contrato de seguridad complementaria de la empresa Seguridad EULEN S.A., en el AIDOQ. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO CUARTO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0085-2021, del 2 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Luis Gerardo Fallas Acosta, gerente a.i. de Proyecto Concesión AIDOQ, en el que remite para el estudio y la resolución de los señores directores del Consejo Técnico el informe referente a la solicitud de ampliación del plazo para resolver el diferendo por mutuo acuerdo.

El señor Fallas Acosta comenta que el contrato da un total de 90 días para tratar de resolver el diferendo por mutuo acuerdo. Inicialmente, cuando él recomendó un plazo de 45 días, era para presionar un poco que se discutiera del tema.

Indica que este proceso ha sido complejo porque el problema no es tanto el tema de la fiscalización, sino que se ha tomado de ancla para buscar la manera de bajar el monto del fondo, que es un porcentaje de un 5%, monto que está estipulado en el contrato. Menciona que se les ha hecho ver que no hay argumento alguno que se pueda presentar a la Contraloría General de la República para lograr ese objetivo. Dicho esto, comenta que lo que ha sucedido últimamente es que ellos están cediendo y lo que están solicitando es una proyección de costos de la fiscalización, para tener una idea de cuánto va a ser ese monto y con este dato llevarían una propuesta a su Junta Directiva para continuar el tema.

Se estima traer una resolución al finalizar los veinte días que se están solicitando, para empatar con los noventa días estipulados, según contrato, de manera que ellos acceden o se les debe decir que no se va a negociar más, que no se va a ceder en la intención de rebajar ese porcentaje y en caso de que no se pague se tendrá que ir a un arbitraje, pero en este momento se aprecia una buena voluntad.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Autorizar la prórroga por veinte días hábiles adicionales con el fin de dar por concluidas las negociaciones sobre el diferendo con CORIPORT respecto al porcentaje del fondo de fiscalización que establece el contrato. ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO QUINTO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0084-2021, del 2 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Luis Gerardo Fallas Acosta, gerente a.i. de Proyecto Concesión AIDOQ, en el que remite el informe del segundo trimestre 2021.

El señor Luis Fallas Acosta menciona las tres principales acciones realizadas en el segundo trimestre del 2021:

1. La mejora en la competitividad del destino y aumento del volumen pasajeros, gracias – en parte - a la reducción en las tarifas aeronáuticas.
2. La implementación de la estrategia de posicionamiento LIR- Guanacaste.
3. La presentación del PAO para el segundo semestre del año 2021.

También indica que para la elaboración del PAO se plantearon algunos objetivos, de conformidad con las funciones de la Gerencia, entre los cuales destaca:

1. Emitir recomendaciones al CETAC, concesionario y Unidad de Control.
2. Garantizar el cumplimiento del contrato de concesión, planes y programas de la Unidad de Control y concesionario durante el periodo vigente.
3. Atender de manera oportuna y eficaz los acuerdos emitidos por el CETAC y gestiones del concesionario

En cuanto a los retos identificados para el próximo trimestre, detalla los siguientes:

- Lograr la correcta ejecución del Fondo de Fiscalización.
- Mantener una adecuada comunicación con el Concesionario.
- Mejorar la metodología de control e inspección.
- Establecer las bases para el cumplimiento de las obligaciones del concesionario en la actualización del plan maestro del AIDOQ.
- Obtener un proceso permanente de asesoría en materia de replanificación aeroportuaria.
- Consolidar la oficina de la Gerencia de Proyecto en Liberia.

El señor William Rodríguez López pregunta sobre la terminal de carga y comenta que, según entiende, han mejorado las posibilidades de exportación en Guanacaste. Considera que el aeropuerto debe desarrollar nuevas fuentes de ingreso, porque ciertamente está creciendo el ingreso, pero por más vuelos, no por más negocios.

También dice que otros puntos importantes de mencionar son el FBO y las plataformas 8 y 9, porque en la temporada alta la aviación general (vuelos privados) llenan todos los espacios disponibles y no hay espacio para aparcar un avión más.

El señor Luis Fallas Acosta indica que de las primeras acciones que tomó cuando asumió la Gerencia de Proyecto fue pedirle a Coriport un informe sobre el área dos, precisamente porque para esa área, dentro del contrato, había la obligación de que ellos presentaran un plan de desarrollo.

Comenta que el concesionario presentó un informe con todos los intentos que han hecho por ese desarrollo, incluyendo el tema de la terminal de carga, que depende de la carga que en ocasiones hay y en ocasiones no. Entonces, de repente la pandemia provocó un problema de rentabilidad de ese negocio. Ellos han hecho dos esfuerzos a nivel internacional por concesionar esa aérea dos, pero no les generó ningún resultado.

Sin embargo, dentro del cronograma de desarrollo que ellos nos presentaron, están próximos a que informen qué sucedió con ese asunto. Se entiende que hay un problema de tipo comercial que nos ha generado la pandemia y que la competitividad del aeropuerto podría volverse a plantear. Adicionalmente, manifiesta que coincide con que ese FBO podría funcionar, pero se debe considerar que tiene unas características especiales, porque lo atractivo de este tipo de negocios en otros países es la venta del combustible que se hace con un mejor precio, pero en Costa Rica, como RECOPE tiene el monopolio, no es posible ofrecer un mejor precio.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:**

1. Dar por recibido el informe correspondiente al segundo trimestre del 2021, presentado mediante el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0084-2021.

2. Dar seguimiento a los temas referentes con la terminal de carga y la terminal para vuelos privados (FBO), así como cuál será el futuro cercano de las plataformas 8 y 9. El Contrato de Concesión establece la obligación del Concesionario de presentar un informe al respecto.

ARTÍCULO SEXTO

Se conoce el oficio CETAC-AIDOQ-GP-OF-0086-2021, del 02 de setiembre del 2021, suscrito por el señor Luis Gerardo Fallas Acosta, gerente a.i. del Proyecto de Concesión AIDOQ, en el que remite el informe relacionado con la recurrencia de falta de recurso humano en Migración para conciliación de pasajeros.

El señor Luis Fallas indica que si bien es cierto la DGAC es el coordinador de todas las actividades y de las instituciones públicas dentro del aeropuerto, existen cosas que se escapan de esa potestad de coordinación. Comenta que tiene conocimiento de que el señor Álvaro Vargas Segura ha conversado con la directora de la Dirección General de Migración y Extranjería y cree que este tema se escapa de la misma directora de la DGME, por lo que considera que existe un fondo de política pública.

En ese sentido, la visión que tiene es que, al existir un tema de política pública, si se está apostando por la reactivación económica y si es el turismo el que permite esa reactivación económica, especialmente en la provincia de Guanacaste; que es uno de los lugares más afectados por la pandemia, se debe ser consecuente con eso y brindarles a estas actividades que nos están proporcionando reactivación económica, el respaldo que corresponde.

El señor Fallas Acosta manifiesta que considera que es un error tratar a todas las instituciones públicas de la misma manera, cuando existen algunas que necesariamente deben tener más plazas, no precisamente permanentes, sino con otras modalidades de contratación en la administración, como lo son las plazas para atender determinados momentos en que es necesario tener un mejor servicio.

Indica que lo que se necesita es tener un servicio muy ágil que le permita al pasajero que los tiempos de espera para ingresar al país sean cortos, por lo que considera que se debe escalar este asunto, nuevamente, al señor ministro, que lleve esto a otro nivel, para que sea revisado y lo replanteen. Lo que se pretende en esta oportunidad es que alguien vea este asunto como una perspectiva de desarrollo, reactivación económica y que de repente puedan darle una solución permanente.

El señor Olman Elizondo Morales indica que aún no tiene clara la propuesta y consulta cuál es la gestión que se recomienda, qué se le envíe a quién, qué se le presente a quién, o qué se haga una comisión especial que defina los requerimientos, para mejorar los servicios que por supuesto son urgentes y necesarios.

El señor Luis Fallas Acosta indica que él recomendó que se dirija a quien corresponda, porque él tiene conocimiento de que la Dirección General ha hecho gestiones con la directora de la Dirección General de Migración y Extranjería, y va a tener que seguir haciéndolas, pero le parece que el CETAC, tiene que elevar este asunto al señor ministro, para que lo lleve de nuevo al Consejo de Gobierno y lo hable con el ministro de Seguridad Pública y el presidente de la República.

El señor Olman Elizondo Morales comenta que cuando el señor ministro nos visitó, indicó que él iba a programar cada mes hacer por lo menos una o dos visitas a las reuniones de este Consejo, por lo que dicho esto, consulta si estarían de acuerdo con que esto se le proponga como uno de los casos, e invitemos al señor ministro para verlo. Dice que él sabe que no es fácil y que esto se está presentado en muchas otras instituciones, pero cuando conversa con las personas de migración y se les dice la cantidad de recursos que se deben tener, ellos alegan el límite presupuestario. Entonces, considera que se tiene que ir más allá en este asunto, porque se requiere un enfoque como dice el señor Fallas Acosta.

El señor William Rodríguez López comenta que le parece que este es un punto que se sobrepasó desde hace tiempo, y que es tediosa esta cuestión, porque sabemos cuál es la solución, ya que el Gobierno no va a tener la capacidad económica para seguir sufragando esos gastos, ni en seguridad de aeroportuaria, ni en servicios migratorios, ni en servicios de aduanas o agricultura; y comenta que en los grandes aeropuertos esto se ha resuelto tercerizándolo, pero cobrándolo al pasajero. Esto no es nada novedoso, simplemente existe porque la mayoría de los aeropuertos tienen temporadas altas y bajas, por lo que no se necesita la misma cantidad de gente todo el tiempo. Pero adicionalmente hay que echar mano a nuevas tecnologías, que son caras y el estado no las puede comprar, pero hay empresas que sí lo pueden hacer y recuperan la inversión mediante un contrato de largo plazo.

Entonces dice que él estaría de acuerdo en que se involucre al señor Rodolfo Méndez Mata, pero que sea un informe más elaborado, que muestre que el AIDOQ necesita para la temporada alta cierta cantidad de oficiales de migración y en la baja otra cantidad, y que esa cantidad que se requiere contratar tiene un costo determinado, para así mostrar cuanto se incrementaría el impuesto de salida. Pero para esto alguien debe trabajar la propuesta, que contenga los números de este asunto y también que incluya no solo el recurso humano, sino también la tecnología que se necesita para agilizar estos procesos. Lo mismo debería hacerse para la parte de seguridad aeroportuaria, de manera que el MSP sea el supervisor de los servicios.

El señor Gonzalo Coto Fernández considera que se debe de encargar a alguien para que haga los análisis y cálculos correspondientes, para conocerlos y presentarlos.

El señor Álvaro Vargas Segura indica que esta es una información que se tiene que pedir a la Administración del Aeropuerto, en conjunto con el señor Fallas Acosta, ya que ellos tienen esta información para preparar el informe y que sea presentado, pero no es un tema que se maneje a nivel de Dirección.

El señor Fallas Acosta comenta que considera que esto es un tema que ya debe tener mapeado la Dirección General de Migración y Extranjería, pero cree que la relación directa que se pueda dar es entre el represente de la Dirección General de Aviación Civil, el señor Hernán Juárez, que por ley es el que coordina en el aeropuerto.

El señor Elizondo Morales indica que entonces se puede buscar entre la dirección y el personal del aeropuerto, para que se prepare el estudio, qué es lo que está faltando y cómo solucionar lo que no está funcionando.

El señor Álvaro Vargas comenta que para la DGAC es muy difícil determinar cuál es el número de personal que requiere la Dirección General de Migración y Extranjería, ya que solo ellos podrán decir cuál es el personal que requieren para atender eficazmente a la cantidad de pasajeros que llegan. También indica que él cree que la administración del aeropuerto tiene las estadísticas de la ocupación de las aéreas de migración, por lo que se podría solicitar.

EL señor Luis Fallas dice que él se compromete a conversar con el concesionario para ver si tiene la información y que nos la proporcione.

El señor Vargas Segura comenta que se han reunido a nivel de aeropuerto con el señor ministro, con el señor ministro de turismo, con el personal de migración, con el personal de los aeropuertos, con los administradores de Liberia y con el Órgano Fiscalizador y es el mismo tema, falta personal para atender a los viajeros. Menciona que este es un tema de política nacional, pero cuantos años llevamos con esto, todo el mundo lo conoce y es un tema que se sale de sus manos.

El señor Luis Fallas comenta que, dada la ausencia del señor Gustavo Segura Sancho, ministro de Turismo, quien tal vez pueda contar con más información de las acciones que se han hecho a nivel superior, sugiere que se deje este caso para estudio en una próxima sesión, con la intención de que cuenten con la información pertinente antes de que se tome una decisión definitiva.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Dejar en estudio el tema de los servicios de migración y seguridad en los aeropuertos internacionales, para analizarlo en la sesión del 15 de setiembre, en conjunto con el señor Gustavo Segura Sancho, ministro de Turismo.

III.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

ARTÍCULO SÉTIMO

El señor Luis Fallas Acosta solicita la palabra y comunica que, por condiciones delicadas de salud, para la próxima sesión estará remitiendo al Consejo un oficio con su renuncia formal a la Gerencia a.i. de Proyecto del AIDOQ, así como también presentará una solicitud para que se postergue la capacitación que solicitó hace unos días, para que no se realice un gasto que después por sus condiciones de salud, no sea posible aprovechar.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de las manifestaciones del señor Luis Fallas Acosta.

Al ser las 18:57 ingresa a la sesión, de forma virtual, el señor Fernando Soto Campos, del Órgano Fiscalizador.

ARTÍCULO OCTAVO

El señor Fernando Soto Campos se refiere a la situación actual de la propuesta de la ampliación del Contrato de la Gestión Interesada en el AIJS e indica que ha habido un trámite burocrático para formalizar la contratación de la señora Gill Jamieson, que el banco hace unos días notificó el acta de adjudicación y hoy le comunicó que debe presentar la garantía de cumplimiento correspondiente. Indica que se ha trabajado con la señora Jamieson desde hace un tiempo, tratando de ponerla al día, ya que ha estado muchos años fuera del conocimiento del contrato.

A raíz de una serie de dudas concretas que ella ha manifestado, en relación con los números del cálculo del desequilibrio financiero, se hizo una reunión con el Gestor para efectos de que este hiciera una exposición de cómo se había ejecutado el cálculo. Sin embargo, para ella hay elementos adicionales que deben ser considerados y que no estaban del todo claros, por lo que esta reunión fue propicia para aclarar dudas por parte del Gestor, que incluso remitió sus respuestas por escrito. Adicionalmente, comenta que para el viernes 10 de setiembre se tiene programada otra reunión con ella, para la validación y determinación del cálculo efectivo del equilibrio financiero.

Adicionalmente, comenta que el señor Claudio Donato coordinó una reunión con la Contraloría General de la República para tratar el tema de los fondos para el desarrollo de nuevos aeropuertos. Se brindaron algunas aclaraciones a la CGR, pero en particular se presentaron manifestaciones por parte de este ente, que a su parecer son muy contundentes, entre ellas, el por qué las obras que fueron ejecutadas en el 2018 y se tenían que trasladar a tarifas en 2019, no se ejecutaron según el cronograma de obras el plan maestro; sobre todo en el entendido de que el plazo de 10 años de amortización ya no se tenía para esos efectos.

Comenta que se le explicó a la CGR que sólo para recuperar el equilibrio del contrato, pensando en que la Administración no tenga que realizar un fuerte desembolso, para pagar ese desequilibrio, sin contemplar obras nuevas, la ampliación del contrato oscila entre 7 y 8 años. El señor Donato se refirió a los plazos que se tenían en relación con este contrato e indicó que el aeropuerto tenía una capacidad más allá de los 20 años y que la propuesta que se hacía el Gestor en cuanto a la ampliación del contrato era de 15 años. La jefatura de la Unidad de Fiscalización de la Contraloría General de la República manifestó que esos plazos tan amplios son objeto para un nuevo contrato, manifestación que en alguna forma debe tomarse en cuenta y valorarla, incluso mencionó que un plazo de 8 años es revisable.

En cuanto al tema del Aeropuerto Metropolitano, ellos manifestaron que se ha conversado mucho sobre ese asunto, pero que no han conocido un documento formal que explique que se va a hacer con ese aeropuerto. El señor Donato aclaró que con respecto a este tema ya el CETAC había tomado un acuerdo, en función de un informe preparado por la Unidad de Planificación de la DGAC, en donde se está suspendiendo ese proyecto hasta que se vuelva a la normalidad presupuestaria y de tráfico aéreo.

Además, comenta que tuvo una reunión con el Gestor, en la que le comentó sobre esas observaciones que realizó la CGR, ya que la propuesta que se presente ante el CETAC debe ser de mutuo acuerdo, y les comentó que se debían evaluar otras alternativas de plazo. El Gestor está valorando la posibilidad de que la propuesta se reduzca a 12 años, pero es un asunto que actualmente se mantiene en discusión y revisión y que depende de los resultados de la actualización del plan maestro, el cual está revisando la comisión interinstitucional, que según tiene conocimiento está preparando un documento que tienen previsto presentar ante este Consejo en octubre.

El señor William Rodríguez López agradece la información brindada y consulta que si se piensa tener el informe en 3 meses aproximadamente, como se ha dicho, qué expectativa se tendría para que la CGR dé su visto bueno y lo que sigue, para tenerlo

definido y finiquitado antes de que termine este gobierno. Pregunta si conversaron algo referente a la partida para el desarrollo de nuevos aeropuertos.

El señor Luis Fallas Acosta se refiere a la primera pregunta planteada por el señor Rodríguez López e indica que se está valorando un mecanismo que se utilizó en la primera y segunda adenda, que se trata de solicitarle a la CGR un permiso para prorrogar el contrato, ya que esto daría la posibilidad de que la CGR indique que da la viabilidad jurídica, pero se reserva el derecho de refrendarlo al final de la negociación.

Con respecto a la consulta sobre la partida para el desarrollo de nuevos aeropuertos, comenta que se sostuvo que bajo el criterio del paralelismo de las formas, que lo que dice es que en derecho se deshacen las cosas tal cual se hicieron, había que solicitar permiso al Gestor Interesado, para poder hacer uso de esos recursos, pero en aquel momento en que se le consultó al Gestor, este dijo que no, porque la expectativa que se tenía para esos fondos era utilizarlos para la pista de Liberia y en esa misma línea se debía consultar con la CGR.

En la reunión la jefatura de la Unidad de Asesoría Jurídica de la CGR se manifestó abiertamente en torno a ese criterio, esto hace que el tiempo se termine. Con esto indica que en este momento si no se hizo esa consulta, será muy complicado que se pueda hacer lo que se proponía, es decir, la única alternativa viable es que se solicite alguna autorización para mantener esos fondos reservados para el año 2022, y si esto no sucede probablemente se pierdan esos fondos.

También, comenta que la misma CGR les comentó que por tratarse de fondos que tienen un destino contractual específico, el Ministerio de Hacienda debería respetar esos fondos porque una ley posterior no puede cuestionar el destino de estos, pero si el Ministerio de Hacienda lo respeta o no, dependerá de las gestiones que debe hacer la DGAC.

El señor Soto Campos comenta que esos fondos, por pertenecer a una cláusula contractual, si se da una modificación esta debería hacerse mediante una adenda al contrato.

Sobre el particular, **SE ACUERDA:** Tomar nota de las manifestaciones de los señores Fernando Soto Campos y Luis Fallas Acosta.

Al ser las 19:38 se retiran de la sesión lo señores, Fernando Soto Campos y Luis Fallas Acosta.

SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS DIECINUEVE HORAS CON CUARENTA MINUTOS

OLMAN ELIZONDO MORALES

WILLIAM RODRÍGUEZ LÓPEZ

DANIEL ARAYA BARQUERO

SOFÍA BEATRIZ GARCÍA ROMERO

GONZALO COTO FERNÁNDEZ

KARLA BARAHONA MUÑOZ

Anexo N° 1

AGENDA
JUNTA DIRECTIVA
CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL
SESIÓN ORDINARIA No. 69-2021

AGENDA:	Sesión ordinaria No. 69-2021
Lugar:	Sesión virtual. Plataforma Microsoft Teams
Fecha:	08 de setiembre del 2021
Hora:	5:00 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 Segura Sancho	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- APROBACIÓN DE LA AGENDA

II.- CONCESIÓN AIDOQ

1- Informe relacionado con la solicitud para la modificación y extensión de tarifas temporales aprobadas por el CETAC, para el AIDOQ.

2- Informe relacionado con la solicitud de autorización para la renovación del Contrato de Limpieza de la empresa UROCOSTA S.A; y del contrato de seguridad y vigilancia complementaria de la empresa de seguridad EULEN S.A.

3- Informe relacionado con la solicitud de ampliación del plazo para resolver el diferendo por mutuo acuerdo.

4- Informe correspondiente al segundo trimestre 2021.

5- Informe relacionado con la recurrencia de falta de recurso humano para conciliación de pasajeros.

III.- ASUNTOS DE LA PRESIDENCIA

IV.- ASUNTOS DE LOS DIRECTORES